



ESJ Humanities

Métropole d'Equilibre et Dynamique Territoriale: Concept, Réalités et Perspectives dans l'espace UEMOA

Dossou Claude Ignace

Doctorant niveau 3 à l'Université de Nantes, IGARUN, LETG, France

Danvidé Taméon Benoît

Enseignant-Chercheur à l'Ecole Africaine des Métiers de l'Architecture et de l'Urbanisme, Togo

[Doi:10.19044/esj.2021.v17n13p98](https://doi.org/10.19044/esj.2021.v17n13p98)

Submitted: 01 December 2020

Accepted: 05 March 2021

Published: 30 April 2021

Copyright 2021 Author(s)

Under Creative Commons BY-NC-ND

4.0 OPEN ACCESS

Cite As:

Ignace C.D. & Benoît D.T. (2021). *Métropole d'Equilibre et Dynamique Territoriale: Concept, Réalités et Perspectives dans l'espace UEMOA*. European Scientific Journal, ESJ, 17(13), 98. <https://doi.org/10.19044/esj.2021.v17n13p98>

Résumé

La compréhension de ce que l'on tente d'appeler métropoles d'équilibre présente et discute certains enjeux de la recherche urbaine, des critères de l'organisation de l'équilibre de l'armature urbaine et la rationalité de la « métropolisation » en Afrique de l'Ouest. Mieux organiser ou plutôt mieux réorganiser le territoire communautaire déséquilibré de l'UEMOA est au cœur de cet article qui vise à promouvoir les villes secondaires par une nouvelle vision de redéveloppement des villes d'équilibre dans l'espace de l'Union. La définition des critères techniques pertinents, à opposer aux influences politiques subjectifs, défend l'idée centrale de la nécessité de « reconceptualiser » la structuration de l'armature urbaine par des formes et politiques urbaines opérationnelles pour réparer les conséquences d'une désorganisation de l'équilibre des villes et de l'urbanisation en Afrique de l'Ouest. La perception de promotion des villes d'équilibres est construite sur différents arguments : le changement de paysage par le phénomène d'interpénétration entre l'espace urbain et l'espace rural, la nécessité de la prospérité des services urbains et l'émergence des territoires, et enfin, le développement économique, politique et social par l'effet d'une meilleure planification et maîtrise de l'armature urbaine. La réflexion aboutit sur une proposition de villes d'équilibre qui seront de nouveaux pôles urbains d'expérimentation locale de « ville durable », « urbanisme durable », « ville

inclusive », etc. L'article suggère une rationalité territoriale par l'incrémentation des principes nouveaux dans le développement des plans stratégiques, de grandes opérations d'aménagements urbains et l'opérationnalisation de la gouvernance urbaine. Le jeu des acteurs intégré est attendu pleinement dans le processus développement équilibré et harmonieux des villes. Le rôle des Etats et l'Union est central dans la prise d'initiatives innovantes en vue de promouvoir les nouveaux concepts de « métropoles UEMOA », « capitales régionales UEMOA », « villes d'équilibre UEMOA ».

Mots-cles: Ville, métropole d'équilibre, développement urbain, UEMOA

Métropole d'Equilibre et Dynamique Territoriale: Concept, Réalités et Perspectives dans l'espace UEMOA

Dossou Claude Ignace

Doctor Level 3 at the University of Nantes, IGARUN, LETG, France

Danvidé Taméon Benoît

Teacher-Researcher at the

African School of Architecture and Urbanism, Togo

Abstract

A good understanding of equilibrium metropolises presents and discusses certain issues of urban research, the criteria for the organization of the equilibrium of the urban framework, and the rationality of "metropolization" in West Africa. This paper focuses on a better reorganizing of the unbalanced community territory of WAEMU, which aims to promote secondary cities through a new vision of redevelopment of balanced cities in the Union space. The definition of the relevant technical criteria, to be opposed to subjective political influences, defends the central idea of the need to "reconceptualize" the structuring of the urban framework by operational urban forms and policies to repair the consequences of a disorganization of the city, balance of cities, and urbanization in West Africa. The perception of promoting balanced cities is built on different arguments. This include the change of landscape through the phenomenon of interpenetration between urban space and rural space, the need for the prosperity of urban services and the emergence of territories, and finally, economic, political, and social development through better planning and control of the urban framework. The reflection leads to a proposal for cities of balance which will be new urban centers of local experimentation of "sustainable city", "sustainable urbanism", "inclusive city", etc. The article suggests a territorial rationality by

incrementing new principles in the development of strategic plans, major urban planning operations, and the operationalization of urban governance. The play of integrated actors is fully expected in the process of balanced and harmonious development of cities. The role of the States and the Union is central in taking innovative initiatives to promote the new concepts of "WAEMU metropolises", "WAEMU regional capitals", and "WAEMU balanced cities".

Keywords: City, balanced metropolis, urban development, WAEMU

Introduction

La population mondiale ne cesse de croître. En 1960, la population mondiale était de 3 milliards de personnes contre 7,8 milliards en 2019 (ONU-Habitat, 2020). Dans ce scénario de croissance, les hommes sur terre devraient atteindre 9 milliards en 2050 et 11 milliards en 2100 selon les mêmes sources. Le problème de croissance démographique est encore plus exacerbé en milieu urbain. La population urbaine en Afrique était environ de 472 millions d'habitants en 2017 et ce chiffre va doubler pour atteindre un milliard d'habitants en 2040 (ONU-Habitat, 2020). En Afrique de l'Ouest, le peloton est mené par le grand Nigéria qui domine aussi l'ensemble du continent occupant la 9^{ième} place au classement mondiale, dont la population urbaine est estimée à plus de 80 millions en 2013. Les auteurs Dubresson et Raison (2003) font remarquer que la conséquence de la croissance démographique est la dégradation des conditions de vie en milieu urbain et qui crée une ruralisation des villes ; les citadins adoptant des modes de vie comparables à ceux des habitants des villages.

Les activités informelles et les activités agricoles se développent, et ceux qui s'y livrent sont non seulement des personnes sans emploi salarié, mais aussi des salariés disposant de revenus insuffisants pour vivre décemment en ville. Dans certains contextes, cette croissance urbaine s'accompagne naturellement d'une extension spatiale spectaculaire qui se traduit par l'occupation systématique des espaces encore vides à l'intérieur du périmètre urbain (réserves forestières dans l'une, zones marécageuses, voire lagunaires dans l'autre) avec le « bourgeonnement » permanent de nouveaux quartiers à la périphérie de l'agglomération.

De ce fait, l'espace périurbain ne cesse de se transformer au-delà de la zone densément bâtie ; de même que les terres agricoles qui sont de plus en plus réduites par l'implantation soit de constructions individuelles isolées, soit de lotissements privés ou publics destinés à des citadins. Les territoires des situations spatiales (Hubert, 2009) et les effets de la transformation de l'agglomération à la métropole (Renard, 2004) sont les premiers éléments qui pourrait permettre d'expliquer les phénomènes d'urbanisation et de

caractériser les métropoles d'équilibre. Au plan urbanistique par exemple, l'information spatiale géographiquement en lien avec la métropolisation (Rivière, 2010) semble faciliter l'établissement d'un état des villes pour comprendre leurs transformations. Le plan et la structuration de l'équilibre territorial (Aust, 2015) sont des indicateurs de définition d'un seuil critique pour la spécialisation d'un territoire.

Dans le but d'éclairer le lecteur sur le sujet, il convient de mener des réflexions sur l'organisation des villes et suggérer des contributions, un tant soit peu, sur l'équilibre entre les grandes villes et les villes secondaires voire intermédiaires. La présente réflexion s'efforce de conceptualiser le contexte de l'équilibre des villes dans l'espace de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africain (UEMOA). Pour y parvenir, il sera indispensable de : (i) clarifier le concept de métropoles d'équilibre ; (ii) connaître le contexte historique et la configuration des villes ; (iii) définir des critères pertinents qui détermineront le choix des centres urbains à mettre niveau.

1. Méthodologie

Le champ méthodologique utilisé pour cette réflexion repose sur une combinaison d'approches qualitative et quantitative. Pour appliquer le sujet au terrain d'études, deux catégories d'éléments ont été analysés : (i) le contexte historique et de clarification du concept de métropoles d'équilibre ; (ii) l'analyse de critères et de configuration des villes de l'espace UEMOA.

Sur le plan théorique, les réflexions s'appuient sur l'approche conceptuelle de métropoles d'équilibre qui sont discutées de manière empirique. Cette approche met en lien le phénomène de métropolisation et les perceptions de l'articulation des villes. Au niveau des critères d'analyse des villes, le travail combine à la fois les logiques de découpage administratif, de dénombrement des villes et la ration nombre villes par superficie nationale dans l'espace UEMOA.

2. Résultats et Discussions

2.1. Métropoles D'équilibre : Approche Conceptuelle

Les réflexions sur les grandes villes africaines se sont construites dans des travaux en études urbaines consacrés à l'analyse du processus de métropolisation qui s'observe, avec l'environnement des faits urbains depuis les années 1990. Le nouveau regard sur le développement des grandes villes, la métropolisation née dans les années 1960, est une tendance qui a été consolidée autour d'une logique de renforcement des niveaux de développement des centres urbains par une transformation des villes en les liant à l'attractivité économique pour les entreprises, les services et les activités économiques (échange économique, culture et tourisme par exemple).

Entre définition, logique et principe conceptuel, il est nécessaire de s'éclairer sur les notions de métropole et métropole d'équilibre. Brunet et *al.* (1993) désigne la métropole comme une ville mère ou comme la première ville du pays, plus qu'un chef-lieu, c'est la ville d'où tout vient. La « ville-monde » décrite par Braudel (1985) cité Brunet et *al.* (1993) correspond également à la définition de Brunet. Ville conçue comme un pôle de prospérité autonome où ont vocation à se concentrer les populations, les informations, les richesses et les compétences stratégiques.

S'inquiétant du sort des pays du Tiers-Monde dont il qualifie les villes-capitales de « pseudo-métropoles » Rochefort (2002) prédit un destin peut être tragique si leur croissance démographique se poursuit au même rythme. Sans en donner une définition claire, Renard (2004), souligne que la métropolisation n'est pas seulement le constat de l'étalement de la ville sur les espaces ruraux voisins. Pour qu'il y ait métropolisation, il faut des liens, des relations, des effets de dépendance et de commandement entre les fonctions exercées par l'organisme urbain et les territoires et espaces environnants. Servillo et *al.* (2014) se sont intéressés à la définition des villes petites et moyennes par rapport aux métropoles. Ils considèrent que ces échelles peuvent être combinées dans une approche multidimensionnelle du fait urbain. Ainsi, dans une recherche pour l'Observatoire en réseau de l'aménagement du territoire en Europe, ils ont associé trois perspectives complémentaires définissant les villes petites et moyennes : une approche morphologique, dans laquelle la ville recouvre une zone de continuité du bâti concentrant un certain nombre d'habitants ; une définition administrative, où la ville est une unité territoriale de gouvernement local et une vision fonctionnelle, dans laquelle la ville concentre des emplois, des services et des fonctions qui desservent un arrière-pays. L'auteure Santamaria (2000) suggère quant à elle de toujours associer, au poids démographique des villes, d'autres critères, variables selon les questions investiguées : les migrations domicile-travail, les fonctions et les équipements urbains, l'offre de services, l'accessibilité. Une forte identité, autour d'un patrimoine ou de savoir-faire locaux, qui peuvent être source d'un développement captant des flux de revenus, souligne plutôt (Demazière, 2017). Quand l'on entreprend des comparaisons internationales, on est confronté à une diversité de critères d'identification des villes petites ou moyennes (Santamaria, 2000).

En Afrique de l'Ouest, le phénomène de métropolisation s'observe par exemple par un changement de paysage urbain, conséquence d'une recomposition spatiale et l'influence d'un phénomène de périurbanisation (Dorier-Appril & Domingo, 2004). A la fin des années 1990, dans les grandes villes de l'UEMOA comme Abidjan et Dakar, les processus et approches de métropolisation se sont accompagnés par une flambée spéculative du foncier urbain et périurbain (Chabi, 2013). Les prix du foncier et de l'immobilier ont

parfois exclus les populations à revenus moyens et créant ainsi une accentuation de la perception des ségrégations spatiales. La périurbanisation est un fait caractéristique des grandes villes qui tend à estomper les rapports ville-campagne (Chabi, 2010) et à se généraliser à l'ensemble du littoral ouest-africain par exemple, où de véritables régions urbaines se mettent en place. La périurbanisation permet à la ville d'étendre son espace de rayonnement.

Dans la zone ouest africaine, une lecture des villes semble permettre d'affirmer que les villes-capitales de l'UEMOA sont des métropoles (Abidjan, Bamako, Bissau, Cotonou, Dakar, Niamey, Lomé, Ouagadougou). Porto-Novo et Yamoussoukro tous deux capitales administratives ne sont pas des villes d'où tout vient et ne peuvent donc être qualifiées de métropole. A cet effet, il apparaît incongru d'utiliser le terme « métropoles d'équilibre » pour désigner les autres villes de l'Union susceptibles d'équilibrer leur niveau elles-mêmes et celui des villes-capitales afin d'assurer le développement harmonieux du territoire. La vision de rationalité territoriale de McCann et Ward (2010) est un argument pour revisiter les théories de la ville. Pour l'espace communautaire de l'UEMOA, il serait plus judicieux et convenable d'opter pour le concept de « villes d'équilibre ».

Il ne suffit pas seulement de créer les métropoles d'équilibre, mais il faut aussi les gérer. Dans ce contexte, Le Gales (1998) et Jouve (2003), insistent plus sur la notion de gouvernance que sur celle de gouvernement. La gouvernance est de ce fait entendue comme un processus de coopération entre des acteurs publics, privés et de la société civile, en faisant appel à des mécanismes de coordination et de partenariat tant horizontaux que verticaux pour élaborer et mettre en œuvre un projet. Hufty (2007) aborde l'opérationnalisation de la gouvernance en mettant en relief l'origine d'un nouveau ordre politique. Selon Mainet (2011), les images produites par les acteurs s'inscrivent dans une compétition territoriale pour attirer ou retenir populations et acteurs économiques. Cela laisse à penser que les acteurs des pouvoirs locaux doivent s'inscrire dans une nouvelle démarche de gouvernance de sorte à rendre attractif leur territoire en nouant des liens avec les partenaires privés locaux. Dans cette même perspective, l'approche des régimes urbains développés par Stone (1989) apparaît tout aussi pertinente. Dans une généralisation théorique de sa recherche conduite sur Atlanta, Stone avance l'hypothèse d'un gouvernement des villes reposant sur des coopérations stabilisées entre sphère publique, sphère privée et sphère civique dans le cadre de régimes urbains. Ce terme désigne « les arrangements informels grâce auxquels les acteurs publics et les intérêts privés fonctionnent ensemble dans le but d'être capables de prendre des décisions politiques et de les mettre en œuvre » (Stone, 1989, p. 7).

2.2. Villes et leurs articulations dans l'espace UEMOA

L'édification, en Afrique de l'Ouest, d'un espace économique, harmonisé et intégré, au sein duquel est assurée une totale liberté de circulation des personnes, des capitaux, des biens, des services et des facteurs de production, ainsi que la jouissance effective du droit d'exercice et d'établissement pour les professions libérales, de résidence pour les citoyens sur l'ensemble du territoire communautaire est un objectif primordial de l'Union Economique Ouest Africain (UEMOA¹). L'Union couvre une superficie de 3 506 126 km² et compte 123,6 millions d'habitants. Le taux de croissance du PIB, à prix constant, est de 6,6% en 2018 (UEMOA, 2018).

Il existe une disparité assez forte du découpage administratif et territoriale et un mélange de dénominations entre départements, régions, districts, pour désigner le premier niveau de découpage et de communes, provinces, préfecture, etc., pour le deuxième niveau. Le Tableau 1 montre bien cet amalgame dont l'organisation du territoire, pour tous les pays, repose sur le double principe de la déconcentration et de la décentralisation.

Tableau 1. Découpage administratif des pays membres de l'UEMOA

Pays	Découpage administratif				
	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4	Niveau 5
Bénin	Département	Commune	Arrondissement	Quartier ou village	
Burkina Faso	Région	Province	Commune		
Côte d'Ivoire	District	Région	Département	Sous-préfecture	Village
Guinée-Bissau	Région	Secteur			
Mali	Région	Cercle	Commune		
Niger	Région	Département	Commune	Arrondissement	
Sénégal	Région	Département	Commune	Arrondissement	Communauté rural
Togo	Région	Préfecture	Commune	Cantons	

Source : UEMOA (2018), DOSSOU et DANVIDE (juin 2020)

L'articulation du découpage administratif de l'Union est comprise entre 2 à 5 niveaux selon les cas. 37,5% des Etats sont à quatre niveaux de découpage administratif (Bénin, Niger, Togo) alors que les niveaux cinq (Côte d'Ivoire et Sénégal) et niveaux trois (Burkina Faso et Mali) représentent chacune 25% Etats. Seul la Guinée-Bissau est un Etat à deux niveaux de découpage administratif (région et secteur).

Dans l'espace UEMOA, chaque pays semble avoir défini la ville ou le centre urbain sans que la clarification ne soit partagée par l'ensemble des Etats.

¹ Créé le 10 janvier 1994 à Dakar, l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) regroupe huit pays: Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinée-Bissau, Mali, Niger, Sénégal et Togo.

Il convient donc de faire une synthèse des définitions édictées dans les Etats membres par le biais de leurs instituts statistiques.

Tableau 2. Dénombrement des villes de l'UEMOA

Pays	Définition de la ville	Nombre de ville
Bénin	Zone hétérogène qui regroupe tout chef-lieu de commune ayant au moins 10.000 habitants et au moins une des infrastructures ci-après : bureau de poste et télécommunication, bureau de recette perception du trésor public, système d'adduction d'eau, d'électricité, centre de santé, collège d'enseignement général avec 2ème cycle	77
Burkina Faso	Tous les chefs-lieux de province (45 au total) plus 4 villes moyennes ont été considérés comme zones urbaines.	49
Côte d'Ivoire	L'urbain est défini par le critère démographique : à partir de 10 000 habitants les localités sont urbaines.	40
Guinée-Bissau	Agglomérations de 1 500 habitants ou plus.	15
Mali	Sont considérées comme villes les communes (37) qui sont désignées comme urbaines par la loi sur la décentralisation, mais la première définition est encore présente : tout bourg de plus de 5 000 habitants	38
Niger	Ville capital, villes capitales de départements ou de districts.	41
Sénégal	Agglomérations de 10 000 habitants ou plus.	54
Togo	Tout chef-lieu de préfecture est de facto une commune urbaine	23
Total		337

Source : Instituts Nationaux pays UEMOA, DOSSOU et DANVIDE (juin 2020)

En somme, l'UEMOA compte 337 villes. Ce décompte fait ressortir l'une des carences du découpage non harmonisé au niveau des Etats membres en occurrence le Bénin qui a une des superficies les plus petites possède le plus grand nombre de villes. Le Tableau 2 révèle que, les pays ayant une petite superficie ont un nombre important de ville (Bénin, Guinée-Bissau, Togo). Ce constat met à nu le décalage qu'on observe dans les différentes définitions des villes des Etats membres et confirme la nécessité d'harmoniser les découpages administratifs et définitions des villes au niveau communautaire.

Tableau 3. Ratio nombre de ville sur la superficie et la population pays

Pays	Superficie (km ²)	Population (en million d'habitants)	Nombre de ville	Ration Nbre ville/Superficie
Bénin	112 622	11,9	77	0,07%
Burkina Faso	274 222	20,2	49	0,02%
Côte d'Ivoire	322 462	25,5	40	0,01%
Guinée-Bissau	36 125	1,8	15	0,04%
Mali	1 240 198	20	38	0,00%
Niger	1 267 000	21,5	41	0,00%
Sénégal	196 712	15,4	54	0,03%
Togo	56 785	7,4	23	0,04%

Source : Données UEMOA (2018), Calculs (DOSSOU et DANVIDE, juin 2020)

Les villes présentent deux situations bien différentes. D'un côté, l'on retrouve les grandes villes, souvent les capitales mais pas toujours, de plus de trois (03) millions d'habitants qui concentrent tous les secteurs d'activités et les infrastructures essentielles des Etats et donc aussi les principales richesses. De l'autre côté, ce sont les villes secondaires et les petites villes caractérisées par des zones urbaines peu structurées, dont le niveau infrastructural est souvent en dessous des besoins des populations, avec un faible niveau des équipements et services urbains de base (eau, électricité, école, centre de santé, voirie, etc.).

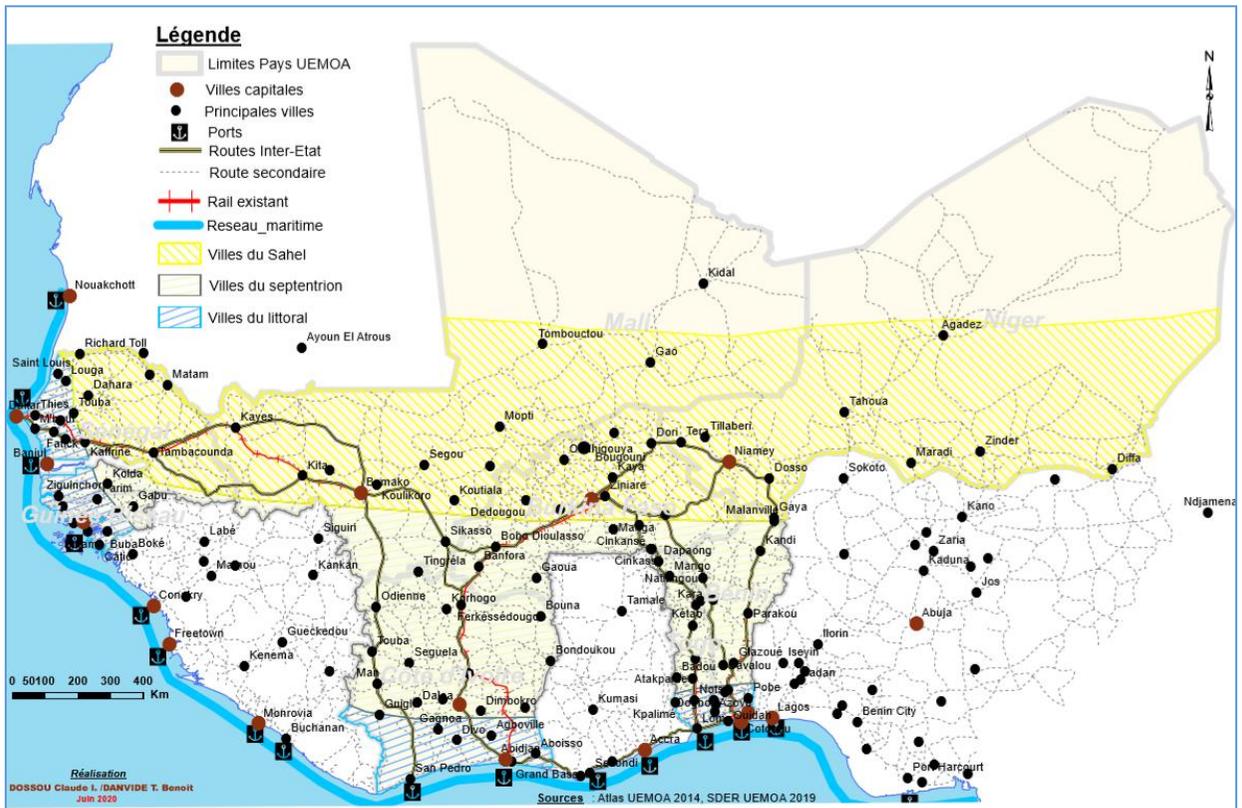
Les plus grandes villes de l'UEMOA sont situées sur le littoral de la côte atlantique (Abidjan, Cotonou, Dakar, Lomé et dans une moindre mesure Bissau), à l'exception des capitales des pays de l'hinterland qui sont situés dans le sahel (Bamako, Niamey, Ouagadougou). Abidjan et Cotonou, capitales économiques, surplombent respectivement les capitales administratives que sont Yamoussoukro et Porto-Novo. Le fait urbain en Afrique de l'Ouest comme dans la zone UEMOA est marqué par deux profils majeurs : d'une part, le poids important de la capitale économique sur toute l'étendue du pays et d'autre part des centres urbains à prédominance rurale. A titre d'exemple, le district du Grand Lomé abrite plus de 60% de la population urbaine du Togo, creusant un écart béant avec les autres agglomérations urbaines du pays. Cela a créé des disparités structurelles entre les régions du pays. Ainsi la Région Maritime, au Sud du pays, est mieux équipée et structurée avec l'importance économique considérable de Lomé qui monopolise toutes les fonctions urbaines, aux dépens de l'arrière-pays moins développé.

Du point de vue géographique, on peut distinguer trois (03) réseaux de villes dans l'espace UEMOA : le réseau de villes du littoral, le réseau de villes sahéliennes et le réseau de villes septentrionales. Le réseau des villes du littoral se retrouve entre Dakar à Cotonou dans le sillage de l'axe Praia-Lagos. Il comprend les villes de Dakar, Saly sur la petite côte du Sénégal, Buba et Bissau en Guinée- Bissau, San Pedro, Abidjan, Grand-Bassam en Côte d'Ivoire, Lomé et Aneho au Togo, Cotonou et Porto-Novo au Bénin. Ce réseau abrite tous les ports maritimes de commerce ainsi que les principaux aéroports de l'UEMOA et représente la partie la plus dynamique de l'espace tant en terme de peuplement que de sa capacité économique : environ 80 % du PIB (UEMOA, 2014). Le réseau des villes du septentrion se situe dans la zone comprise entre la zone côtière et le sahel. Comme pris en étau, il est constitué des villes qui se sont développées dans la partie médiane de l'espace communautaire avec les agglomérations de Korhogo, Odienné, Bouna (Côte d'Ivoire), Sikasso (Mali), Banfora et Bobo-Dioulasso (Burkina Faso), Dapaong, Mango, Kara, Kéto (Togo), Natitingou, Djougou, Parakou, Nikki, Kandi (Bénin). Le réseau des villes du sahel est aligné sur l'axe Bamako-Niamey prenant au passage des villes du Sénégal, du Mali, du Burkina Faso

et du Niger. Sur cet axe sont disposées les villes de Kaolack, Tambacounda (Sénégal), Kayes, Bamako, Ségou, Koutiala (Mali), Koudougou, Ouahigouya, Kaya, Dori, Ouagadougou (Burkina Faso), Niamey, Dosso, Maradi, Zinder (Niger).

Il convient toutefois de signaler que l'ensemble de ces réseaux ne sont pas homogènes, bien que situé dans le même environnement (littoral, septentrion ou sahélien), on distingue d'un côté les capitales d'Etat, de l'autre les villes secondaires, chefs-lieux de régions et les villes-marchés.

Carte 1. Principales villes de l'UEMOA et leur réseau



Sources : Atlas UEMOA (2014), SDER UEMOA (2019) / Réalisation : DOSSOU Claude et DANVIDE Benoit (Juin 2020)

La carte 1 montre par ailleurs que la littoralisation est le fait marquant de l'urbanisation dans les pays côtiers tandis qu'au nord de l'Union, ce sont dans les zones les moins arides, que se concentre la majorité des populations urbaines. Ce contexte de concentration dans des zones plus favorables que d'autres invite à privilégier la nécessaire définition d'une politique de gestion intégrée des territoires sensibles tels le littoral et les rares points d'eau du sahel. Le contexte favorable du littoral a favorisé son peuplement avec un déplacement assez important de population des espaces sahéliens vers les

zones côtières, où se concentre une grande part des investissements socio-économiques, compte tenu de leurs avantages écologiques et économiques.

Villes capitales ou métropoles ouest-africaines ?

La ville de Lomé abrite plus de 80% des unités industrielles du Togo, et constitue le principal bassin économique du pays avec la présence du port et de l'aéroport International. Elle s'affirme comme un pôle tertiaire car s'y développent principalement des activités de commerce international et de services. Dakar et Abidjan peuvent être également cités à titre d'éclairage, au regard de l'activité économique qui s'y mène. Ces métropoles, où sont concentrés les pouvoirs de décision, les équipements sous régionaux les plus importants et des firmes industrielles à rayonnement suprarégional, représentent une part considérable du PIB de leur pays respectif ; 40% pour Abidjan et 35% pour Dakar. La localisation géographique de ces deux métropoles, leur inscription dans les marchés stratégiques de l'économie globale, leur pénétration par de multiples et nouveaux flux relationnels, de capitaux, d'informations, de produits, à la faveur de l'intensification des échanges, positionnent Abidjan et Dakar comme des relais essentiels pouvant favoriser l'insertion régionale dans le système monde.

Les autres capitales de l'Union, Cotonou, Ouagadougou, Bamako, Niamey et Bissau disposent aussi de bien d'atouts qui peuvent être mis en exergue. Un autre facteur important qui justifie le rayonnement des villes capitales est l'offre en services urbains et leurs capacités infrastructurelles. C'est dans ces grandes villes que l'on trouve principalement les grandes écoles et universités, les hôpitaux équipés, les services aux entreprises etc. Lieux de modernité et de partage, ces villes garantissent des opportunités multiples et mettent à disposition des citoyens, les conditions de progrès nécessaires à leur épanouissement.

2.3. Dynamique de l'équilibre territorial : villes de régions et de l'intérieur

Les villes de régions et villes de l'intérieur sont les moins attractives et les moins intégrées dans la dynamique de développement socio-économique des pays. La concentration des populations dans les villes capitales est un facteur de déséquilibre entre les villes. Les villes ne sont pas constituées en un réseau urbain complémentaire et intégré. C'est le fruit du lourd héritage de la colonisation. Le réseau de villes en Afrique de l'Ouest s'est développé et structuré dans une logique d'exploitation des ressources identifiées dans les territoires. Ainsi, les axes de communication Sud-Nord que l'on retrouve encore aujourd'hui ont été mis en place pour drainer les richesses du territoire vers les ports de la côte et acheminer en retour les produits manufacturés importés. Après les indépendances, les Etats n'ont pas réussi à inverser la

tendance en associant au mieux les zones littorales et les zones intérieures au processus de développement et à optimiser ainsi toutes les potentialités de leurs territoires respectifs. Seules les régions littorales ont continué à attirer investissements, migrations, activités productives et emplois. Plusieurs obstacles entravent l'équilibre d'une armature urbaine fonctionnelle, durable et efficace dans l'espace régional.

Les facteurs de ce déséquilibre sont d'ordre historique, social, économique, géographique et même climatique. Les petites villes sont dépourvues d'infrastructures et d'équipements susceptibles d'insuffler un dynamisme économique. Contrairement aux pays développés où une partie des emplois industriels est répartie dans les petites et moyennes villes, en Afrique de l'Ouest, les unités industrielles sont concentrées dans les villes capitales. Les villes de régions et les villes de l'intérieur, sensées retenir les jeunes, se caractérisent par la faiblesse capacités de ces villes dans les domaines industriels et de services, et les faibles revenus monétaires des populations liées à la faiblesse qualitative et quantitative du marché de l'emploi. Les quelques emplois administratifs existants ne peuvent pas influencer le monde rural, dans la mesure où ces villes régionales ne créent non seulement pas d'emplois, mais elles ne possèdent pas aussi des infrastructures économiques viables, en mesure de polariser l'espace et d'attirer les jeunes ruraux, obligés de se diriger parfois vers les grandes villes.

Fauré (2019), alerte sur cette situation de déséquilibre qui a son revers, d'ailleurs assez douloureusement ressenti par les populations défavorisées et s'interroge sur les différences entre l'antagonisme des plus grandes villes et leur environnement périphérique et rural dont la métropolisation des premières amène le dépérissement des villes de région et des villes de l'intérieur. Or, le développement exclusif que favorise le statut de métropole risque d'accentuer les situations de déséquilibre avec la crainte de fragiliser l'équilibre des villes de région et de l'intérieur sur le plan structurel et dans l'organisation territoriale.

L'importance prise par des villes-capitales (en nombre et en fonctions), découle de l'insuffisance des politiques d'aménagement du territoire et, est également un facteur dans la compréhension des dynamiques de l'armature urbaine. La crise urbaine, sociale et économique qui en résulte remet en cause ce développement centralisé contrairement à la logique de métropole d'équilibre en faveur en d'une décentralisée opérationnelle et affirmée. Le manque de politique de promotion de métropoles d'équilibre place au cœur des débats la question de l'émergence des villes de région et des villes de l'intérieur comme pôles de développement, pour créer et impulser des économies locales dans les régions.

2.4. Discussion

L'équilibre du développement territorial est à la l'épreuve de la régulation territoriale (P. Le Gales, 1998) et nécessite une réforme contextuelle du territoire (Douay, 2010) pour la construction des villes métropoles (Faure, 2019). Selon les réalités des contextes de développement des villes, l'opportunisme des débats a également connu chez les chercheurs, un travail de « reconceptualisation » de la métropole (Jaglin et al., 2018) connu du modèle occidental et la rationalité territoriale (McCann & Ward, 2010) pour la construction d'un ensemble de principes et d'une vision alternative des théories (Garth, 2011) et de l'exhortation démocratique de la politique de la ville (Fixot, 1999) pour la conceptualisation des villes. Cela ouvre ainsi le champ à la prise en compte des villes selon leurs articulations et des disparités.

La fabrique ordinaire des métropoles en Afrique de l'Ouest est un grand chantier dans un contexte où les Etats sont confrontés à une transition urbaine inachevée (Jaglin et al., 2018). Le constat actuel du processus de développement des villes et leurs conséquences sur le manque de compétitivité internationale justifie la nécessité d'ouvrir les villes aux investisseurs par des plans stratégiques et des grandes opérations d'aménagement motivés par des intérêts politiques très éloignées de la rationalité néolibérale (Jaglin et al., 2018). La prééminence d'une volonté étatique ou communautaire de promouvoir une ville ou métropole attractive est d'orienter les retombées prioritaires attendues sur la stabilité et les légitimités politiques (Croese, 2018). Cette nécessité combinée avec l'ouverture de la ville aux investisseurs, certes, permettra de se projeter dans le redéveloppement des petites villes, mais aussi de mieux maîtriser l'évolution des grandes villes.

Pour y parvenir, il convient d'identifier les territoires les plus propices qui pourront supporter les nouvelles fonctions et commodités à implanter en vue de constituer de nouveaux pôles de développement. L'ouverture aux plans stratégiques et aux grandes opérations d'aménagement ne devrait occulter le fait que ces nouveaux aménagements urbains contribuent à une dépossession et à un déplacement de populations marginalisées dont les impacts imputés aux mécanisme de spéculation foncière et immobilière associés à l'intérêt croissant d'investisseurs en quête de nouveaux ancrages (Goodfellow, 2017). Dans une logique de redéveloppement, les particularités des villes doivent être mises en évidence pour une construction plus rationnelle et plus équilibrée de l'armature urbaine des Etats. L'auteur Demazière (2017) défend quelques principaux critères sans être limitatif : le statut de la ville, la démographie, le positionnement géographique, l'existence de corridor ou de couloir de développement, les potentialités industrielles, culturelles et touristiques ainsi que la spéculation foncière, l'envergure des aires d'influence, l'existence du littoral et l'importance de l'environnement infrastructures du territoire.

La construction des équilibres régionaux dans une perspective de produire des résultats d'une véritable politique de planification et de promotion des villes ou métropoles d'équilibre est un grand chantier avec plusieurs défis. D'abord, le choix des déterminants pour un maillage urbain optimisé et un aménagement équilibré du territoire. Ensuite, la hiérarchisation de l'armature urbaine et l'adoption des piliers de la complémentarité territoriale. Enfin, les choix des chantiers ou des villes à construire sur les leviers de l'équilibre structurel et des grands projets d'envergures pour remettre à niveau les villes et corriger les erreurs de l'urbanisation et la rationalité des espaces. Cette proposition vise à rééquilibrer l'armature urbaine et à réparer les conséquences de la désorganisation spatiale et infrastructurelles pour redonner aux populations des déterminants d'une consolidation sociale, économique de leur territoire. Il s'agit en réalité de la mise en œuvre d'une justice spatiale basée sur le redéveloppement. Le Tableau 3 en présente la compilation.

Tableau 4. Les villes d'équilibre de l'UEMOA

Pays	Propositions de villes d'équilibre	Nombre
Bénin	Glazoué, Kandi, Natitingou	3
Burkina Faso	Fada N'gourma, Dori, Tenkodogo, Dédougou, Ouahigouya	5
Côte d'Ivoire	Korhogo, Abengourou, Odienné, Bouna, Man	5
Guinée-Bissau	Cacheu, Gabu, Buba	3
Mali	Kayes, Mopti, Tombouctou, Gao, Kidal	5
Niger	Tahoua, Agadez, Zinder, Diffa, Gaya	5
Sénégal	St Louis, Matam, Kaolack, Tambacounda, Kolda	5
Togo	Atakpamé, Dapaong, Kpalimé	3
TOTAL		34

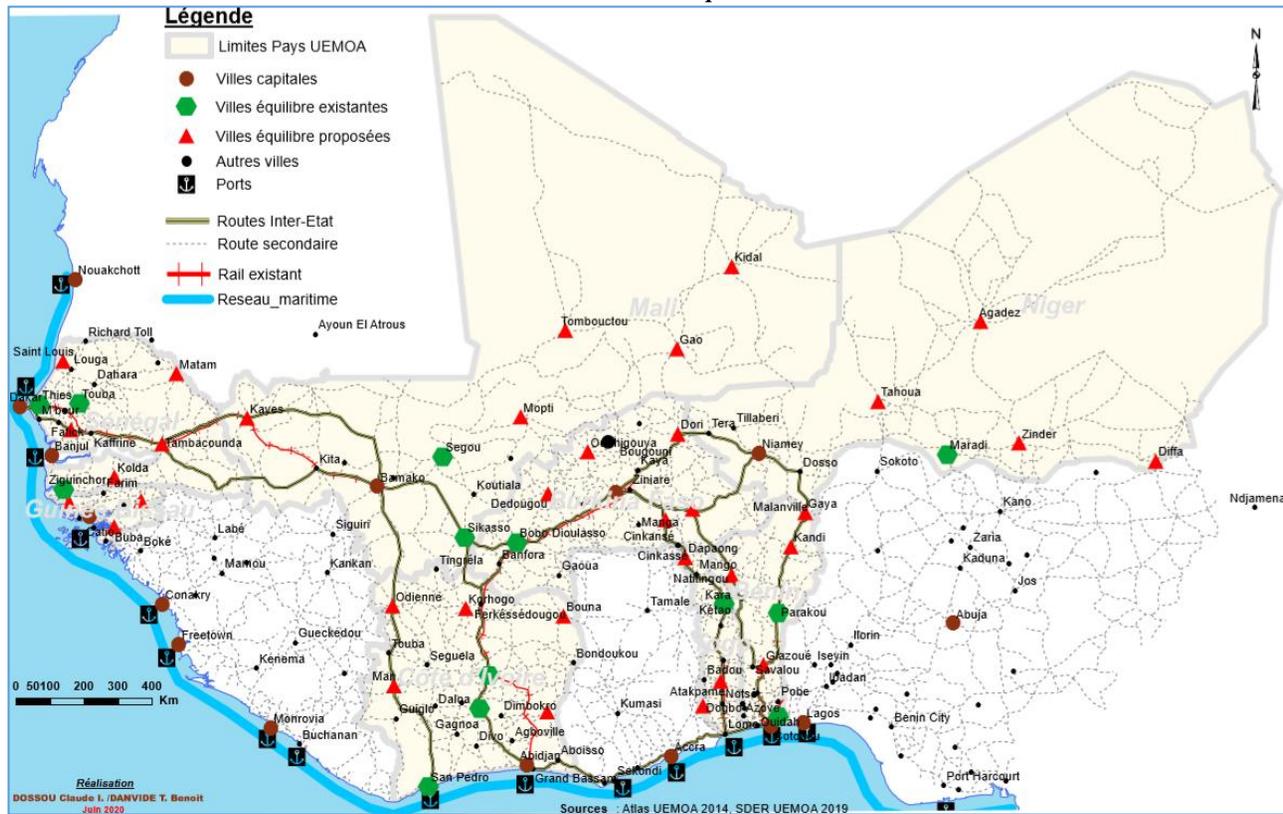
Source : UEMOA (2018), Analyse de projection urbaine DOSSOU et DANVIDE (juin 2020)

Au regard de leur envergure spatiale et de leur dynamisme, les villes comme Parakou, Porto-Novo (Bénin), Bobo-Dioulasso (Burkina Faso), Yamoussoukro, Bouaké, San Pedro (Côte d'Ivoire), Sikasso, Ségou (Mali), Maradi (Niger) Ziguinchor, Thiès, Toubou (Sénégal) et Kara (Togo) jouent pleinement un rôle d'équilibre et apportent une visibilité régionale dans leurs liens avec les autres villes. Ces villes ne sont donc pas mentionnées dans le tableau même si elles ont toutes besoin d'importants investissements pour les rendre plus compétitives sur le plan économique et social.

Faut-il encore les considérer comme « ville d'équilibre » ? Une réflexion entre les acteurs du développement des territoires (chercheurs, Etats, pouvoirs locaux, acteurs privés, usagers, etc.) peut aider à donner des orientations. Toutefois, l'idée de la présente réflexion est de se tourner vers des villes vierges où l'implémentation des actions de « ville durable », « urbanisme durable », « ville inclusive » sera aisée à mettre en œuvre surtout

financièrement. Il s'agira aussi de mettre à niveau des villes oubliées, délaissées, qui ont de faible capacité de services urbains dont les investissements qui ne se font qu'à compte-goutte, semblent largement insuffisants par rapports au retard de développement. Les capitales régionales, elles font déjà l'objet de l'attention de l'Etat même si là encore les besoins des citoyens peinent à être satisfaits. La crainte de la perte des pouvoirs de commandement des capitales régionales ne doit pas primer sur la vision d'un aménagement équilibré du territoire et de redéveloppement des villes.

Carte 2. Le réseau des villes d'équilibre de l'UEMOA



Sources : Atlas UEMOA (2014), SDER UEMOA (2019) / Réalisation : DOSSOU Claude et DANVIDE Benoit (Juin 2020)

La structuration proposée répond aux besoins d'intégration de l'espace régional à travers une hiérarchisation des rôles des différentes métropoles et des villes secondaires. L'évolution démographique induira des besoins fondamentaux. La structuration de l'espace devrait favoriser l'accessibilité des services et équipements au bénéfice des urbains, mais aussi des territoires ruraux qui abritent la majorité de la population. La connexion de l'ensemble des villes sera possible grâce à la réalisation des connexions horizontaux.

Conclusion

La construction de l'approche de métropole d'équilibre est née d'une logique de politique pour créer des équipements entre les régions à travers les schémas régionaux couvrant l'aire métropolitaine des agglomérations ou l'aire d'influence d'une ville. Cependant, le concept de métropole d'équilibre peut être assimilé à une perception plus tendancielle de la métropole d'équilibre qui peut être un point d'articulation entre les réseaux de transport structurant et d'équipements. La métropole d'équilibre tire son ancrage dans la prospérité des services publics et l'importance de son développement économique, politique et administration à travers l'influence de son encadrement territorial et culturel. Dans la littérature, sur « la métropolisation » et les métropoles d'équilibre, dominée par des analyses d'études urbaines et de projets de développement urbain, les grandes villes africaines sont devenues un champ d'intérêt.

La présente réflexion qui analyse les métropoles d'équilibre donne des orientations pour la construction de principes de définition dans la perception de la « métropolisation » avec les disparités socio-spatiales qui, du reste, existeront toujours entre les villes selon leur hiérarchisation. Donner une place aux métropoles d'équilibre est un « passage obligé » pour aller vers la durabilité du développement urbain et l'attractivité des territoires pour accentuer la productivité économique, le développement des communautés et la réduction de la pauvreté urbaine. Bâtir des métropoles d'équilibres revient à modéliser les causes du déséquilibre de l'armature urbaine et la désarticulation territoriale dans un monde où les villes sont les leviers du développement économique et social. La dynamique territoriale est un facteur d'attractivité pour le développement des villes.

References:

1. Aust, J. (2015). « Seuil critique, spécialisation, équilibre territorial: Le Plan et la structuration de la carte scientifique française (1964-1965) ». *Les Annales de la Recherche Urbaine*, PUCA, pp.7-17.
2. Brunet, R., Ferras, R. & Thery, H. (1993). *Les mots de la géographie, dictionnaire critique*. Montpellier-Paris : Reclus – La Documentation Française, 470 p.

3. Chabi, M. (2010). « Périurbanisation et nouvelle structuration spatiale de l'agglomération de Cotonou : Le cas d'Abomey-Calavi », in *Villes et organisation de l'espace en Afrique "Maîtrise de l'espace et développement en Afrique"*. Paris, Kartala, pp 105-124.
4. Chabi, M. (2013). « Métropolisation et dynamiques périurbaines : cas de l'espace urbain de Cotonou », *Thèse de doctorat en géographie humaine, économie et régionale*. Université Paris Ouest Nanterre la Défense, 378 pages.
5. Croese, S. (2018). « Global Urban Policymaking in Africa : A View from Angola through the Redevelopment of the Bay of Luanda », *International Journal of Urban and Regional Research*, ol.42, n°2, pp.198-209.
6. Demaziere, C. (2017). « Le traitement des petites et moyennes villes par les études urbaines », *Espaces et sociétés*, vol.1, n°168-169, pp. 17-32.
7. DIRASSET (2017). Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) de l'UEMOA. Bilan diagnostic et orientations du SDER. Rapport de Phase 2, volume 1. Etat des lieux et diagnostics sectoriels, Commission de l'UEMOA, 659 p.
8. Dorier-Appril, E. & Domingo, E. (2004). « Les nouvelles échelles de l'urbain en Afrique : métropolisation et nouvelles dynamiques territoriales sur le littoral béninois », *Revue d'histoire* 2004/1 (n° 81), pp 41-54.
9. Douay, N. (2010). « La réforme territoriale en contexte métropolitain : éclairages canadiens », *L'Information géographique*, 2010/4 (Vol. 74), pp. 47-70.
10. Dubresson, A. & Raison, J.P. (2003). *L'Afrique subsaharienne. Une géographie du changement*, Armand Colin, 2003, 245 p.
11. Faure, B. (2019). « L'équilibre du développement du territoire à l'épreuve des métropoles », *Civitas Europa*, 2019/2 (N° 43), pp. 79-87.
12. Fixot Anne-Marie (1999). « L'exhortation démocratique de la politique de la Ville », *Revue du MAUSS semestrielle*, « Villes bonnes à vivre, villes invivables », n° 14, second semestre, p. 244-259.
13. Garth, M. (2011). *African Cities: Alternative visions of urban theory and practice*, Londres/New York: Zed Books Ltd, 256 p.
14. Goodfellow, T. (2017). « Urban Fortunes and Skeleton Cityscapes : Real Estate and Late Urbanization in Kigali an Addis Abeba », *International Journal of Urban and Regional Research*, vl.41, n°5, pp.786-803.

15. Hubert, J. (2009). Evaluation de la qualité des situations spatiales des premières métropoles d'équilibre françaises: une application par morphologie mathématique. 2009. halshs-00519275
16. Hufty, M. (2007). « La gouvernance est-elle un concept opérationnel ? », *Fédéralisme Régionalisme*, Volume 7, N°2- Société civile, globalisation, gouvernance : origine d'un nouvelle ordre politique ? 10 p.
17. Jaglin, S., Didier, S. & Dubresson, A. (2018). « Métropolisations en Afrique subsaharienne : au menu ou à la carte ? », *Métropoles (Online)*, Hors-série 2018, Online since 17 October 2018, connection on January 2020. URL : <http://journals.openedition.org/metropoles/6065> ; DOI : 10.4000/metropoles.6065.
18. Jouve, B. (2003). *La gouvernance urbaine en questions*, Paris, Elsevier.
19. Le Gales, P. (1998). « Régulation, gouvernance et territoire » in Commaille J. et Jobert B., *Les métamorphoses de la régulation politique*, Paris, LGDJ, pp. 203-240.
20. Mainet, H. (2011). « Les petites villes françaises en quête d'identité : ambigüité du positionnement ou image tactiquement combinée ? », *MOTS*, Les langages du politique, ENS Editions, n° 97, novembre 2011, pp. 75-89.
21. McCann, E. & Ward, K. (2010). « Relationalité / territorialité : vers une conceptualisation des villes dans le monde ». *Geoforum* 41 (2), pp 175-184.
22. ONU-HABITAT (2020). Rapport sur l'état des villes dans le monde 2020 : la valeur de l'urbanisation durable.
23. Pierre, G. (1967). « Métropoles d'équilibre ». In: *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, tome 38, fascicule 2, 1967. Géographie urbaine de Midi-Pyrénées. pp. 105-111;
24. Renard, J. (2004). « Les territoires de la métropole nantaise : de la ville à l'agglomération, de l'agglomération à la métropole », *Noroi* [En ligne], 192 | 2004/3, mis en ligne le 26 août 2008, consulté le 02 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/noroi/958> ; DOI : 10.4000/noroi.958
25. Riviere, D. (2010). « La question métropolitaine : éclairages italiens », *L'Information géographique*, Vol. 74, n°4, pp.71-90.
26. Rochefort, M. (2002). « Des métropoles d'équilibre aux métropoles d'aujourd'hui », *Strates* [En ligne], Hors-série, mis en ligne le 02 mai 2005, consulté le 14 novembre 2019. URL : <http://journals.openedition.org/strates/515>

27. Santamaria, F. (2000). « La notion de “ville moyenne” en France, en Espagne et au Royaume-Uni », *Annales de géographie*, no 613, pp. 227-239.
28. Servillo, L. et al. (2014). « Town. Small and Medium Sized Towns », *in their Functional Territorial Context*, final report, Luxembourg, espon.
29. Stone, C.S. (1989). *Regime Politics : Governing Atlanta (1946-1988)*, Lawrence, Kansas University Press.
30. UEMOA (2018). Rapport annuel sur le fonctionnement et l'évolution de l'union, 116 p.
31. Vennetier, P. (2000). *Evolution des espaces périurbains à Brazzaville et Cotonou : la périurbanisation dans les pays tropicaux*, Paris : coll. Espaces tropicaux n°1, Talence CEGET-CNRS, 284 p.