



URBANISATION ET MÉTROPOLISATION AU SUD DU BÉNIN

Elisabeth Dorier, Cedric Tafuri, Julie Charles-Dominé

► To cite this version:

Elisabeth Dorier, Cedric Tafuri, Julie Charles-Dominé. URBANISATION ET MÉTROPOLISATION AU SUD DU BÉNIN : Une région urbaine littorale en développement. Festival International de Géographie de Saint Dié, Sep 2011, Saint Dié les Vosges, France. , 2011. halshs-01418804

HAL Id: halshs-01418804

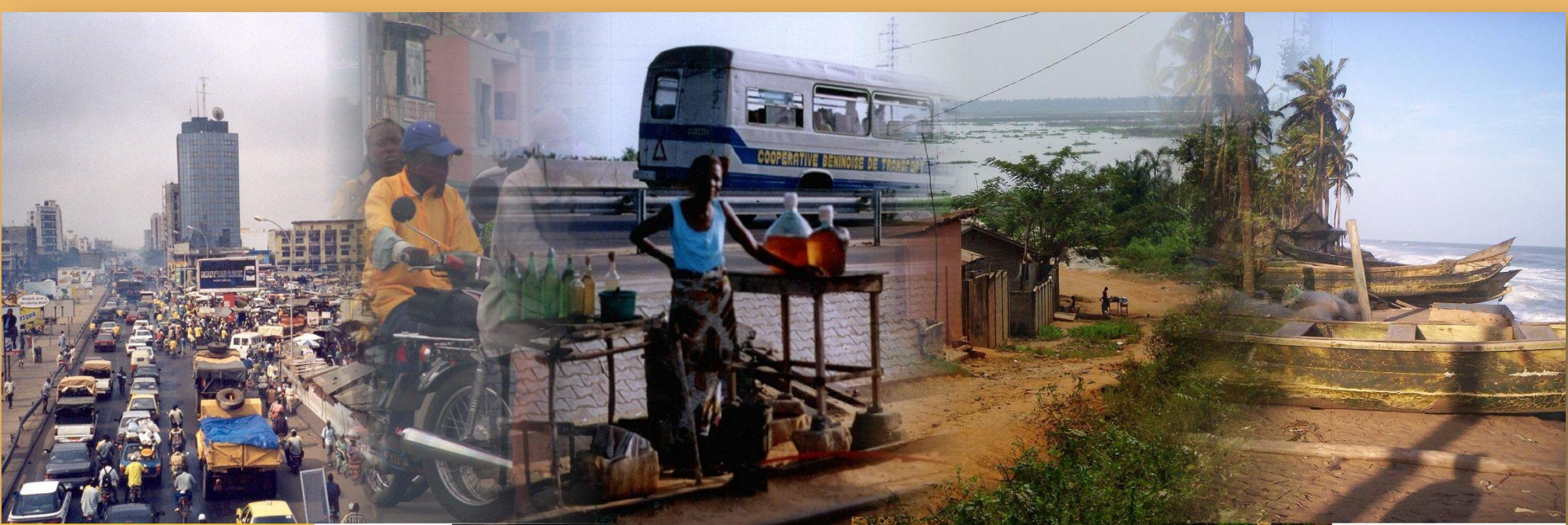
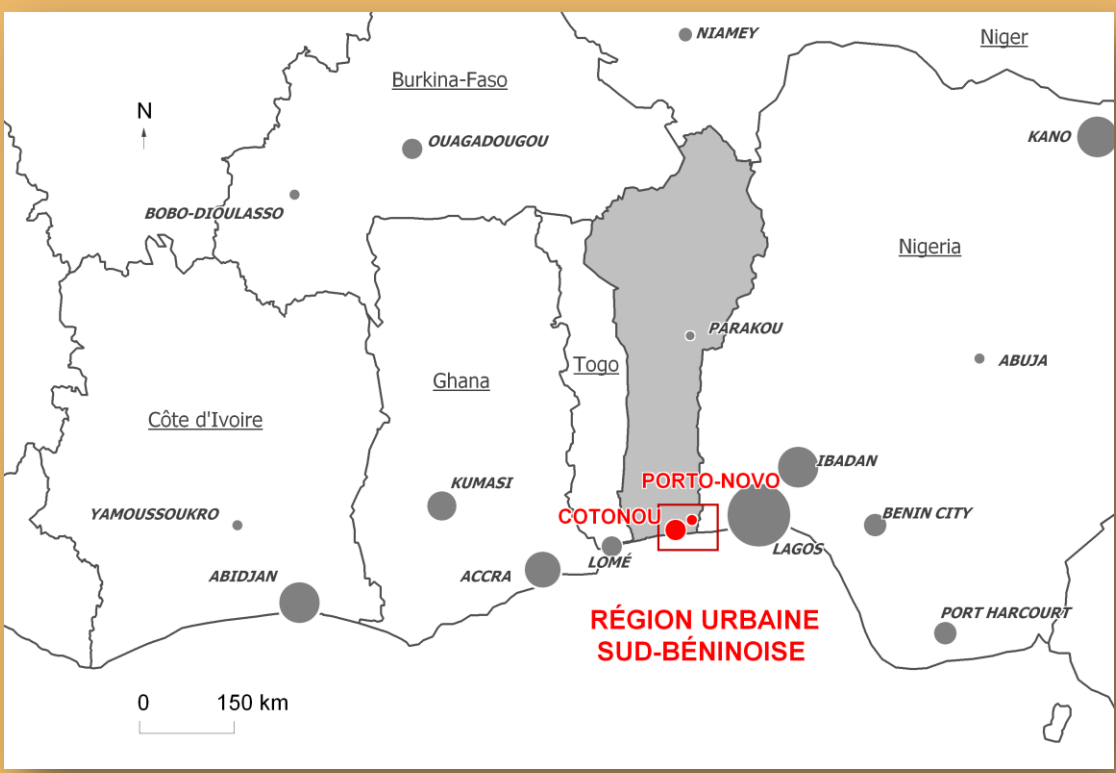
<https://shs.hal.science/halshs-01418804>

Submitted on 17 Dec 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

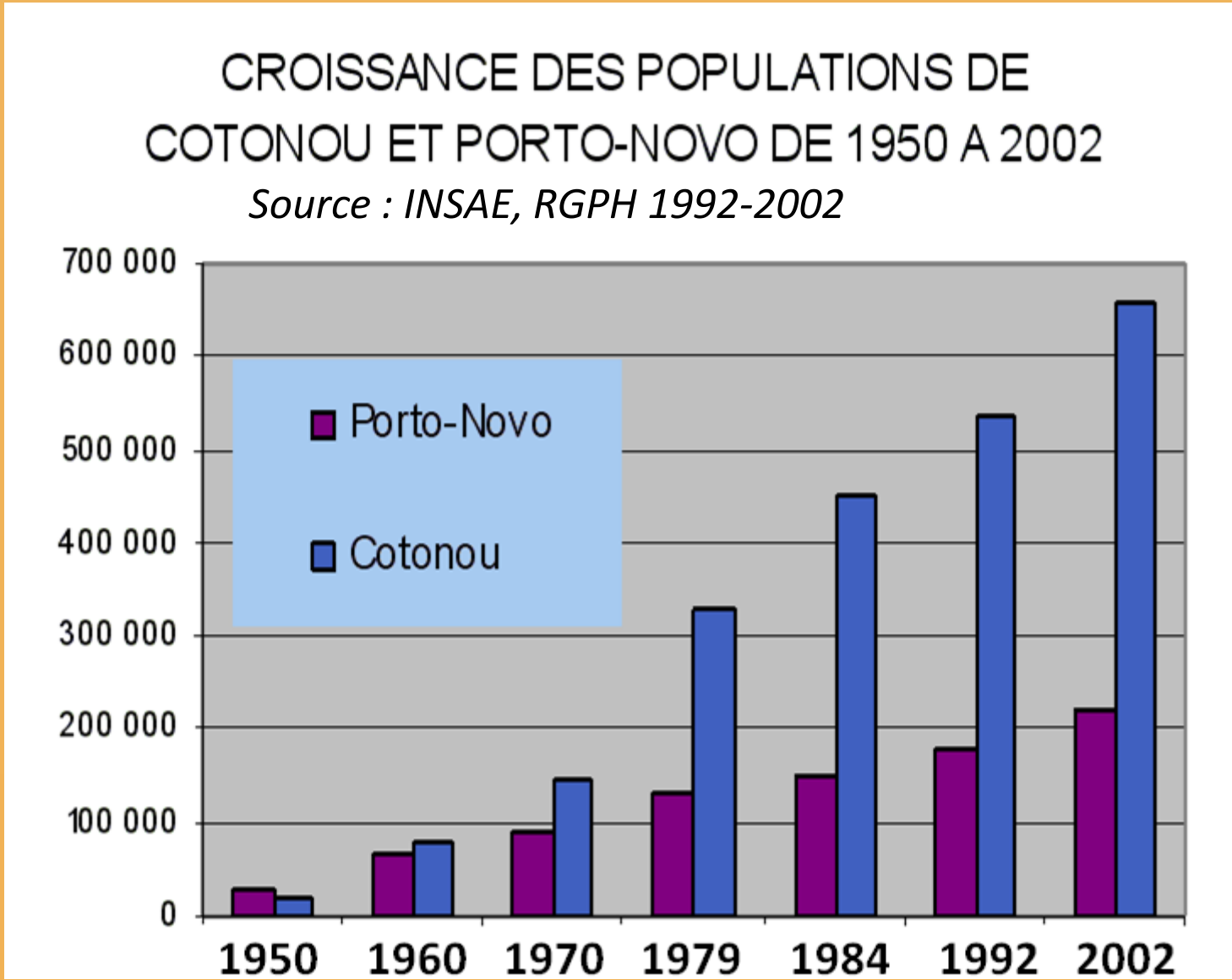
URBANISATION ET MÉTROPOLISATION AU SUD DU BÉNIN



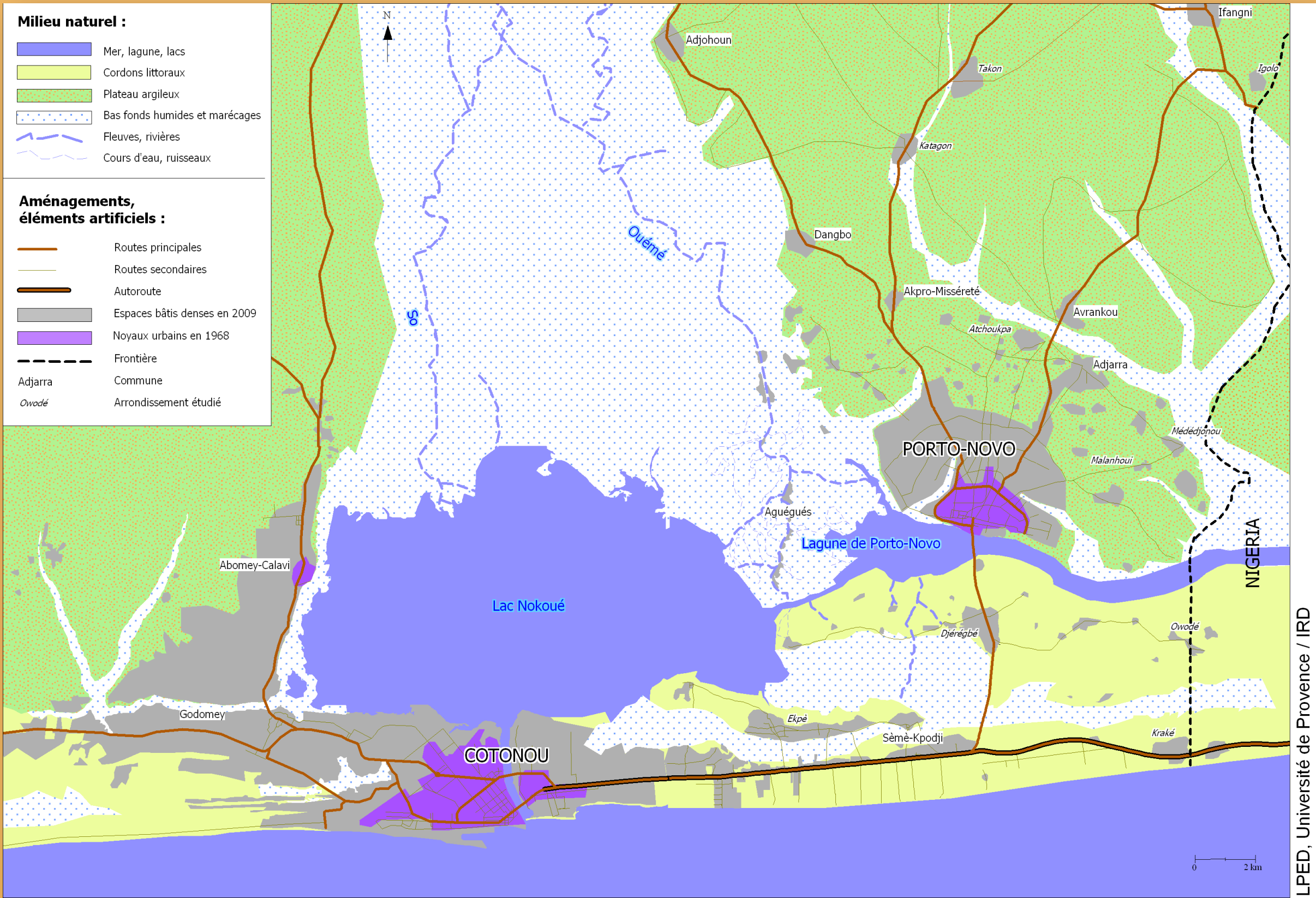
Une région urbaine littorale en développement

Une région métropolisée se forme autour du doublet urbain historique Cotonou - Porto-Novo (223 552 habitants pour Porto-Novo et 665 100 habitants pour Cotonou, au dernier recensement de 2002). Aujourd'hui, les dynamiques les plus actives concernent l'agglomération de Cotonou qui englobe les communes limitrophes Abomey-Calavi (307 745 habitants, 2^{ème} ville du pays en population) et Sémé-Podji (115 238 habitants). Le peuplement et le développement urbain sont ici relativement anciens (deux à trois siècles), sous la forme de cités précoloniales (Porto-Novo), coloniales (Cotonou), de bourgs-marchés anciens (Adjara). Cet espace frontalier et littoral est devenu l'un des pôles commerciaux majeurs de la sous-région, par l'intermédiaire du port autonome de Cotonou, qui domine la vie économique et joue le rôle de moteur de la croissance urbaine dans le littoral.

Jusqu'en 1950, les populations de Cotonou et Porto-Novo étaient à peu près équivalentes (Cotonou étant même un peu moins peuplée). A partir de 1960, la tendance s'inverse et Cotonou connaît une croissance démographique impressionnante, accompagnée ensuite par un important phénomène d'étalement urbain.



La région Cotonou Porto-Novo

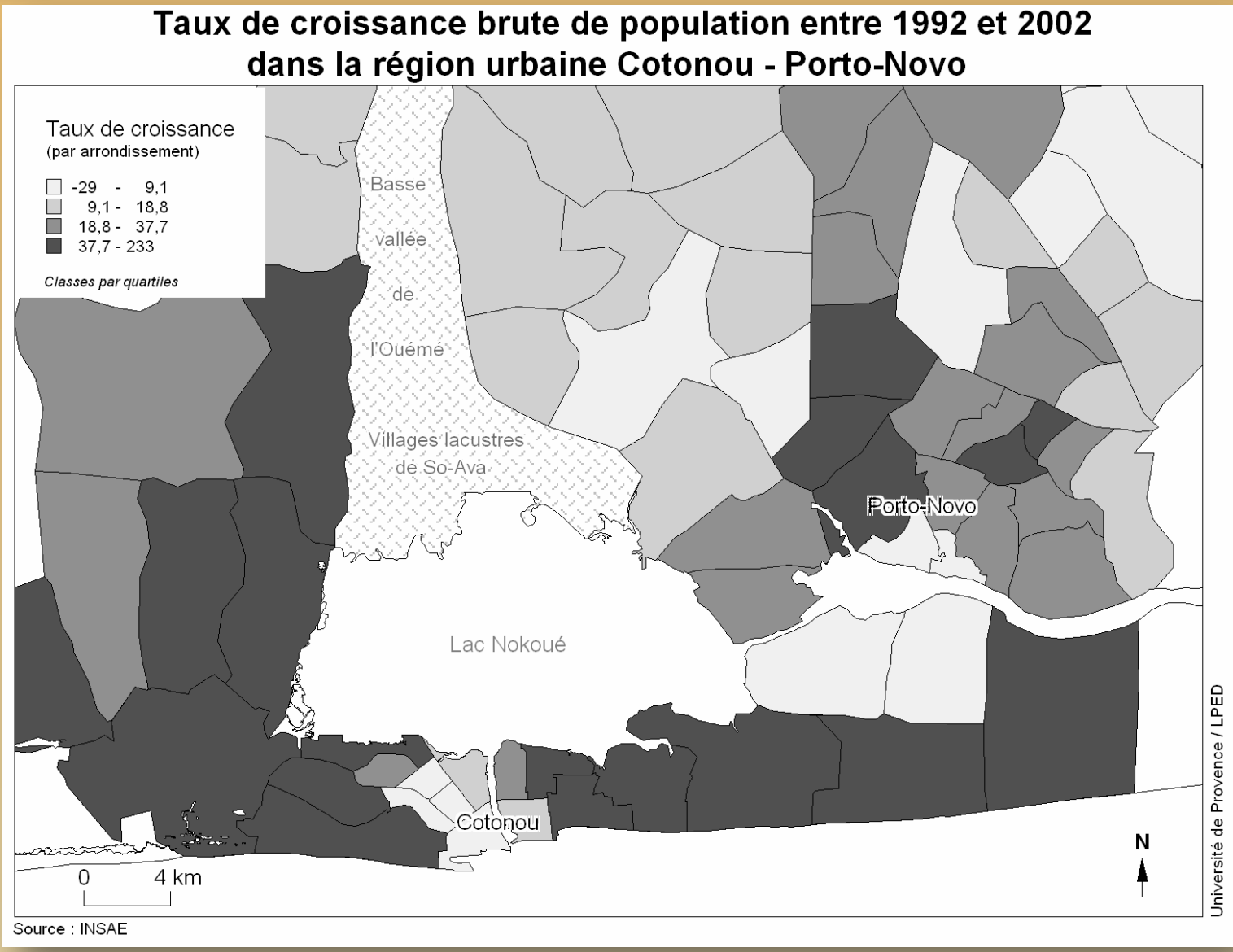
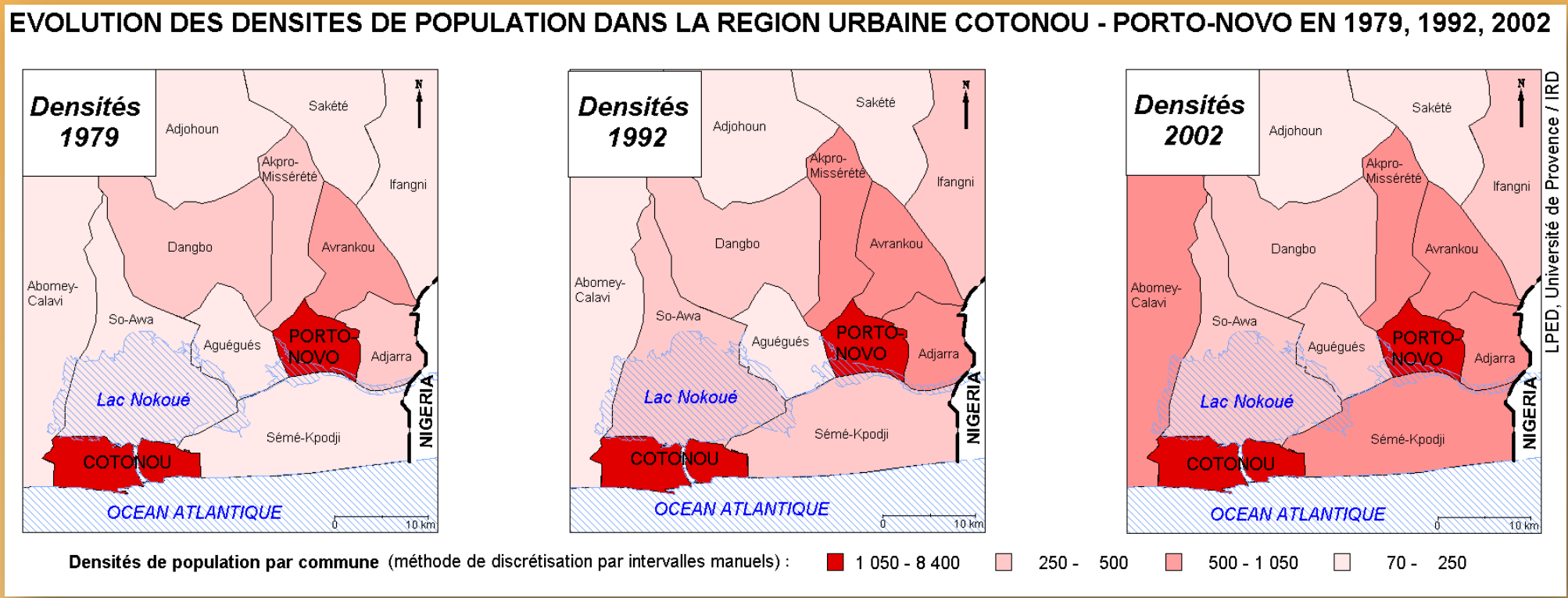


Une modification des fonctions rurales

L'intensité des échanges et des flux et la position de « carrefour », avec la présence proche de la frontière nigériane, fixent de nouvelles catégories de populations. Les densités rurales, depuis longtemps parmi les plus élevées d'Afrique, peuvent atteindre ici 300 à 400 habitants au km² en dehors des villes. Les fonctions des espaces ruraux connaissent de profondes mutations (recul de l'agriculture vivrière marchande, spéculation foncière). De nouvelles sources de revenus sont liées au commerce frontalier et aux services. L'interconnexion des localités et l'influence des villes sur les campagnes se sont amplifiées grâce au développement fulgurant des transports deux-roues.

Une péri-urbanisation active

A l'urbanisation des zones rurales (lotissements) et à la création de quartiers populaires s'ajoute un phénomène d'étalement urbain résidentiel. A Porto-Novo et Cotonou, certains quartiers centraux perdent leur population aisée au profit de la grande périphérie.



D'intenses mobilités



Une surpopulation de deux-roues dans la région, en majorité zémidjans (taximotos), ici à Cotonou.



Transport motorisé et activités de commerce frontalier dans les campagnes situées à l'Est de Porto-Novo. Rôle actif des jeunes et des femmes organisés en filières familiales.



Une mutation rapide des paysages



Phénomène de spéculation foncière: achats de terrains non lotis par des citadins comme épargne foncière.



Péri-urbanisation résidentielle des campagnes proches de Porto Novo: maisons à étages qui ponctuent un paysage « semi-rural » (Adjara).



Multiplication des entrepôts et parcs-voitures sur l'axe Cotonou-frontière (image Google Earth).

Des risques accrus par des prélèvements mal régulés dans des milieux fragiles



Cette urbanisation intense rétroagit sur les milieux naturels fluvio-lagunaires et littoraux constitués d'écosystèmes fragiles, sensibles aux impacts multiples (dégradations, pressions démographiques et foncières, pollutions). Les deux grands facteurs de risques liés à une urbanisation mal maîtrisée sont :
- les *inondations*, liées à la dynamique hydrologique des fleuves côtiers et au remblaiement anarchique de zones basses pour urbaniser.
- *l'érosion côtière*, accrue par les dispositifs portuaires de Cotonou et aggravée jusqu'en 2009 par les prélèvements dans les cordons de sable marin pour la construction à l'est de Cotonou (aujourd'hui interdits).
- L'extraction de sable lagunaire pour la construction, activité lucrative, dégrade les écosystèmes aquatiques, et condamne à terme l'activité de pêche en lagune.



Conséquences de l'érosion littorale à Sémé-Podji.



L'extraction de sable lagunaire, ici à Abomey-Calavi.

