



UNIVERSITE DE ROUEN
U.F.R. DE LETTRES ET SCIENCES HUMAINES
Département de Géographie
Laboratoire LEDRA – UMR-IDEES / CNRS 6266

ECOLE DOCTORALE 350



**LA CROISSANCE ET LE SYSTEME DE GESTION
ET DE PLANIFICATION
DE LA VILLE DE PRAIA (REP. DU CAP-VERT)**

THESE DE DOCTORAT

Sous la direction de Monsieur Michel LESOURD

Professeur des Universités

Discipline : GEOGRAPHIE-AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Présentée et soutenue publiquement par

Judite MEDINA DO NASCIMENTO

Le 4 décembre 2009

JURY

M. Benjamin STECK – Professeur à l'Université du Havre, Président
Mme Teresa B. SALGUEIRO - Professeur à l'Université de Lisbonne, Rapporteur
M. Louis MARROU - Professeur à l'Université de La Rochelle, Rapporteur
M. Jean-Claude BRUNEAU - Professeur à l'Université Paul - Valéry, Examineur
M. Patrice LANGLOIS – Professeur à l'Université de Rouen, Examineur
M. Michel LESOURD – Professeur à l'Université de Rouen, Directeur de thèse

COOPERATION FRANÇAISE



UNIVERSITE DE ROUEN
U.F.R. DE LETTRES ET SCIENCES HUMAINES
Département de Géographie
Laboratoire LEDRA
UMR CNRS 6266 IDEES

**LA CROISSANCE ET LE SYSTEME DE
GESTION ET DE PLANIFICATION
DE LA VILLE DE PRAIA (REP. DU CAP-VERT)**

THESE DE DOCTORAT

Sous la direction de Monsieur LESOURD Michel

Discipline : GEOGRAPHIE-AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Présentée et soutenue publiquement
par
Judite MEDINA DO NASCIMENTO

Le 4 décembre 2009

JURY

M. Benjamin STECK – Professeur à l'Université du Havre, Président
Mme Teresa B. SALGUEIRO - Professeur à l'Université de Lisbonne, Rapporteur
M. Louis MARROU - Professeur à l'Université de La Rochelle, Rapporteur
M. Jean-Claude BRUNEAU - Professeur à l'Université Paul - Valéry, Examineur
M. Patrice LANGLOIS – Professeur à l'Université de Rouen, Examineur
M. Michel LESOURD – Professeur à l'Université de Rouen, Directeur de thèse

REMERCIEMENTS

La réalisation de cette thèse n'aurait pu être envisagée sans l'aide et le soutien direct ou indirect de différents acteurs extérieurs, dès la sélection pour une bourse d'étude, jusqu'à la soutenance.

Je commence pour remercier les membres du jury qui m'ont fait l'honneur d'accepter d'apprécier et d'évaluer cette thèse : Mme Teresa Barata SALGUEIRO, M. Benjamin STECK ; M. Louis MARROU ; M. Jean-Claude BRUNEAU et M. Patrice LANGLOIS.

Je remercie fortement Monsieur Michel LESOURD pour avoir accepté de diriger cette thèse et pour son intérêt inconditionnel pour les thématiques de recherche sur le Cap-Vert et les capverdiens. Je le remercie aussi pour le suivi attentif du processus d'élaboration de cette recherche, malgré un emploi du temps très chargé, et pour les signatures et évaluations semestriels pour l'EGIDE. Je voulais témoigner ici ma reconnaissance, au nom de tous les capverdiens qui ont étudié à Rouen, pour son amitié, son soutien et son appui lors de l'installation dans une ville étrangère et pendant le parcours académique.

Je remercie le Gouvernement Français qui, à travers l'ambassade de France au Cap-Vert et particulièrement son Service de coopération et d'action culturelle, ont viabilisé l'obtention d'une bourse d'études de trois ans sans laquelle cette entreprise n'aurait pu être envisagée. A la coopération Française et au Service « Séjour 1C » de l'EGIDE, je souhaite remercier tout spécialement M. Paulo PAIS , M. Mathieu GARDON-MOLLARD, Mme Virginie COUSTET-TUIKENAWA, Mme Marie Thérèse TAVARES, Mme Anne CHANTRAN, Mlle Niang, Mme Annie FERON et Mlle Bouchera qui tout au long de ces trois dernières années ont fait les démarches nécessaires pour la gestion des processus concernant la bourse d'étude.

Je remercie le gouvernement capverdien et l'Université du Cap Vert pour avoir autorisé un congé de 3 ans pour fréquenter le programme de doctorat à l'Université de Rouen.

Mes remerciements vont également à Messieurs Luc DE GOLBERY et Silviano FREIRE DIAZ pour avoir autorisé la fréquentation, en audition libre, des cours de Cartographie et de Système d'Information Géographique dont les enseignements ont été essentiels pour ma thèse. Je remercie aussi Mr. Luc DE GOLBERY pour son amitié et sa disponibilité pour l'évaluation de mes cartes et leurs analyses respectives.

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

Je remercie Astou NIANG, Evariste FAYE et Christian MANGA pour leur soutien et leur amitié pendant ces années. A tous les collègues des laboratoires LEDRA et MTG pour les discussions et le temps passé ensemble dans les réunions et séminaires, pendant les Journées de doctorants, les Doctoriales normandes, au restaurant universitaire ou dans les couloirs de l'Université de Rouen.

Je remercie Monsieur Michel BUSSI pour avoir validé mon inscription dans l'UMR et pour avoir toujours signé les documents nécessaires aux différentes démarches administratives pendant mon séjour académique en France.

A l'Institut National de Statistiques du Cap-Vert je remercie Messieurs Francisco TAVARES et António DUARTE et Mesdames Leonilde LIMA et Carmen CRUZ qui ont mis à ma disposition des statistiques et renseignements divers.

A la *Câmara Municipal de Praia* je remercie Messieurs Nuno LOBO, José GOMES, et João SANTOS et Mesdames Elisa MONTEIRO et Joana DINAMENE CARDOSO pour avoir mis à ma disposition des informations et de nombreux documents.

A la Direction Générale de l'Aménagement du Territoire je remercie Madame Maria da Luz BETTENCOURT et Mr. Ulbano SA NOGUEIRA pour la mise à disposition de matériel photographique et cartographique.

Aux entreprises de transports collectifs Moura Company et Solatlântico je remercie les Directeurs commerciaux pour avoir mis à ma disposition des statistiques et informations diverses.

Je remercie mes enfants, Lucilene et Ricardo pour leur soutien, leur patience et compréhension pendant ces trois dernières années, pour avoir accepté le sacrifice de mon absence physique très fréquente. Je remercie mes parents João et Tomásia pour avoir donné toute leur attention, amour et patience à mes enfants pendant mes absences, pour atténuer la douleur du manque et de la nostalgie et pour le soutien inconditionnel devant toutes mes initiatives de valorisation personnelle et professionnelle tout au long de ma vie. ***Je dédie cette thèse à ces quatre personnes qui comptent le plus dans ma vie.***

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

Je remercie les étudiants de troisième année de Maîtrise en Géographie (qui ont terminé la maîtrise en 2005) pour avoir participé à l'application des questionnaires.

A mes collègues de l'Université du Cap-Vert j'adresse mes remerciements pour leur soutien et leur appui, et plus particulièrement Paul MENDES et Cristina PIRES FERREIRA.

A mes amis très chers, qui ont partagé mes moments les plus heureux et les plus tristes pendant mon séjour en France – ville de Rouen : Paula LEITE, Rosa et Frederick ISNARD et leurs enfants Amandine et Timothée, Nicet ISNARD, Avelino, Elisio, Benvindo, Rito, Estela, Frederik DOS SANTOS, Stefanie, Thierry, Djasia, Fousia et Peggy.

Je remercie mes amis Francisco LIVRAMENTO et Fernando LAGOS COSTA. pour m'avoir faculté quelques photos de la ville de Praia.

Je ne peux pas finir cette page sans remercier spécialement Nicet ISNARD qui m'a invité à visiter la ville du Mans et m'a mis en contact avec la Mairie pour connaître un exemple de gestion Municipale participative qui m'a aidé a consolider mes idées sur les modifications que je proposée sur le système de Praia.

A la Mairie du Mans je voulais remercier la gentillesse des personnes qui m'ont reçu et expliqué le fonctionnement du système de gestion participative et de proximité : Mme Patricia DI MARTINO, Mr. Claude BAREAU, Directeur du Service Solidarité Urbaine, ses collaboratrices Mme Yolaine YARD, Mme Généviève et Mme Brigitte, Mr. Jean-Louis PRIGENT, adjoint au Maire et les Présidents des conseils des quartiers des Secteurs Centre et Est du Mans, Mr. Jacques GOUIN et Mme Nicole VILLELEGIER.

Je voulais laisser aussi un mot pour Ilidio DO AMARAL, un professeur Géographe et un ami très cher qui m'a toujours inspiré et appuyé et resterait pour moi un modèle et un exemple à suivre.

Je laisse aussi un mot à mes amies du cœur Celeste BENCHIMOL, Arminda BRITO, Filomena FORTES et Astrigilda Pires.

La liste est déjà trop longue, j'adresse ici mes remerciements à toutes les autres personnes qui ont directement ou indirectement soutenu mon travail et partagé mes soucis.

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification urbaine à Praia, Cap - Vert

RESUMÉ

Pour comprendre la croissance urbaine de la ville de Praia nous nous avons posés plusieurs questions auxquelles nous avons essayé de répondre dans les différents chapitres de la présente thèse: a) quelles sont les caractéristiques démographiques (structure et composition) de la population de la ville et comment elle a évolué toute au long de son histoire? Comment se différencie l'espace urbain en fonction du niveau de confort des résidents et comment cela a influencé la croissance urbaine? Comment les caractéristiques du réseau d'autobus et les caractéristiques du système de voiries urbaines influencent l'accessibilité des quartiers de la ville? Quelles sont les caractéristiques du système de gestion et de Planification de la ville ? Quelles formes de croissance nous pouvons identifier à Praia ? Quelle est la relation entre ces formes de croissance, les caractéristiques démographiques et sociales de la population résidente et la structure du système de gestion et de planification à Praia? A partir de ces questions nous avons fait un diagnostic de la situation de la ville, avons identifié les principaux problèmes et finalement nous avons présenté quelques solutions possibles à sa résolution.

Mots clés : croissance urbaine, gestion urbaine, planification urbaine, aménagement du territoire

Urban growth and the system management and urban planning in Praia, Cape Verde

ABSTRACT

In order to understand the urban growth of Praia city, we asked to ourselves several questions, to which we tried to give an answer throughout the different chapters of the present thesis: a) what are the demographic characteristics (structure and arrangement) of the city population and how it developed throughout its history? How the urban space is distinguished taking into account the level of comfort of the population and how this influences the urban growth? How the characteristics of the buses network and the characteristics of the urban system of roads influenced the access of the city blocks? What are the characteristics of the management and planning system of the city? What kind of growth can we identify in Praia and what are the relationship among them, as well as the relationship between the demographic and social characteristics of the resident population and the structure of the management and planning system in Praia? From these questions we did a diagnosis of the city situation, we identified the main problems and finally, we presented some possible solutions to these problems.

Keywords: urban growth, urban management, urban planning, land

INTRODUCTION GENERALE

Problématique

La présente thèse consistera à l'étude de «La croissance et le système de gestion et de planification dans la ville de Praia, République du Cap-Vert».

La problématique de la croissance urbaine de la Ville de Praia est importante car il s'agit de la capitale de l'archipel du Cap-Vert, le centre d'attraction d'individus venant de tous les points du pays et de l'Afrique de l'Ouest. Ainsi, le tissu urbain de Praia est touché par le déséquilibre existant entre la croissance accélérée de sa population et le faible développement de ses structures de planification et de gestion. La croissance de la ville, du point de vue démographique, est très rapide, essentiellement provoquée par les mouvements migratoires, et l'étalement urbain, par l'expansion de la construction d'habitations est considérable. Mais la ville développe plus lentement ses structures d'administration et de gestion de l'espace : les services urbains de distribution d'eau, d'assainissement et d'électricité et même de transport collectif sont peu accessibles à une grande partie des personnes résidant dans des quartiers dits « informels ».

De ce fait, les conditions de vie des résidents sont très précaires. Les données du Recensement de la population et habitat de 2000 montrent que 28% de ceux qui résident dans la capitale vivent avec des niveaux très bas de confort. La ville abrite le quart de la population du pays et plus de la moitié des habitants de la ville n'ont pas d'accès au réseau public d'approvisionnement en eau potable. 71% des ménages n'ont pas d'accès aux égouts urbains et aux fosses septiques. Le paysage urbain est désolant car dans plusieurs des quartiers résidentiels les habitations sont inachevées, les rues irrégulières et non pavées. Les espaces verts sont très rares.

La population immigrante est très hétérogène, aussi bien du point de vue socioprofessionnel qu'en ce qui concerne les niveaux de scolarisation ou les motivations de changement de lieux de résidence. Le choix de s'installer dans la ville, au-delà des déséquilibres déjà mentionnés, provoque et perpétue des problèmes fonciers, des problèmes d'infrastructures et d'assainissement de base liés à l'inefficacité du système de gestion et d'administration urbain, incapable de faire face à l'installation des immigrants.

Les transactions relatives à l'acquisition de terrains pour la construction d'habitations se font à une grande échelle sans que les autorités urbaines aient développé les capacités

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

de les enregistrer. Il convient donc de créer tout un système durable d'enregistrement des titres fonciers, permettant de collecter, à partir de ces transactions, des recettes nécessaires au développement des infrastructures dont la ville a besoin. La résolution du problème foncier constitue, dans la ville capitale, un *input* essentiel pour une gestion efficace des zones urbaines.

Pour tout ce que nous avons exposé, nous pensons que le thème est actuel et pertinent. Ainsi, notre travail peut constituer une contribution utile pour les décideurs urbains dans la mesure où nous pensons faire également un diagnostic profond de la situation actuelle, identifier les points faibles et les points forts du système de planification, de gestion et d'administration urbaine et, en conclusion, présenter des propositions pour une gestion et une planification durables pour la ville de Praia.

Notre question de départ est : « Quelles relations existent entre la structure du système de planification et de gestion urbain, les formes de croissance et les déséquilibres sociaux et spatiaux dans la ville de Praia ? »

De la réalisation d'un état des lieux sur notre objet d'étude nous avons conclu que :

- ◆ Il y a peu d'études scientifiques disponibles relatives à la ville de Praia et spécifiquement sur la thématique qu'on veut analyser;
- ◆ Il y a un déséquilibre visible entre la croissance physique de la ville et son développement;
- ◆ La croissance accélérée de la population constitue l'un des facteurs de ce déséquilibre et représente des contraintes à la gestion et à la planification de la ville à cause des déséquilibres spatiaux qui en résultent;
- ◆ La croissance démographique est intimement liée aux mouvements migratoires provenant de différents points du pays et aussi de l'Afrique de l'Ouest ;
- ◆ Il existe un grand décalage entre les niveaux de développement des différents quartiers résidentiels ;
- ◆ La structure du système de planification et gestion urbaines est, dans la conjoncture actuelle, inefficace face à la croissance de la ville

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

A partir des conclusions exposées nous avons élaboré l'hypothèse générale de la recherche : La structure du système de gestion et de planification urbaine existant à Praia explique les formes de croissance actuelles et les déséquilibres qui en résultent.

L'objectif général de la thèse est de comprendre les relations existantes entre les formes de croissance (formelle et informelle), les déséquilibres spatiaux (au niveau de la distribution de la population et des inégalités sociales entre les quartiers de résidence), et le système de planification et gestion urbaine de Praia de façon à vérifier la logique de notre hypothèse initiale.

Spécifiquement nous avons cherché à comprendre la croissance actuelle de la ville de Praia à travers:

- ◆ L'analyse de l'évolution de la population de la ville pendant les 30 dernières années;
- ◆ L'analyse du niveau de vie actuel des résidents des différents quartiers de Praia;
- ◆ La différenciation sociale de l'espace urbain;
- ◆ L'analyse de la structure fonctionnelle et l'expansion des tâches d'occupation de l'espace de la ville;

En analysant le rôle des immigrants dans les transformations du tissu urbain, nous avons traité :

- ◆ de l'origine des immigrants (internes et externes);
- ◆ des motivations des changements du lieu de résidence;
- ◆ des conditions de vie dans la ville;
- ◆ des formes d'intégration dans la société de Praia;
- ◆ du pourquoi du choix du quartier de résidence.

Pour comprendre la structure et le système de planification et gestion urbaines nous avons:

- ◆ identifié les problèmes fonciers liés à l'occupation spontanée de l'espace par les immigrants;

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

- ◆ analysé l'organisation des services municipaux et leur efficacité dans la planification et gestion urbaines ;
- ◆ fait un diagnostic profond de la situation actuelle en identifiant les points faibles et les points forts du système de planification, de gestion et d'administration urbaines;
- ◆ fait des propositions pour l'amélioration du système de gestion et planification de la ville de Praia.

Pour traiter les thèmes prévus, nous avons utilisé différentes méthodologies (qualitatives et quantitatives) adaptées à chaque situation afin d'obtenir le maximum d'informations permettant d'approfondir l'analyse. Nous avons utilisé les données de source primaire et secondaire et aussi l'observation directe pour l'inventaire des fonctions centrales. Les outils jugés les plus appropriées à la situation pour le recueil de données primaires ont été :

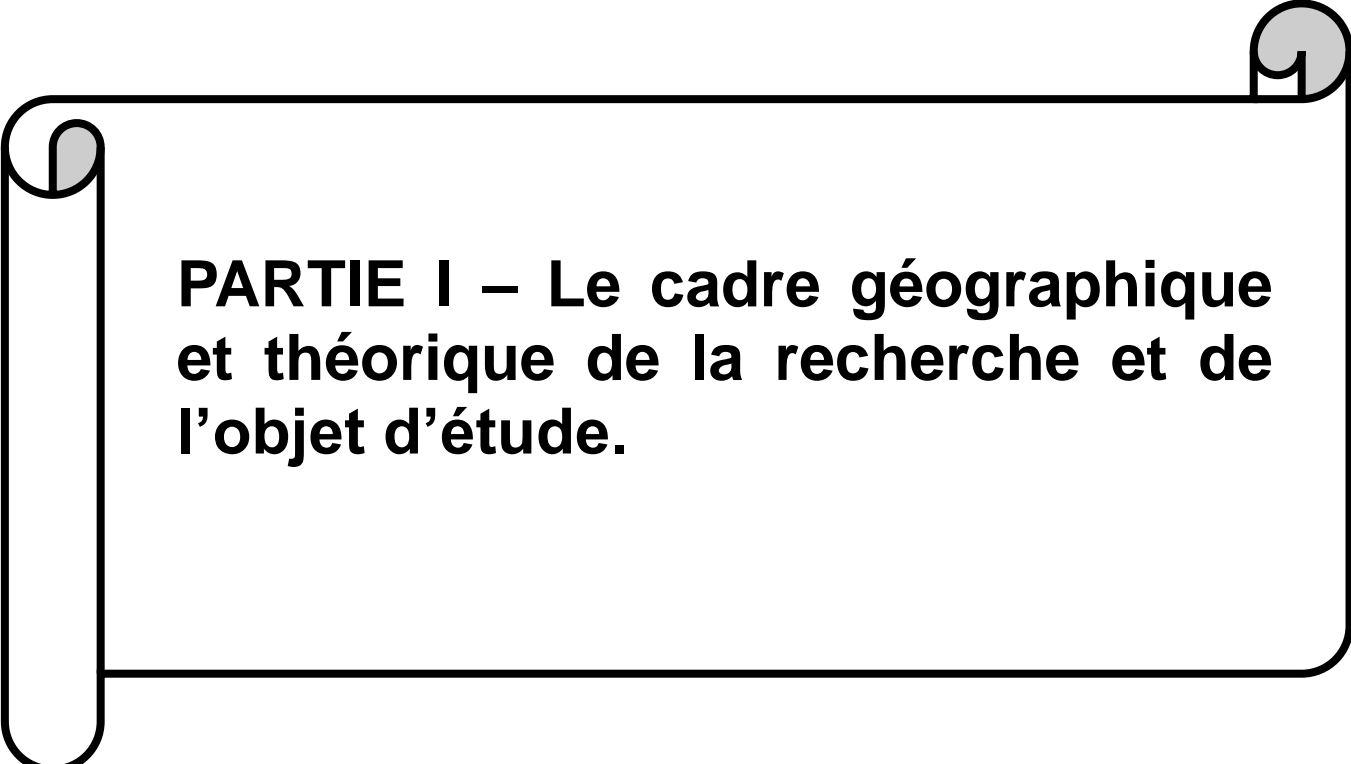
- ◆ Des questionnaires appliqués aux immigrants compte tenu de leurs origines; leurs motivations de changement de lieu de résidence; leurs conditions de vie dans la ville; leurs formes d'intégration dans la société de Praia et leurs choix de quartier de résidence, ainsi que leur relation avec l'espace.
- ◆ Des questionnaires appliqués aux natifs de Praia compte tenu de leurs relation avec les immigrants et avec l'espace de leur quartier et de la ville en général;
- ◆ Des entretiens avec des responsables directs ou indirects de la planification et la gestion urbaine;
- ◆ L'inventaire des fonctions centrales et la cartographie de leur distribution spatiale dans la ville;

La thèse est structurée en quatre parties:

- ◆ Le cadre géographique et théorique de la recherche et de l'objet d'étude ;
- ◆ Caractérisation et évolution de la population et rapport avec la croissance urbaine dans la ville ;
- ◆ Evolution et formes d'occupation de l'espace et rapport avec la croissance urbaine dans la ville de Praia ;
- ◆ Système de planification et de gestion et rapport avec la croissance urbaine dans la ville de Praia.

La première partie a été divisée en deux chapitres : *Encadrement géographique de l'objet d'étude* et *Principes théoriques et méthodologiques*. Le premier présente d'abord une description de la localisation géographique de la ville de Praia et son cadre à différentes échelles : internationale (par rapport aux pays voisins ouest africains), nationale (dans le contexte de l'archipel du Cap-Vert), régionale (l'île de Santiago) et locale (par rapport aux autres localités de la municipalité). Un résumé de l'histoire de la ville complète ce cadrage et analyse la position de Praia dans le contexte socio-économique national. Le deuxième chapitre présente d'abord un bref tour d'horizon des différentes études de cas sur la croissance des villes africaines, les modèles d'analyse de l'espace urbain, les perspectives d'analyse par différents auteurs des différentes parties du monde. Il développe ensuite le processus de choix du thème, de la définition et de la construction de la problématique, puis la consolidation de la perspective d'analyse et de conceptualisation à travers la construction d'un schéma opérationnel et d'un schéma représentatif des principes de base de cette recherche. La fin décrit le processus de construction du modèle d'analyse ainsi que celui du choix des instruments de récolte d'information. La deuxième partie est consacrée à la « *Caractérisation et évolution de la population et rapport avec la croissance urbaine dans la ville* ». Nous présentons une analyse de structure et de l'évolution de la population et des conditions de vie des résidents (natifs et immigrants) et établissons un rapport avec la croissance urbaine à Praia.

La troisième partie traite de « *L'Evolution et formes d'occupation de l'espace en rapport avec la croissance urbaine dans la ville de Praia* ». Il s'agit d'une analyse de l'occupation de l'espace en différentes périodes et de la structure fonctionnelle de la ville. Le système de voirie et de transports collectifs est également analysé dans le but de déterminer le niveau de centralité des quartiers ainsi que leur niveau d'accessibilité. La quatrième partie de la thèse étudie le « *Système de planification et de gestion et rapport avec la croissance urbaine dans la ville de Praia* ». Nous analysons en premier lieu les politiques et la législation concernant la planification et la gestion urbaine au Cap-Vert., avant d'aborder l'examen des instruments de gestion existants ainsi que leur niveau d'exécution et les problèmes d'approbation. L'analyse de l'organigramme de la *Câmara Municipal* (qui correspond aux Mairies françaises) et de la position des services urbains vient ensuite. Sur la base de l'identification des points forts et faibles de la structure du système, une proposition de structure modifiée et plus adaptable aux formes actuelles de croissance pour la ville de Praia a été élaborée.



**PARTIE I – Le cadre géographique
et théorique de la recherche et de
l’objet d’étude.**

Introduction

Dans cette partie de la thèse nous analyserons le contexte géographique du Cap-Vert dans le monde. La connaissance du contexte de notre objet d'étude, de cette thèse est importante pour comprendre la place occupée et le rôle joué par la ville de Praia dans l'ensemble économique, social et politique du Cap-Vert et de l'île de Santiago.

La description des principes théoriques et méthodologiques est pertinente dans la mesure où elle permettra au lecteur de comprendre les options prises par l'auteur en ce qui concerne les méthodologies, le choix des variables et des perspectives d'abordage des phénomènes en question dans cette thèse.

Nous avons essayé de répondre aux questions suivantes :

- ◆ Quel est le contexte spatial et socio-économique du Cap-Vert aujourd'hui ?
- ◆ Quelle est la position de la ville de Praia dans les contextes géographique, social, économique et politique de l'archipel du Cap-Vert ?
- ◆ Est-ce que cette position justifie la pertinence du choix de cette ville pour objet d'étude de cette recherche ?
- ◆ Quel est le chemin à suivre et quelles sont les méthodologies les plus adaptées pour atteindre les objectifs prévus ?
- ◆ Quels sont les théories et les modèles existants sur l'organisation et sur le fonctionnement de l'espace urbain et de quelle façon ils peuvent nous aider à comprendre les processus étudiés à Praia ?

Les réponses à ces questions nous ont permis de comprendre l'importance du Cap-Vert dans le contexte mondial et d'identifier les avantages et les inconvénients, pour la ville de Praia et ses résidents, de sa position en tant que capitale du pays et centre de gravité économique et politique de l'archipel.

Chapitre 1 – Le contexte général: Un jeune état archipel, avec un développement social, politique et économique notable.

Introduction

La position géographique de l'Archipel du Cap-Vert a été le facteur qui a déterminé l'origine de son peuplement en 1462 (lors de sa découverte par les Portugais), et demeure le facteur le plus important du développement du Pays.

L'Archipel du Cap-Vert, localisé dans l'océan Atlantique à l'Ouest du continent africain, à environ 500 km du Sénégal, est situé entre les parallèles 14°48' et 17°12' de latitude Nord et les méridiens de 22°40' et 25°22' de longitude ouest.

1.1. Une position géostratégique entre trois continents

Le Cap-Vert constitue un ensemble d'îles volcaniques avec, pour certaines, un relief très montagneux et escarpé dont le point culminant est le volcan actif du Fogo (2829 m). Le territoire émergé de l'archipel occupe une surface de 4033 km² et accueille une population résidente d'environ 500.000 habitants¹. La zone économique exclusive (ZEE) en Atlantique dépasse 700.000 km².

Le Cap-Vert occupe une position stratégique entre le continent américain, le continent africain et l'Europe (figure 1). Il est composé de 10 îles et 8 îlots principaux, disposés en éventail et divisés en deux groupes (figure 2 et tableau 1) :

- ◆ Le groupe des îles du Nord, appelées *Ilhas de Barlavento (îles au vent)* comprend les îles de Santo Antão, São Vicente, Santa Luzia, São Nicolau, Sal et Boa Vista. L'île de Santa Luzia, la plus petite, est inhabitée car elle n'a pas de source d'eau potable et les sols sont très pauvres et improductifs. Elle est devenue un espace protégé et constitue une aire de nidification de quelques espèces rares d'oiseaux tels que les *Cagaras (Calonectris edwardsii)*. Elle abrite aussi certaines espèces endémiques de reptiles. Les îles de Santo Antão et São Nicolau ont un relief montagneux et une économie surtout agricole et pastorale, même si Santo Antao s'ouvre au tourisme rural et de

¹ Selon les projections démographiques de l'Institut National de Statistiques du Cap-Vert

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

randonnée. A Santo Antao, Porto Novo, bien reliée à Mindelo, deuxième ville du Cap-Vert, supplante peu à peu Ribeira Grande, l'ancienne capitale historique. Un peu à l'écart, Sao Nicolau stagne, mais l'aménagement d'un port à Tarrafal facilite le développement de cette cité au détriment de Vila de Ribeira Brava, capitale historique. L'île de São Vicente s'est développée au siècle XIX grâce à son port, le *Porto Grande* de Mindelo, relais charbonnier et escale atlantique. Il s'agit d'une île où les activités principales se concentrent dans les secteurs tertiaire et secondaire liés à la mer et où les activités du secteur primaire sont rares. Mindelo attire et attire toujours la population des îles voisines, mais n'arrête plus ces migrants, qui vont aussi à la capitale. Les îles de Boa Vista et Sal ont un relief peu accidenté. L'importance et la beauté de leurs plages en font les îles choisies par le gouvernement du Cap-Vert pour y concentrer les activités touristiques, et, depuis une dizaine d'années, les deux îles se développent notamment grâce au tourisme international. Boa Vista est l'île la moins peuplée du pays, et sa petite capitale, Sal Rei, est bien modeste, au contraire de l'île de Sal, attractive par les emplois qu'elle offre, et où se développent les centres de Espargos, Palmeira et Santa Maria.

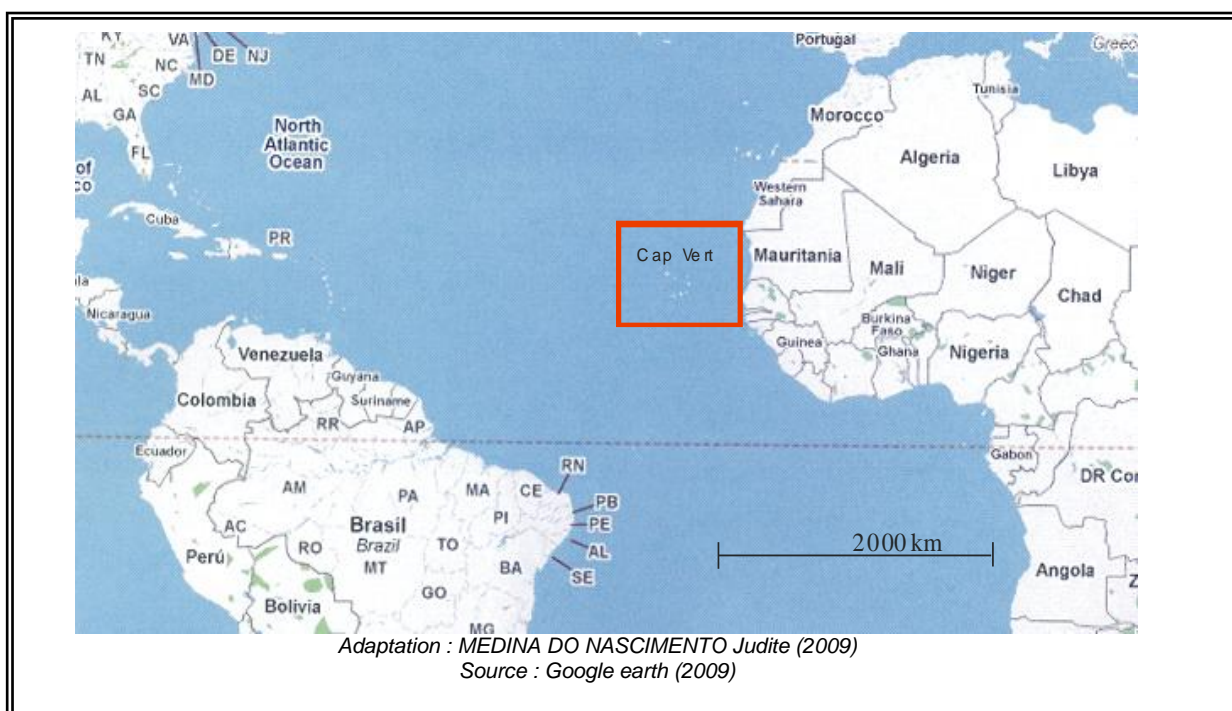


Figure 1 - Position géostratégique de l'archipel du Cap-Vert

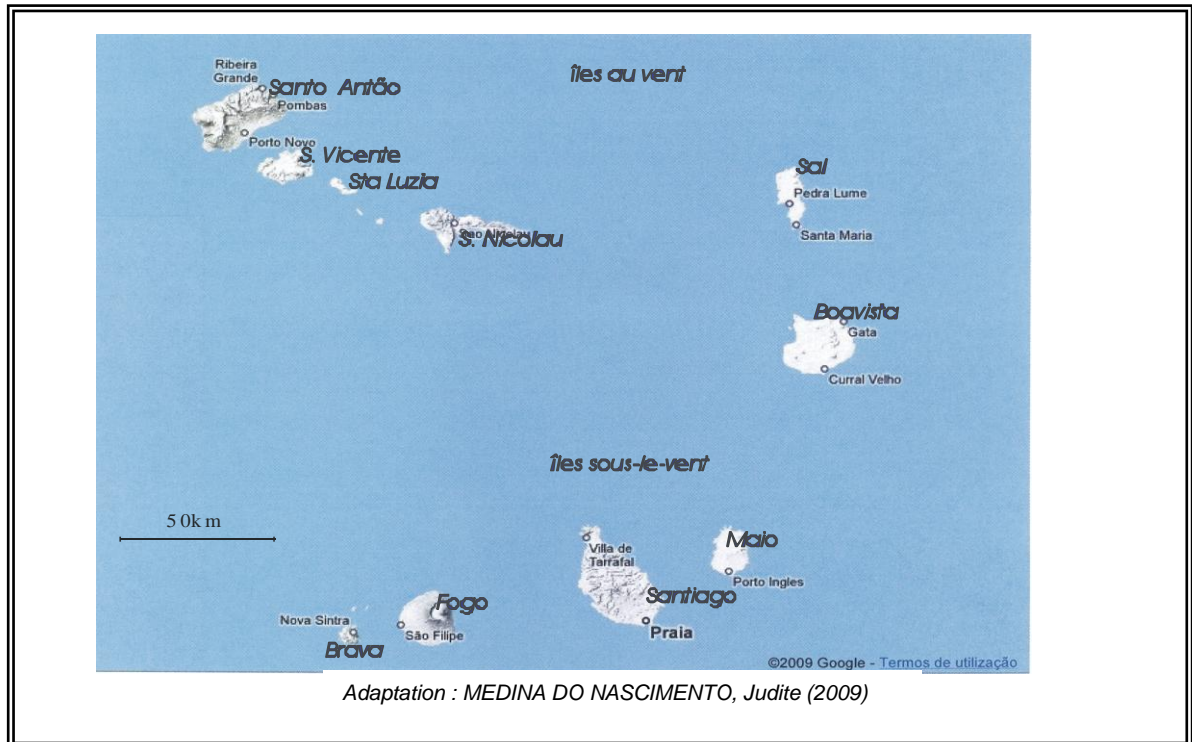


Figure 2 - Disposition géographique des îles du Cap-Vert

- ◆ le groupe des îles du Sud, appelées *Ilhas de Sotavento (îles Sous-le-Vent)*. Cet ensemble est composé de quatre îles, parmi lesquelles se trouve Santiago, la plus grande (991 km²) de l'archipel. Cette île, qui concentre environ 55% de la population de l'archipel est la principale région de production agricole du pays. Sa capitale, Praia, est également la capitale du Cap-Vert. Praia (125000 habitants estimés en 2008) concentre près de 45% de la population de Santiago, ce qui correspond à 25% des habitants du Cap-Vert. Il s'agit de la ville aujourd'hui la plus développée du pays du point de vue économique. Elle concentre aussi les pouvoirs de décision et de contrôle politique et administratif et les principaux services du pays. Même si Assomada, deuxième ville de Santiago et, dans une moindre mesure, Tarrafal et Pedra Badejo, se développent rapidement, Praia constitue le principal pôle d'attraction de migrants venus de toute l'île de Santiago, mais aussi des autres îles et de toutes les localités du Cap-Vert, ainsi que des pays voisins du continent africain. Peu peuplée, l'île de Maio a un relief peu accidenté et de très belles plages. Vila de Maio, sa petite capitale, commence à profiter du développement du tourisme national et international. Les îles de Fogo et Brava sont surtout agricoles. Brava vit en partie de l'envoi de fonds de ses

émigrés installés depuis plus d'un siècle aux Etats Unis d'Amérique. Fogo, avec sa capitale historique Sao Filipe, bénéficie aussi du tourisme, car le volcan actif du Fogo attire des personnes des autres localités du pays et de l'étranger.

1.2. La division administrative de l'archipel

Le modèle actuel d'aménagement du territoire national divise le pays en 22 *Concelhos* (Municipalités), dont 14 réparties dans les îles de *Sotavento* et 8 dans celles de *Barlavento* (tableau1 et figure 3). L'île de Santiago est celle qui concentre le plus grand nombre de *Concelhos* du Cap-Vert, (9 des 22), ce qui est logique dans la mesure où il s'agit de la plus grande et la plus peuplée (estimation de l'INE : 289.087 habitants en 2009) des îles de l'archipel (le recensement de 2000 donne une population de 237.828 habitants soit une densité de 240,1hab/km²).

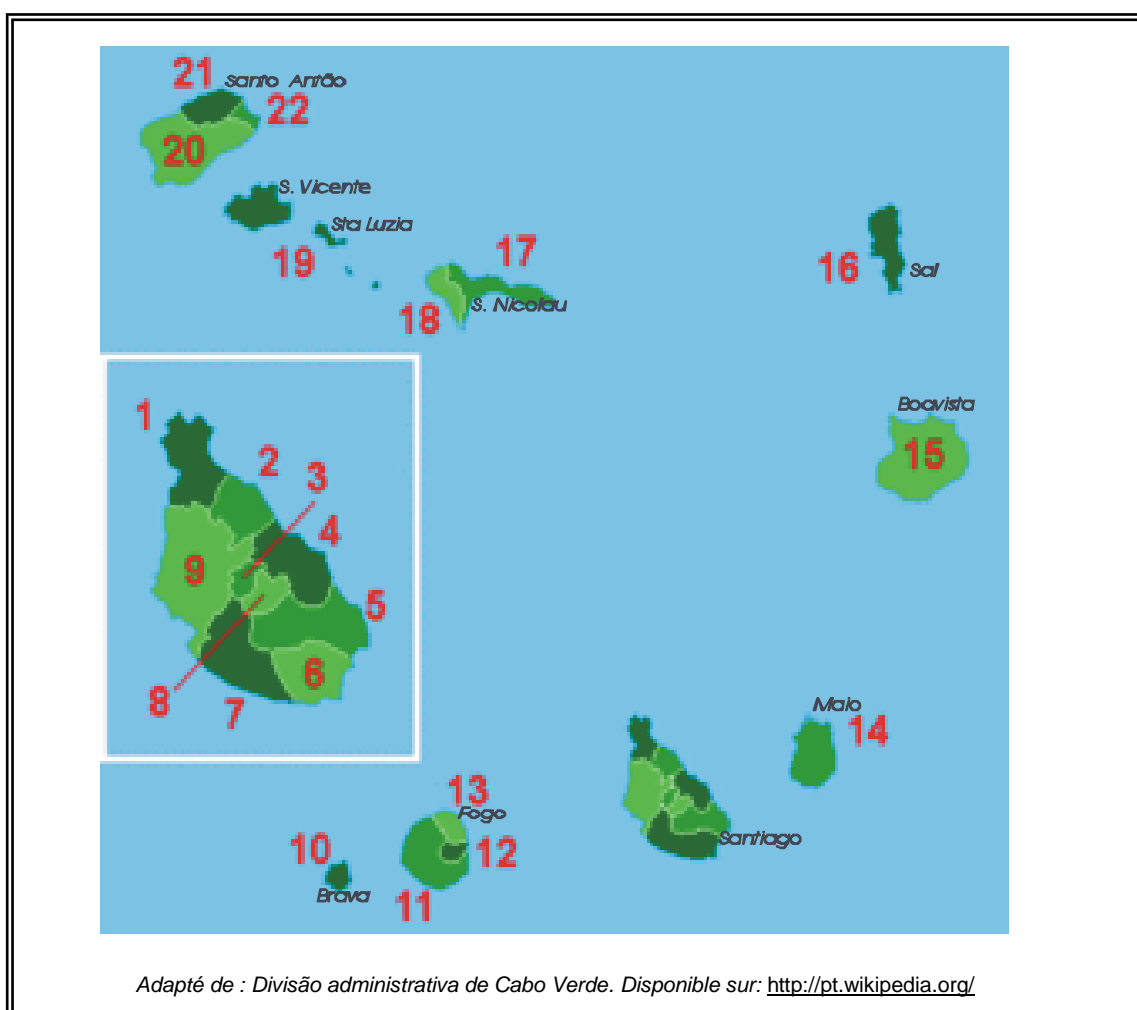


Figure 3 - La division administrative de l'Archipel du Cap-Vert

Tableau 1 – La population des *Concelhos*², du Cap-Vert entre 2000 et 2009

Îles	<i>Concelhos</i> (Municipalités)	Population 2000	Population 2009
SOTAVENTO	14	289071	341164
SANTIAGO	1. Tarrafal	17 883	23 103
	2. São Miguel	16 213	17 449
	3. São Salvador do Mundo	9 214	10 754
	4. Santa Cruz	25 333	29 505
	5. São Domingos	13 381	14 323
	6. Praia	97 232	127 524
	7. Ribeira Grande de Santiago	9 664	9 628
	8. São Lourenço dos Órgãos	7 847	9 120
	9. Santa Catarina	41 061	47 681
BRAVA	10. Brava	6 838	6 141
FOGO	11. São Filipe	23 279	23 176
	12. Santa Catarina	4 820	4 811
	13. Mosteiros	9 518	9 817
MAIO	14. Maio	6 788	8 132
BARLAVENTO	8	147752	167478
BOAVISTA	15. Boavista	4 225	6 007
SAL	16. Sal	14 892	20 041
SÃO NICOLAU	17. Ribeira Brava	8 524	7 946
	18. Tarrafal de São Nicolau	5 211	4 864
SÃO VICENTE	19. São Vicente	67 511	79 681
SANTO ANTÃO	20. Porto Novo	17 279	18 480
	21. Ribeira Grande	21 683	21 729
	22. Paul	8 427	8 730
SANTA LUZIA	0	0	0
Total Cap-Vert	22	436 821	508 633

Conception : MEDINA DO NASCIMENTO J. (2009)
 Source d'informations : Institut National de Statistiques (INE) du Cap-Vert

Le groupe des îles de *Sotavento* concentrent 67% de la population de l'Archipel, Santiago 56,8% et la Municipalité de Praia, 25,1%. Cela témoigne de l'importance démographique des îles du Sud (en nombre de 4) par rapport à celles du Nord (en nombre de 6, dont Santa Luzia est non peuplée). Le Cap-Vert est un Pays dont l'économie dépende beaucoup de l'agriculture et les îles où la production agricole est majeure sont Santiago, Santo Antão et Fogo. La deuxième île la plus peuplée est São Vicente, où se localise la deuxième ville la plus importante, Mindelo, considérée comme capitale culturelle du Cap-

² Les numéros correspondent aux *Concelhos* représentés dans la figure 3.

Vert. Il s'agit d'une ville qui se développe au tour des activités tertiaires surtout portuaires (grâce au *Porto Grande*, le plus grande Port de l'Archipel). Il s'agit de la seule île où la population est presque toute urbaine.

1.3. Un développement social, politique et économique notable.

Un bilan économique

La situation géographique de l'archipel du Cap-Vert dans la zone du Sahel détermine son climat aride, caractérisé par des cycles de sécheresse qui conditionnent fortement l'économie du pays. Cette économie est très dépendante de l'agriculture, des aides internationales au développement et des transferts de fonds de la diaspora. Les transferts de la diaspora représentent plus de 10% du PIB national (en 2006 la valeur a dépassée le 13%). Malgré l'insuffisance en ressources naturelles, l'attention donnée à la qualification des cadres, l'éducation, et la valorisation de l'homme capverdien par les politiques de développement menées par les différents partis qui ont gouverné le pays depuis l'indépendance a porté ses fruits et, aujourd'hui, le Cap-Vert connaît une performance telle qu'il fait désormais partie du groupe des pays de développement moyen.

Le bilan fait par LESOURD M. (2004) à propos de l'évolution de l'économie du Cap-Vert entre 1980 et 2000, donne un portrait synthétique du contexte social et économique du pays : Le PAICV (Partido Africano para a Independência de Cabo Verde)³, entre 1980 et 1990 avait accru le PIB du pays au rythme de 5,2%/an (alors que pour les pays du Sahel cette valeur était 3,1%). Le PAICV a fondée sa politique sur les principes du développement social e humain en mettant accent sur les secteurs de l'éducation, santé et lutte contre la pauvreté. Le MpD (Movimento para a Democracia)⁴, entre 90 et 2000 atteint la valeur de croissance du PIB de 6,2%/an. Le PIB/hbt est désormais le plus élevé d'Afrique de l'Ouest. Il repose sur les services (environs 75,3% du PIB), notamment liés aux communications, mais les secteurs industriels et agricoles sont peu développés, alors que le tourisme représente désormais 6,5%. Pendant les années 1990-2000, l'Etat-MPD a continué la politique de « développement humain », c'est-à-dire de lutte contre la pauvreté humaine fondée sur la création d'infrastructures de communication (téléphonie,

³ PAICV est le parti politique qui a conduit le Cap-Vert à l'indépendance en 1975 et qui constitue l'actuel gouvernement

⁴ MpD est le deuxième parti politique plus important au Cap-Vert, qui a gouverné le pays entre 1990 et 2000

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

réseau de câbles en fibre optique) de bien être (électricité rurale, eau potable), de structures éducatives et de santé publique très liées à l'aide internationale, et il a essayé d'abaisser la pauvreté monétaire en facilitant la création d'emplois surtout tertiaires (en 2000 : 54% du budget de l'Etat est allé à l'économie et finances).

Le Cap-Vert est une jeune république africaine dont la maturité politique et le respect pour la démocratie et les droits humains sont connus au niveau mondial. LESOURD M. (2004 a), à propos de la liberté de pensée et d'expression au Cap-Vert, a affirmé que « Liberté de pensée et libre expression sont de règle dans un pays qui a abandonné parti unique et censure au début des années 1990. La volonté de transparence politique est renforcée par le souci de l'Etat de communiquer davantage en créant une « société de l'information » utilisant massivement les nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC) ». Depuis les années 1990, les différents gouvernements du Cap-Vert ont donné une attention spéciale au développement des TIC en développant des projets et des programmes pour la promotion de l'utilisation de ressources informatiques autant au niveau de l'administration publique que du secteur privé. Les TIC, depuis presque 18 ans jouent un rôle décisif dans le processus de développement du pays.

Depuis 2000, le PAICV continue à mettre l'accent sur le développement des indicateurs de santé, éducation et finance, en cherchant un équilibre entre le développement humain et la croissance économique. Le maintien de cet équilibre est difficile, compte tenu du contexte de crise économique mondial. Aujourd'hui le Cap-Vert fait partie du groupe des pays de développement moyen et a un rapport de partenariat spécial avec l'Union Européenne. Le Cap-Vert occupe la première place dans le *ranking* du développement Humain des Nations Unies parmi les PALOP⁵ et la sixième place parmi la globalité des pays africains (BANCO ESPIRITO SANTO, 2006). Cette performance est surtout déterminée par les valeurs élevées des indicateurs sociaux (santé, éducation). Les informations du Rapport National du Développement Humaine du Cap-Vert montrent que l'IDH, en 2004, était estimée en 0,727 (PNUD, 2004). Les résultats du QUIBB 2006 montrent que 82,8% de la population du Cap-Vert est scolarisée, dont 3,6% ont conclut une formation de niveau post-secondaire d'une durée minimale de 3 ans. D'après les statistiques de l'INE, l'espérance de vie des femmes est estimée en 75 ans et des hommes en 69ans pour 2009. L'indice de croissance naturel moyenne de la population est d'environ 2%/an.

⁵ PALOP – Pays Africains de Langue Officielle Portugaise

La population

La distribution de la population dans l'espace national est très contrastée (tableau 2). L'île de Santiago concentre presque 57% du total de l'Archipel, dont plus de 24% habitent la ville de Praia. Les îles les plus faiblement peuplées sont Boa-Vista (1,2%), Maio (1,6%) et Brava (1,2%). L'importance démographique relative des îles de Santiago, S.Vicente et Santo Antão est évidente (tableau 2). Néanmoins, si d'un côté, Santiago et São Vicente ont augmenté leur importance relative entre 2000 et 2009, de l'autre côté Santo Antão a vu cette valeur se réduire de 1,2%. L'importance démographique de l'île de Boavista a augmenté 0,2%. Les îles de Fogo et Brava ont connu aussi une réduction de leur importance démographique.

Tableau 2 - Pourcentage de la population capverdienne par île en 2000 et en 2009

ÎLE/ANNÉE	2000	% du total	2009	% du total
S. Antão	47.389	10,8	48.939	9,6
S. Vicente	67.511	15,5	79.681	15,7
S. Nicolau	13.735	3,1	12.810	2,5
Sal	14.892	3,4	20.041	3,9
Boavista	4.225	1,0	6.007	1,2
Maio	6.788	1,6	8.132	1,6
Santiago	237.828	54,4	289.087	56,8
Fogo	37.617	8,6	37.804	7,4
Brava	6.838	1,6	6.141	1,2
Cap-Vert	436.823	100,0	508.642	100,0

Conception : MEDINA DO NASCIMENTO J. (2009)
Source d'informations : INE du Cap-Vert

L'île de Maio a resté dans la même position par rapport au total. La construction de l'aéroport international de Boa Vista a changé l'importance de l'île autant du point de vue démographique, avec l'immigration des personnes à partir des autres localités du pays (surtout de l'île de Santiago), que du point de vue économique, avec l'augmentation de l'investissement étranger dans le domaine du tourisme. Le comportement de la population capverdienne est marqué par des mouvements migratoires intenses (autant internes qu'externes). Les principales destinations internes sont les villes de Praia (qui, depuis l'indépendance, a toujours été le principal pôle de développement) et de Mindelo, l'île de Sal et, aujourd'hui, l'île de Boa Vista. La ville de Mindelo et l'île de Sal ont pu gérer la situation de immigrants de façon à garder un certain équilibre social et spatial. Par contre, Praia et le bourg de Sal-Rei à Boa Vista n'ont pas eu la capacité, en termes de services,

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

équipements et infrastructures, d'accueillir les immigrants, ce qui a eu comme conséquence de nombreux déséquilibres sociaux et spatiaux avec impacts directs sur les niveaux de confort des résidents et sur la structure urbaine.

Le confort des ménages

Malgré le développement progressif du pays, le niveau de vie de la population demeure bas. Le recensement de 2000 a montré que 63,5% du total des ménages capverdiens ont un niveau de confort très bas ou bas. Ce même recensement montre que la situation des femmes est plus sensible que celle des hommes (tableau 3).

Tableau 3 – Niveau de confort des ménages au Cap-Vert, Santiago et Praia
Pourcentage par rapport au sexe du chef de ménage

Niveau de confort	Total de ménages	En % du total de ménages du Cap-Vert	Chef homme	En % du total de ménages du Cap-Vert	Chef Femme	En % du total de ménages du Cap-Vert
CAP-VERT						
Total de ménages	93 975	100,0	56 297	59,9	37 678	40,1
Très bas	43 265	46,0	24 277	25,8	18 988	20,2
Bas	16 459	17,5	9 851	10,5	6 608	7,0
Moyen	14 116	15,0	8 622	9,2	5 494	5,8
Haut	15 776	16,8	10 044	10,7	5 732	6,1
Très haut	3 770	4,0	3 121	3,3	649	0,7
Non réponse	589	0,6	382	0,4	207	0,2
SANTIAGO						
Total de ménages	49 492	100,0	27 624	55,8	21 868	44,2
Très bas	25 624	51,8	12 924	26,1	12 700	25,7
Bas	8 209	16,6	4 597	9,3	3 612	7,3
Moyen	6 863	13,9	4 067	8,2	2 796	5,6
Haut	6 653	13,4	4 349	8,8	2 304	4,7
Très haut	1 825	3,7	1 501	3,0	324	0,7
Non réponse	318	0,6	186	0,4	132	0,3
PRAIA						
Total de ménages	23 655	100,0	14 371	60,8	9 284	39,2
Très bas	7 735	32,7	4 215	17,8	3 520	14,9
Bas	4 437	18,8	2 566	10,8	1 871	7,9
Moyen	4 709	19,9	2 848	12,0	1 861	7,9
Haut	4 983	21,1	3 293	13,9	1 690	7,1
Très haut	1 618	6,8	1 333	5,6	285	1,2
Non réponse	173	0,7	116	0,5	57	0,2

*Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO J. (2009)
Source d'informations: INE (2000)*

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

Parmi les 68,4% des ménages de Santiago qui ont un niveau de vie très bas ou bas, 33% sont dirigés par des femmes (ce type de ménage constitue environ 40% du total des ménages du Cap-Vert). Le rapport entre les variables *chef de ménage homme/chef de ménage femme* dans l'île de Santiago est de 55,8% / 44,2% respectivement.

La même analyse faite pour la ville de Praia nous montre que le rapport *chef de ménage homme/chef de ménage femme* dans la capitale est de 60,8% / 39,2% respectivement, ce qui montre un comportement identique à la tendance nationale. Parmi les 51,5% des ménages de Praia qui ont un niveau de vie très bas ou bas, 22,8% sont dirigés par des femmes. Les informations statistiques du tableau 4 montrent qu'en 2005, 9,5% des ménages capverdiens avaient un ordinateur, dont 3,4% avec connexion à l'Internet. Pour l'île de Santiago, ces valeurs correspondaient à 7,7% et 2,8% respectivement. La valeur qui concerne le niveau d'accès des ménages de Santiago aux biens tels que téléphone portable et voiture était presque au même niveau que la moyenne capverdienne (tableau 4). Par rapport à la variable *possession d'au moins un téléphone portable*, le pourcentage de Santiago dépasse la moyenne nationale de 0,4%.

Tableau 4 – Quelques indicateurs sociaux et démographique du Cap-Vert et de l'île de Santiago

Indicateur	Santiago	Cap-Vert	Année de référence
Population totale	272.937	487.118	2006
Surface (en Km ²)	991	4033	-
Densité populationnel (Hab. /Km ²)	275,4	122	2006
Total de ménages	49492	93 975	2005
Ménages qui possèdent ordinateur avec connexion à l'Internet (%)	2,8	3,4	2005
Ménages qui possèdent ordinateur sans connexion à l'Internet (%)	4,9	6,1	2005
Ménages avec connexion au réseau d'eau courante	36,1	42,5	2005
Ménages avec connexion au réseau d'électricité	60,0	66,1	2005
Foyers équipées de toilette complète (%)	43,1	59,0	2005
Ménages qui possèdent ou moins une voiture (%)	11,1	11,8	2005
Ménages qui possèdent ou moins 1 téléphone portable	36,6	36,2	2005
Ménages qui possèdent ou moins 1 téléphone fixe	49,8	54,9	2005

Adapté de: TAVARES F. F. (2006)

Conclusion

Le Cap-Vert est un pays qui, malgré les problèmes liés à la sécheresse et à la pauvreté des sols et du sous-sol, a su valoriser le potentiel en ressources humaines de façon à créer une ambiance de paix, harmonie et équilibre autant du point de vue politique que du point de vue social, ce qui a permis un développement progressif des indicateurs sociaux et économiques au point de dépasser la plupart des pays africains, même ceux qui possèdent une grande diversité de ressources naturelles.

Après l'indépendance, l'Etat a su créer chez les capverdiens la fierté de travailler pour construire le pays, avec et malgré les adversités climatiques et économiques. Aujourd'hui c'est un pays respecté au niveau de la diplomatie internationale, qui maintient des relations politiques et économiques privilégiés avec tous les pays du monde et qui a mérité d'être considéré comme un partenaire spécial de l'Union Européenne. Le Cap-Vert vient de sortir du groupe des pays les moins développés et fait désormais partie du groupe des pays de développement intermédiaire. Il fait partie aussi de l'Organisation Mondiale du Commerce.

Santiago est l'île où le niveau de vie des résidents est le plus élevé, même si les décalages régionaux et locaux demeurent trop importants.

Chapitre 2 - Principes théoriques et méthodologiques.

Introduction

La croissance accélérée de la population mondiale associée à des taux d'urbanisation de plus en plus élevés fait des villes les grands centres de gravité de l'économie et de la géopolitique mondiale. Ce sont les villes qui dominent la civilisation contemporaine, pour le meilleur et pour le pire, car elles concentrent, selon les statistiques de l'ONU, environ deux tiers de la population mondiale.

PELLETIER J. ET DELFANTE C. (2000), ont écrit à ce propos que « *Cette réalité c'est que partout la ville est le symbole, le mythe moteur au sens sorélien de la civilisation contemporaine. C'est dans la ville que les évolutions de toute nature, technologiques, économiques, sociales, politiques, prennent naissance et se poursuivent puis se répandent partout. Il n'y a pas de barrières, à une époque dans laquelle la communication sous toutes ses formes est un élément fondamental de la vie, entre la ville et ce que l'on peut, de moins en moins, appeler la campagne. Bien des ruraux sont désormais tout autre chose que des producteurs agricoles et la maison rurale, dans les pays développés, devient un objet de musée, d'écomusée, en tant qu'outil de travail. Dans les pays en voie de développement la ville est le modèle de la modernité, le mirage vers lequel se tendent, à la fois, les imaginations et le corps. Qu'on le veuille ou non, notre civilisation de plus en plus uniformisée, malgré des différences sensibles mais qui s'estompent de plus en plus, est urbaine. C'est là, le prodigieux changement qui a affecté, à partir du XIXe siècle, la face de la planète tout entière. Si la ville est un fait extrêmement ancien, aux origines même de toutes les mutations, son contenu et son influence auparavant physiquement limités par des murailles, ont totalement changé*».

Les changements/mutations concernant la taille, les paysages, la structure fonctionnelle, ont déclenché la croissance des problèmes urbains, de plus en plus redoutables, dont les solutions sont recherchés au sein de l'*urbanisme* et de l'*aménagement du territoire*.

Le choix de l'objet et des objectifs de cette recherche est lié à des facteurs divers, autant d'ordre professionnel que personnel. Le fait d'être enseignante/chercheuse de géographie d'une institution d'enseignement supérieur à Praia est, sûrement, le facteur primordial. L'expérience de l'enseignement supérieur depuis 1995 nous a appris que l'efficacité de

notre pratique est essentielle quand les étudiants comprennent la relation entre la théorie et la pratique. Cette recherche sera utilisée, pourtant, comme matériel didactique pour les disciplines d'Aménagement du Territoire et de Géographie Urbaine, car elle apportera une contribution à la compréhension de la croissance urbaine et du système de gestion et de planification de la ville la plus importante du Cap-Vert. Elle apportera aussi une contribution à l'application des méthodologies diverses à un cas spécifique d'étude sur un objet plus proche de la réalité des étudiants visés, ce qui justifie le détail de l'explication du modèle d'analyse et des choix méthodologiques. Les enseignements pratiques des deux disciplines permettront une continuité de cette recherche même après la thèse, de façon à créer une série d'études urbaines sur la ville capitale du Cap-Vert, à court terme et, sur les autres villes capverdiennes, à plus long terme.

D'un autre côté, le fait d'habiter Praia depuis plus de dix ans et d'avoir choisi de nous y installer définitivement et d'en faire notre ville et d'être confrontée, quotidiennement, avec ses problèmes, fait que ces derniers nous concernent directement et à tous les niveaux de la vie professionnelle et personnelle. Les relations entre la croissance accélérée et le système de gestion et planification de la ville ont déclenché notre intérêt dès notre installation à Praia. Nous nous posons des questions sur l'efficacité du système actuel de gestion et de planification urbaine face aux différentes formes de la croissance de la ville.

En fait, ce n'est pas notre première expérience d'étude sur Praia, car cette recherche est la continuation d'une autre, réalisée pendant notre DEA et consacrée à l'étude de la croissance urbaine et la structure fonctionnelle de la ville de Praia. La dissertation de DEA a été utilisée comme une des plus importantes sources d'information et de diagnostic de cette croissance urbaine. Nous avons mis notre expérience professionnelle et personnelle au service d'une recherche qui pourrait être utile à différentes personnes individuellement ou collectivement ayant un intérêt pour cette thématique.

Nous avons été très consciente des dangers de tomber dans la subjectivité en étant très impliquée sur le sujet et tout au long de notre recherche nous avons fait attention, en utilisant notre expérience personnelle et nos connaissances empiriques, à prendre suffisamment de recul pour que l'analyse soit aussi objective que possible. Nous avons veillé à suivre les règles de la méthode scientifique pour la validation de l'information utilisée.

Plusieurs auteurs, dont BACHELARD G. (1965), considèrent comme primordiale une rupture radicale entre les connaissances empiriques et les connaissances scientifiques au long d'une recherche. Par contre, d'autres, comme GIDDENS A. et HABERMAS J., considèrent que quand on parle d'une rupture épistémologique cela présente le double inconvénient de disqualifier injustement le sens commun ou les savoirs ordinaires et d'instaurer une séparation trop stricte entre la non science et la science.

D'autres auteurs modernes, dont STENGERS I. (1995), considèrent plus judicieux de parler de *démarcation* plutôt que de *rupture*, et d'autres parlent de *continuité* entre le *sens commun* et la *connaissance scientifique*. D'après STENGERS I. (1995), ce qu'on appelle *sens commun* est d'ailleurs régulièrement le fait de personnes et de groupe très bien informés sur certains questions et souvent très instruites.

Avec un point de vue très proche de cette opinion, plusieurs auteurs, dont QUIVY R., VAN CAMPENHNOUDT L. (2006), CHAUMONT J.M., et FRANSSSEN A. estiment que la connaissance scientifique a tout intérêt à prendre au sérieux les connaissances et les compétences intellectuelles des acteurs et à les mobiliser dans le processus même de recherche, à condition de mettre en œuvre des méthodes adéquats et rigoureuses.

Pendant notre recherche nous avons cherché à nous démarquer du sens commun sans pour autant établir une rupture au sens strict, de façon à pouvoir nous approcher autant que possible de la réalité.

Les questions auxquelles nous avons essayé de répondre dans ce chapitre sont les suivantes : En tenant compte des nos objectifs, quelles sont les méthodes et les instruments de récolte d'informations les plus adéquats? Quel est le chemin le plus efficace pour mieux atteindre les objectifs de l'étude? Quels sont les variables et les indicateurs qui mieux nous conduirons aux réponses cherchés ? Quels sont les théories et les modèles d'analyse de l'espace urbain et du fonctionnement de la ville qui mieux nous aideront à construire notre modèle d'analyse ? Quelles sont les études faites sur la ville de Praia et sur la thématique de cette thèse, quelle a été leur perspective d'abordage du phénomène urbain ? Quelles ont été les méthodes choisis pour leurs auteurs et quelle a été l'échelle des analyses ?

2.1. Construction du schéma opérationnel et du modèle d'analyse de la recherche.

La construction du schéma opérationnel et du modèle d'analyse de la thèse a été un processus constructif pendant lequel on a été contraint de prendre plusieurs décisions stratégiques, au niveau des méthodologies et de choix des variables, des concepts, des principes et de la perspective d'abordage, qui ont déterminé les caractéristiques du document final.

2.1.1. Définition des méthodes et des instruments de récolte d'informations.

L'analyse dans la présente recherche a été faite dans une perspective à la fois idéographique et nomothétique, en faisant recours, d'une part, à la description pour permettre une connaissance profonde des caractéristiques de l'objet d'étude et, d'autre part, à la recherche de similitudes entre les quartiers pour pouvoir créer un schéma de l'organisation de l'espace de la ville en aires homogènes. L'analyse synchronique est, ainsi, fortement présente dans notre travail, vu le recours à la description et au diagnostic. Le recours à la description, tout au long du texte, est notable car, dans le cas contraire, il aurait été difficile de reconnaître les éléments constitutifs des paysages urbains, d'en établir des relations multiples, ainsi que de comprendre leur structure.

Une vision systémique

L'analyse du phénomène urbain est basée sur une vision systémique, où l'on veille à explorer le sujet globalement, en identifiant les multiples aspects et facteurs qui interviennent, où l'on met en évidence les différents acteurs en jeu, leur diversité et interrelations multiples à travers l'identification des flux, des dynamiques et des effets de rétroaction multiples. L'analyse diachronique était présente pendant l'analyse de l'évolution de la population et de la surface occupée. On a affaire à une recherche appliquée dont le but final est de produire des recommandations qui peuvent constituer une contribution utile pour les décideurs urbains au sein du champ de l'aménagement et de la planification urbaine.

Pour l'articulation entre la construction théorique, méthodologique et conceptuelle de la recherche et l'observation, l'élaboration d'un schéma opérationnel s'est avérée pertinente

car celui-ci a guidé la recherche du début à la fin du processus (figure 4). Le schéma a été constamment actualisé tout au long de la recherche.

L'observation directe

L'observation directe initiale a joué un rôle important car elle a permis de récolter une série d'informations qui ont aidé à formuler des questionnements sur la croissance urbaine à Praia et le rapport avec la planification et la gestion, ainsi qu'à définir le sujet de recherche et l'échelle d'analyse. L'information a été traitée à l'échelle des quartiers administratifs, profitant des divisions définies dans le Plan Directeur Municipal (PDM). Le problème principal de cette décision a été de faire adapter les limites du PDM à ceux du recensement. En fait il existe encore les limites des quartiers vécus des *praienses*⁶, qui ne coïncident pas avec aucun des deux critères. L'analyse de l'espace vécu et des spécificités spatiales qui en résultent ne serait pas traitée dans cette thèse mais nous trouvons important de faire cette référence pour montrer la diversité et hétérogénéité des quartiers administratifs. L'échelle choisie nous a parue plus confortable dans la mesure où nous avons pu utiliser les résultats des recensements avec confiance.

Une observation directe sur le terrain et des discussions avec des techniciens de la municipalité et de l'Institut National de Statistiques (INE) ont permis de conclure que même s'il y a un désajustement entre les limites de l'un et de l'autre, à l'échelle que l'on a définie pour notre recherche et pour les aspects que nous avons traité, ils n'ont pas de signification, car les populations limitrophes des quartiers en question ont les mêmes caractéristiques socio-économiques.

Des analyses bibliographiques et les méthodologies

La phase d'élaboration du projet de la thèse a commencé par des lectures préalables des travaux existants sur Praia et, d'une façon générale, sur des questions d'urbanisme, croissance urbaine, territorialité, différenciation et ségrégation de l'espace urbain, planification urbaine et aménagement du territoire. L'élaboration de plusieurs fiches de lecture pendant cette phase a constitué une aide pour synthétiser les idées, les méthodologies et les perspectives d'analyse des différents auteurs, permettant

⁶ Résident de la ville de Praia

d'organiser nos réflexions et donnant corps à notre chapitre d'encadrement théorique de la thèse.

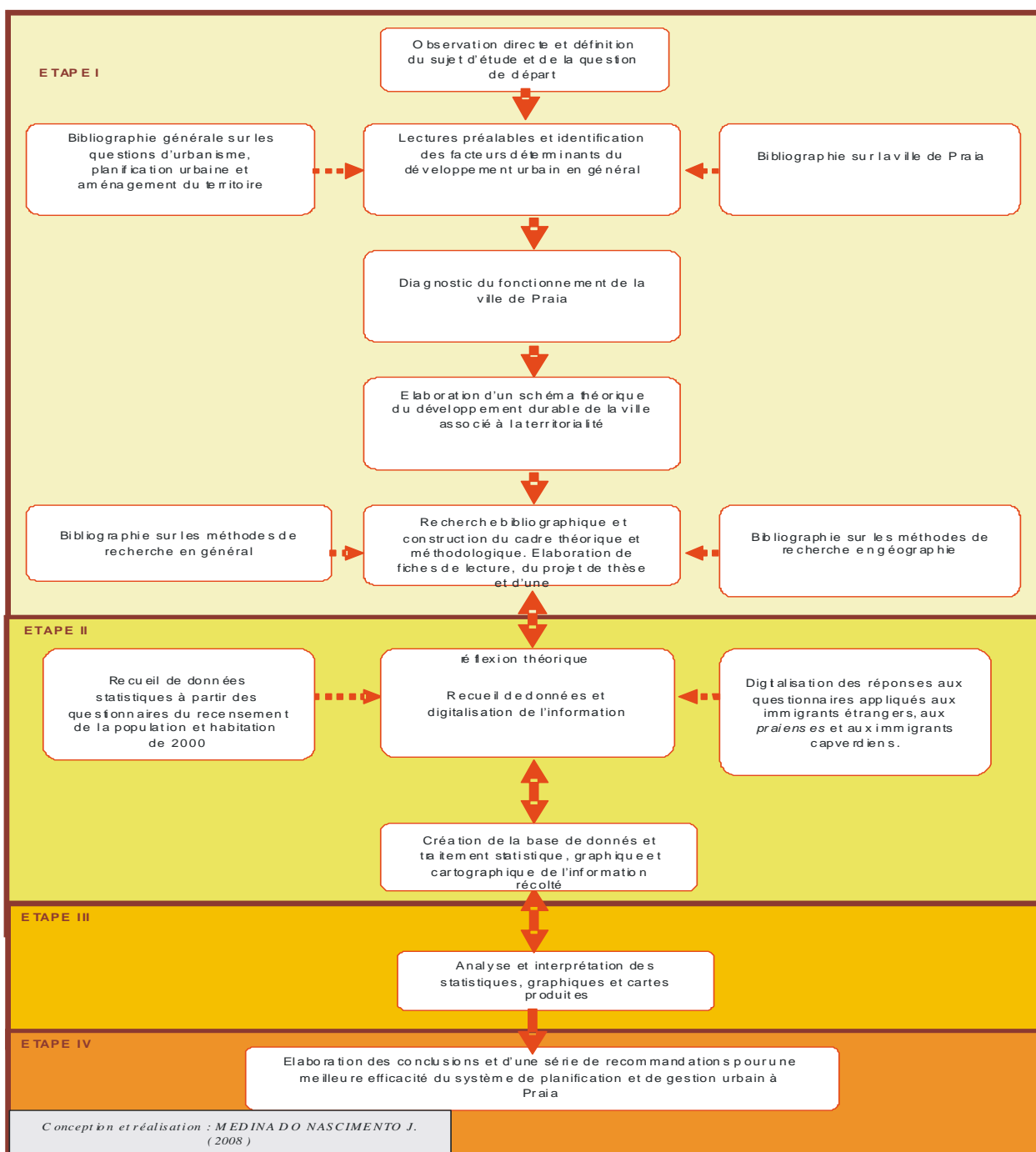


Figure 4 - Schéma opérationnel de la recherche

Cette première phase de recherche bibliographique a eu comme résultats, non seulement la mise au point du projet de thèse mais aussi une réflexion théorique sur

« L'Aménagement du territoire et le développement urbain » et une série de fiches de lectures qui ont aidé à argumenter l'analyse et pourront être utiles dans d'autres recherches futures.

La recherche bibliographique nous a accompagnée tout ou long du processus car nous avons cherché à actualiser et approfondir notre bibliographie en lisant tout ce que pouvait nous aider à clarifier et valider nos idées.

L'analyse critique des travaux sur la thématique abordée et sur la ville de Praia a été utile pour pouvoir être certaine du caractère inédit de la thèse et aussi prendre connaissance de différentes perspectives d'abordage et nous situer dans leurs contextes.

L'analyse des résultats d'un questionnaire appliqué aux immigrants nous a paru très importante car cela nous a aidé à comprendre l'impact de l'immigration sur la croissance urbaine, en ce qui concerne ses caractéristiques et la différenciation sociale de l'espace de la ville. Le questionnaire a tenu compte de leurs origines, les motivations de changement de lieu de résidence, les conditions de vie dans la ville et les formes d'intégration dans la société de Praia.

Pour comprendre l'organisation de la ville, nous avons préparé et appliqué un relevé des fonctions du commerce et des services dans les principales rues de la ville de Praia. Ce dernier constitue plutôt une actualisation d'un autre réalisé en 2002, lors de la réalisation de la dissertation de DEA. Nous avons adopté les mêmes fiches d'inventaire que celles utilisées en 2002. La comparaison des deux relevés nous a permis de voir les impacts de la croissance urbaine sur la structure fonctionnelle de la ville. Les fiches ont été pensées et structurées de façon à permettre non seulement la comptabilisation des unités fonctionnelles mais aussi de les cartographier par rue. Pour atteindre cet objectif, nous avons utilisé, en même temps que les fiches, un plan des quartiers pour la localisation relative des fonctions. Pour le relevé fonctionnel de 2007, nous avons choisi les quartiers de Plateau, Achada Santo António, Palmarejo, Chã d'Areia et Fazenda et *l'Avenue Cidade de Lisboa*, identifiés en 2002 comme les quartiers où se concentrent les services et la plupart des commerces. Dans la présente thèse nous ne présenterons pas les cartes détaillées de distribution des fonctions mais une carte synthèse qui nous aiderait à comprendre l'organisation de la ville

L'analyse critique de l'organigramme de la *Câmara Municipal* de Praia et des services d'urbanisme, ainsi que de la législation concernée nous a permis d'identifier leurs points faibles et d'élaborer une série de propositions pour l'amélioration du système de gestion et de planification urbaine de Praia.

Une analyse comparative de la situation du réseau de transports collectifs actuel avec le scénario de 2002 nous a permis de comprendre la croissance et le développement de ce réseau par rapport à la croissance de la ville. Pour atteindre cet objectif, nous avons récolté des informations au sein des entreprises de transport collectif à Praia et traité les informations de façon à avoir toutes les caractéristiques du niveau de connexion et d'accessibilité des quartiers et mieux comprendre les déséquilibres résultants de la grande disparité du développement entre les différents secteurs résidentiels de la ville.

2.1. 2. Le modèle d'analyse

La discussion des concepts

Tout au long de l'analyse, plusieurs concepts ont été utilisés et définis mais ceux qui sont la base de la recherche sont *croissance urbaine*, *planification urbaine*, *gestion urbaine*, *développement urbain*, *territorialité* et *urbanité*. Les définitions apparaissent au fur et à mesure de l'apparition des concepts dans le texte. Malgré cela, la création d'un glossaire permettra au lecteur un accès rapide à toutes les définitions. Le besoin de préciser le sens attribué à chaque concept advient de la relativité des interprétations en fonction de différentes réalités.

Une réflexion critique sur les rapports entre les concepts base de la recherche a été fondamentale pour pouvoir construire le modèle d'analyse (figure 8).

Croissance urbaine et développement urbain

Nous considérons la *croissance urbaine* comme étant distincte du *développement urbain*, même s'ils sont intimement liés. Ce dernier est, plutôt, un niveau supérieur de la croissance urbaine, dont l'équilibre entre la croissance physique (augmentation de la population, construction d'habitations, infrastructures et équipements collectifs, réseaux d'égouts, eau et électricité, réseaux routiers, etc.), l'utilisation rationnelle de

l'environnement *naturel*, le développement des services de santé et l'urbanité des résidents, est atteint.

La croissance urbaine est un processus plutôt quantitatif, démographique et spatial, qui concerne une concentration démographique croissante, avec impacts sur la croissance physique de la ville. Les effets de ces impacts se traduisent par une croissance horizontale et verticale, selon les situations. La croissance de la ville peut ou non être associée à l'urbanité et à l'équilibre écologique, mentionnée dans la définition du développement urbain. Dans la plupart des pays moins développés, les villes croissent mais ne se développent pas.

Urbanité, citadinité et urbanisation

Nous considérons l'*urbanité* comme la caractéristique de ce qui est urbain, mais pas de tous ceux qui habitent ou qui sont nés dans la ville, car on peut trouver des résidents de la ville qui ne sont pas urbains. L'urbain est celui qui adopte un comportement basé sur un système de valeurs psychosociales typiquement urbain.

Pour plusieurs auteurs *urbanité* est synonyme d'un autre concept, celui de *citadinité*. Pour d'autres auteurs, la distinction entre les deux concepts est très nette. GERVAIS-LAMBONY P. (2003), a établi une distinction entre les deux concepts. Selon lui, la *citadinité* concerne surtout les caractères des habitants des villes et relève surtout de la psychologie individuelle et *l'urbanité* concerne plutôt les caractères de la ville en tant qu'espace. Pour cet auteur, *l'urbanité serait le propre de la ville et la citadinité le propre des habitants des villes*. LEVY J. (1994)⁷ a défini l'urbanité comme « *une situation productive, mise en co-présence du maximum d'objets sociaux dans une conjonction de distances minimales* ».

Par contre, dans les définitions de plusieurs auteurs, surtout géographes et urbanistes, l'*urbanité* assume les caractères que Gervais-Lambony P. (2003), associe à la *citadinité*. MONNET J. (1999)⁸, par exemple, définit *urbanités* comme « *les manières d'être en ville* ». BRUNET R., FERRAS R. et THERY H. (1993) partagent cette même vision de l'*urbanité*. Pour eux, l'*urbanité* est « *le caractère de ce qui est urbain...ensemble de traits de comportement positifs, impliquant courtoisie, respect de l'autre, bonnes mœurs et*

⁷ Cité par GERVAIS-LAMBONY P. (2003),

⁸ Idem

usages, et que l'on assurait être le propre des citoyens, par opposition aux habitants de la campagne, dits rustiques et même rustres ». Pour MERLIN P. et CHOAY F. (2005), l'urbanité est « la qualité morale de ce qui appartient à la ville, enfin bon ton, politesse ». Pour eux, il s'agit d'une qualité des individus ou des sociétés et ne peut être rapportée à des agents physiques. Selon eux « on s'en sert néanmoins, par abus, comme synonyme d'ambiance urbaine raffinée ». BRUNET R., FERRAS R. et THERY H. (1993) et MERLIN P. et CHOAY F. (2005), n'évoquent même pas le concept de *citadinité*.

Nous pouvons remarquer que les définitions d'urbanité présentés par BRUNET R., FERRAS R. et THERY H. (1993) et MERLIN P. et CHOAY F. (2005) vont dans le même sens de celle que GERVAIS-LAMBONY P. présente comme définition de *citadinité*, en considérant néanmoins l'urbanité comme un concept opposé. Pour cette thèse, en tenant compte du contexte de la ville que nous analysons, nous retiendrons la notion de l'urbanité en tant que qualité de l'individu et non de l'espace. Néanmoins, si nous faisons abstraction de cette divergence en ce qui concerne la notion d'urbanité et celle de *citadinité*, nous partageons l'avis de GERVAIS-LAMBONY P. (2003), en ce qui concerne certains aspects très importants qu'il évoque à propos du citoyen. Il existe des traits comportementaux typiques de l'urbain et très distincts du rural qui, à notre avis, sont adaptés à l'environnement urbain, même si on ne doit pas oublier la relativité temporelle et spatiale du concept, que nous analyserons tout alors. Tout comme GERVAIS-LAMBONY P., nous croyons que chaque ville a sa personnalité et que le résident de la ville devient vraiment urbain/citadin seulement quand il comprend et assume les codes particuliers et assimile la symbolique. Cet auteur évoque les formes de *patriotismes locaux urbains* qui se manifestent par un sentiment d'appartenance à une ville que nous appelons dans cette thèse la *territorialité*. D'après lui, « les habitants d'une même ville constituent une classe socio spatiale, à savoir un groupe qui se reconnaît dans l'appartenance à une communauté territoriale ». Cette communauté territoriale se distingue comme un monde à part par rapport au restant du territoire (campagne et autres villes et bourgs). Un autre aspect important qu'il évoque est l'hétérogénéité sociale, ethnique, et culturelle (nous ajoutons *économique*) à l'intérieur de la même ville, qui fait que l'habitant est souvent avant tout « membre de la communauté de son quartier, ou de telle partie de la ville (qui est parcourue de multiples frontières et limites internes), ou d'un groupe social ou ethnique. A chaque groupe correspond une forme de *citadinité*. Les migrants, venus d'autres univers, ruraux ou urbains, importent des pratiques qui peuvent devenir d'autres formes de *citadinité* ». Nous sommes d'accord avec l'idée qu'il y a une

ville pour chaque individu car la perception de l'espace de la ville varie en fonction de différents facteurs personnels (histoire personnelle, humeur, environnement et liens sociaux et économiques, espace de vie, etc.). Pour GERVAIS-LAMBONY P. (2003), ces quatre échelles (le citadin en général, l'habitant d'une ville, le membre d'un groupe dans une ville, l'individu) ne sont pas contradictoires : *les identités individuelles sont simplement multiples et multi scalaires. Un individu appartient toujours à plusieurs groupes, change de groupe au cours de sa vie (et à n'en pas douter la durée est essentielle à la citadinisation) et aussi au cours de ses déplacements dans l'espace.*

Pour mieux comprendre ce concept, il faut se référer dans la présente thèse à un autre concept, celui d'*urbanisation*.

A notre avis, l'*urbanisation* est le processus social et démographique qui concerne la croissance et concentration de la population et la diffusion de styles de vie et valeurs urbains, qui se reflètent par des changements de comportements et des relations sociales, sur l'influence de l'environnement urbain.

MERLIN P. et CHOAY F. (2005), ont abordé aussi les deux sens distincts d'*urbanisation* :

- ◆ *Urbanisation* - l'action d'urbaniser, de créer des villes ou d'étendre l'espace urbain.
- ◆ *Urbanisation* - concentration croissante dans les villes (autrefois) et dans les agglomérations urbaines (aujourd'hui).

BRUNET R., FERRAS R. et THERY H. (1993) ont défini *urbanisation* comme « *développement, expansion de la population urbaine* ». Ils ont aussi considéré la deuxième dimension du concept : « *adoption des modes de vie ou des habitudes de consommation urbains* ».

Les résidents des milieux ruraux et des milieux urbains ont des comportements distincts, associés à leurs façons de vivre et besoins spécifiques. L'urbain a des comportements, des valeurs, une façon de s'habiller et parler, de se déplacer et d'être en société, intimement déterminés par la tertiarisation de l'environnement urbain. GERVAIS-LAMBONY P. (2003), distingue quatre manières de définir un *citadin* : une personne dont le comportement social et spatial relève de la définition générale ; une personne qui se

reconnaît dans une ville en particulier et sait y fonctionner ; une personne insérée dans un groupe dans une ville; tout habitant d'une ville (en tant qu'individu).

Nous utilisons ici l'expression *distincte*, sans aucune connotation péjorative car la diversité est, plutôt, une valeur ajoutée au développement des sociétés, quand il y a un équilibre. Le déséquilibre apparaît quand certains comportements, très adaptés au milieu rural, sont adoptés dans le milieu urbain, provoquant des conflits à différents niveaux, et l'inverse est, aussi, valide dans la même mesure.

GERVAIS-LAMBONY P. (2003) considère que les villes du Sud, du point de vue sociologique, ont une population « *composée de migrants récents venus du monde rural, de sorte que pratiques et représentations sont souvent empreintes de ruralité* ». Pour cet auteur, l'évolution des villes africaines a été comprise comme un processus de citadinisation des habitants des villes. SAUTTER G. (1973)⁹ considère la société urbaine comme celle *dans laquelle les individus adoptent des pratiques (formes d'existence) et des représentations (valeurs) qui sont celles de la ville (et pas celles de la campagne). Cela ne signifie pas que les influences rurales disparaissent ... mais plutôt que ce qui vient du rural est modifié par une société différente*. Nous sommes d'accord avec l'idée que les sociétés urbaines commencent à mériter leur nom dès qu'une proportion suffisante de citoyens est en mesure d'assurer la transmission des formes de vie et des valeurs propres à la cité. « *Pour qu'il y ait ville, il faut qu'il y ait des citoyens, et en nombre suffisant pour pérenniser la citoyenneté et influencer l'ensemble d'une société urbaine qui reste diverse* » (SAUTTER G. (1972)¹⁰.

CHALEARD J-L. et DUBRESSON A. (1989)¹¹ ont affirmé que *les villes africaines démontrent aussi que la citadinisation n'est pas forcément une rupture avec le monde rural, que la stratégie des citoyens peut très bien être duelle, rurale et urbaine : il y a bien une composante citadine de diverses stratégies rurales et existent aussi des composantes rurales aux stratégies citadines. Il n'est donc pas certain que la transformation du rural en citoyen soit une bonne définition de la citadinisation qui serait plutôt, dans bien des villes africaines, un hybride urbain-rural*.

⁹ Cité par GERVAIS-LAMBONY P. (2003)

¹⁰ Cité par GERVAIS-LAMBONY P. (2003)

¹¹ *idem*

L'urbanisation est le résultat, essentiellement, du développement des périphéries urbaines qui font reculer les frontières entre le milieu rural et urbain, parfois jusqu'à sa disparition. Actuellement, la distinction entre le *milieu urbain* et le *milieu rural*, *l'urbain et le rural* est de plus en plus difficile car l'exode rural et l'expansion des espaces urbains, à partir de la révolution urbaine, ont provoqué une fusion, dans certains cas ou une invasion dans d'autres cas, dont les résultats sont les phénomènes de *ruralisation* de l'espace urbain, *rurbanisation* de l'espace rural, *périurbanisation* et *suburbanisation*. La *ruralisation* de l'espace urbain est entendue comme le phénomène d'acquisition, par le milieu urbain, de certaines caractéristiques typiquement rurales, comme résultat de l'expansion urbaine et agglutination des espaces ruraux qui entourent la ville. Ce concept s'associe, aussi, à la conservation des habitudes rurales, par les immigrants de l'exode rural, dans l'espace urbain. La *rurbanisation* de l'espace rural, concept antonyme de la ruralisation, est le résultat de l'exode urbain ou de l'application de politiques spécifiques d'aménagement du territoire. Il s'agit de l'acquisition, par l'espace rural, de caractéristiques typiquement urbaines auquel peuvent être associés les habitudes et comportements de ceux qui arrivent du milieu urbain. Très intimement liés à ces deux concepts, la *suburbanisation* et la *périurbanisation* sont aussi utilisées en géographie. *Suburbanisation* (concerne le *suburb anglais*), est l'expansion de la ville vers l'extérieur, autour du centre-ville, et la *périurbanisation* est l'expansion des périphéries urbaines, plus éloignées du centre-ville mais dépendant dans la même mesure de la ville. La distinction entre les deux est difficile, même si plusieurs auteurs utilisent les critères distance du centre-ville et densité d'occupation pour établir la différence. Actuellement le concept de *périurbanisation* est davantage utilisé et celui de *suburbanisation* est devenu désuet.

Un autre aspect de la difficulté de définir *urbain* est celui de la relativité spatiale et temporelle du phénomène urbain. Les espaces urbanisés dans le monde sont tellement différents, en fonction des zones géographiques et du niveau de développement des pays, que l'élaboration d'une définition unique pour des espaces si distincts devient presque impossible.

Dans certains pays, en fonction du niveau de développement économique et de l'idéologie politique, de nouveaux types de villes ont été construits dans le milieu rural et avec une population typiquement rurale en ce qui concerne la structure sociale et professionnelle, mais avec une structure physique et des équipements qui rappellent plutôt un style de vie urbain. Les *agrovilles*, les *parcs industriels*, les *technopoles*, les

grands *lotissements résidentiels* construits par les urbains à côté des villages ruraux traditionnels, sont des exemples de villes ou d'espaces entrant difficilement dans une des deux catégories, rural ou urbain. Un autre exemple est celui d'encadrer les personnes qui ont une résidence secondaire à la campagne (ou vice versa). Dans le contexte de Praia nous pouvons citer l'exemple de gens qui habitent dans la ville mais qui ont une résidence secondaire en milieu rural (des zones rurales aux alentours, des Concelhos de São Domingos, Cidade Velha et même dans d'autres *concelhos*¹² plus éloignés) et vice-versa. Comment les recenser : comme urbains ou comme ruraux? Au Cap-Vert, pour les recensements, l'Institut National de Statistique prend comme critère le lieu de résidence principal.

Ville

Conséquence de la difficulté de définition du concept d'*urbain*, celle de *ville* est aussi difficile. La recherche bibliographique a permis de trouver différentes perspectives d'abordage du concept, mais une définition qui contenait tous les aspects de l'urbanité et qui permettait une différenciation claire du rural n'a pas été trouvée. Néanmoins, plusieurs auteurs ont tenté et continuent à le faire, d'apporter un minimum d'éclaircissement à ce sujet.

BEAUJEU-GARNIER J. (1997) a conçu la ville en tant qu'élément fondamental de l'organisation de l'espace. Pour elle « *l'espace, les habitants, le rôle des villes, telle est la trilogie des points de vue de la géographie urbaine. Néanmoins il est important de préciser cette affirmation simplificatrice avec le besoin de considérer les trois aspects simultanément dans la complexité de leurs structures internes et dans leurs interrelations multiples, cela veut dire, de mettre en évidence la réalité des relations systémiques dans le cadre urbain* ». Elle considère comme fondamental, en analysant le système urbain, de tenir compte du facteur temps. Il faut introduire dans le système, selon les circonstances, l'élément de l'évolution linéaire ou de la discontinuité susceptible de modifier sensiblement l'équilibre de la combinaison.

L'abordage du phénomène urbain, par les géographes, a changé au long du temps, au fur et à mesure des changements de la nature du phénomène urbain. Selon BEAUJEU-GARNIER J. (1997), les géographes ont d'abord mis en évidence des aspects du *site*, le

¹²Municipalités

plan de la ville, la densité d'occupation, les modalités diversifiées de l'utilisation du sol. Ensuite, ils ont commencé à s'intéresser aux questions liées aux habitants, notamment, leurs origines, la variété de distribution et ses caractéristiques démographiques. Finalement ils se sont intéressés aux activités urbaines, aux genres de vie et aux aspects de l'urbanité. Les Géographes ont commencé à s'intéresser aux fonctions urbaines et à la structure fonctionnelle des villes, à chercher l'origine et le fondement du développement urbain, à s'interroger sur le rôle de la ville dans la région, sur l'existence des réseaux entre les centres urbains qui permettent le développement de relations plus ou moins hiérarchisées. Néanmoins, les perspectives d'abordage du phénomène urbain ont été distinctes entre différentes écoles de géographie : certaines comme les allemands et les américains ont opté pour les aspects théoriques en développant des théories et modèles explicatifs du phénomène urbain, d'autres, comme les français ont remplacé les monographies des villes isolées par des recherches comparatives dans le cadre des régions ou des pays. Il faut souligner que, malgré cette tendance, les premières travaux de synthèse qui ont intégré la géographie urbaine dans la géographie générale, ont été produits par les géographes français : Pierre GEORGE (1961) avec son *Précis de Géographie Urbaine*, et BEAUJEU-GARNIER J. et CHABOT G. (1963) avec leur *Traité de géographie Urbaine*. Les auteurs ont abordé des aspects globaux en optant pour un abordage plutôt descriptif que théorique mais ont marqué une époque.

Malgré la difficulté de définir le concept de *ville*, quelques auteurs ont essayé de le faire, et une synthèse de quelques réflexions et définitions est présentée ensuite :

PELLEGRINI G. C. (1973) a défini la ville comme *la projection, dans une fraction d'espace, des conditions naturelles, des héritages de l'histoire, des jeux des forces économiques, des efforts du progrès technique, du génie créateur des architectes, des contraintes administratives, des habitudes quotidiennes, ainsi que des aspirations conscientes ou inconscientes des habitants et du régime politique.*

Dans le dictionnaire critique de BRUNET R. et al (1993) se trouve une définition très simpliste mais suivie d'une analyse critique du terme. La ville est *une agglomération d'immeubles et de personnes de quelque importance, qui à l'origine se distinguait de la campagne agricole.* Selon les auteurs du dictionnaire, le concept de *ville* se décline sur trois grandes racines, fondamentalement en géographie :

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

- ◆ *weik* qui est le clan, le groupe, et a donné ville, vic, voisin, ainsi que *ham*, *heim*, *homme*, hameau, et la suite *civis*, *civitas*, cité, civilité, trois lignées pour une seule source respectivement dans les langues anciennes germanique et latine ;
- ◆ *pele*, habitat (cf. pieu, palissade) d'où viennent polis et tous ses dérivés (police, politique, métropole, certains technopoles) ainsi que *pur* en sanscrit (Janshed-pur, Singapour) ;
- ◆ *Bhergh*, hauteur (éventuellement habitée et fortifiée), proche du précédent, d'où viennent le bourg et le bourgeois.

Dans d'autres langues il faudrait ajouter *don*, *ton*, *town* (*anglais*) et *grad*, *gorod*, (*slave*), *cidade* (*Portugais* qui vient aussi de *civis*), tous de la même idée de ville forte (et haute), comme *burg*, *bhergh*. Enfin, *urbs*, d'où vient la famille urbaine, est un latin d'origine incertaine.

La ville rassemble des personnes qui vivent essentiellement des services et du commerce. Actuellement, dans certains pays développés, la ville ne s'oppose à la campagne que par la taille, car la population de la campagne a, de plus en plus, les mêmes caractéristiques que celle de la ville. Elle est le lieu où s'est élaborée la civilisation (de civitas, la cité) où se sont développés l'information, la formation et l'innovation. La ville est le lieu d'accumulation de richesse et a été l'objet de toutes les convoitises, de tous les massacres, de tous les anathèmes. C'est en ville et par les villes qu'a été inventé le capitalisme. Les villes ont des rues et non des routes, en principe; elles ont des maisons, qui ne sont pas partout jointives ; et des magasins. Elles ont en général un finage étendu, nombre d'entre elles ayant repoussé plusieurs fois leurs limites en incorporant leur ban, devenu banlieue. La ville fascine, objet de répulsion et de séduction pour les écrivains, qui y vivent presque tous (BRUNET R. et al, 1993). Selon ces auteurs, banlieue est la partie extérieure de la ville, au-delà des faubourgs. C'est le territoire autour de la ville qui n'est pas la ville mais sur laquelle s'exerce la domination de la ville, qui y a force de loi. Le concept de banlieue a son origine dans le mot ban, qui est, d'après BRUNET R. et al, (1993), « un privilège ancien (du germ. bann, loi, ordre proclamé), par lequel le seigneur ou une communauté fixait le moment de certains travaux agricoles et la concession ou l'autorisation d'utiliser un moyen de production ou de transformation essentiel. A fini par désigner également le territoire sur lequel s'exerçait le droit et ses ressources ».

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

Selon BAUD P., BOURGEAT S. et BRAS C. (trad. 1999), la ville est un espace urbain avec extension limitée, en opposition à l'espace rural. Sa définition est plus précise à travers ses caractéristiques démographiques, sa morphologie, ses fonctions et son rôle économique et social. Elle présente des densités populationnelles supérieures à celles des zones rurales. La ville se distingue des aires rurales par le faible pourcentage de population active occupée dans le secteur primaire. Il faut mettre certaines réserves par rapport à ce critère, car dans certains pays moins développés on trouve des villes avec un grand pourcentage d'agriculteurs. Dans l'aire d'influence de certaines villes des pays industrialisés, on trouve des ceintures agricoles qui ont pour but de réduire sa dépendance alimentaire par rapport à la campagne. La distinction morphologique concerne la disposition des quartiers et les paysages urbains. La ville est confrontée à des problèmes spécifiques et de grande dimension, (notamment la pollution, la ségrégation des quartiers, la circulation ou stationnement), auxquelles correspondent des besoins particuliers (équipements, services de collecte de déchets, parcs de stationnement, réseaux de liaison intra-urbains et périphériques, stations de traitement d'eaux usagées, etc.).

La ville est un espace vécu qui présente, à travers ses habitants, appelés *urbains*, des comportements et pratiques sociales spécifiques, des rythmes et modes de vie particuliers. Elle se distingue, aussi, par sa structure fonctionnelle car elle est le lieu privilégié des services : les fonctions d'échange, la santé, la banque, l'éducation, la recherche et les services divers en entreprise ou aux particuliers. Sauf quelques exceptions, les villes sont les lieux de concentration des activités de direction et d'innovation, de la diversité commerciale, de la puissance politique et militaire ainsi qu'administrative.

SMALL J. et WITHERICK M. (1986) ont défini la ville comme un peuplement grand et permanent avec une population de diverses caractéristiques et professions, généralement non autosuffisante dans la production alimentaire et dépendante de l'industrie transformatrice et du commerce pour satisfaire les besoins de ses habitants, et en approvisionnant en biens et de services les aires environnantes.

Les définitions sont plus ou moins complètes, mais aucune n'arrive à exprimer vraiment et de façon complète et indiscutable la notion de ville.

Développement urbain, territoire et territorialité

La notion de *développement urbain* est, également, relative temporellement et spatialement. La grande disparité, en termes de niveau de développement et des caractéristiques, des villes du monde, faite que les perspectives d'abordage du phénomène sont différentes, parfois même contradictoires.

En général, pour qu'une ville se développe vraiment, il faut que, parallèlement à la croissance absolue de la population et de l'habitation, il y ait une croissance proportionnelle des services et infrastructures urbains et une augmentation de la qualité de vie des habitants (confort dans l'habitation, espaces de loisir pour tous et toutes, espaces verts pour la protection contre la pollution et les *maladies urbaines*, transports collectifs et réseau routier de qualité).

L'*urbanité* a, aussi, une relation très étroite avec le concept de *territorialité* dont la compréhension permettra de mieux assimiler l'importance de cette première pour le développement urbain. Pour mieux comprendre la territorialité, il faut bien connaître les concepts de *territoire* et *territorialisme*. La définition des trois termes est difficile et polémique et, chaque science a sa perspective, ce qui amène à préciser l'acception des trois termes retenus dans cette thèse.

L'éthologie considère le territoire (IMMELMANN, 1990)¹³ « comme une aire sur laquelle la présence de l'occupant exclut la présence simultanée de congénères (éventuellement d'individus d'autres espèces) ». Dans ce dernier cas, on parle de territorialité interspécifique pour décrire la manifestation du comportement territorial entre individus d'espèces différents : marquage olfactif, attitude de menace ou combat. La signalisation et la défense du territoire se traduisent donc par des conduites qui constituent le comportement territorial, le territorialisme.

Selon TIZON P. (1996), dans une des formes de leurs comportement social, les animaux, en se démarquant des autres, s'approprient une portion de l'espace et luttent pour le respect de l'imposition de leur possession territoriale ; en faisant respecter ses marques, ils créent donc entre eux et les autres une distance sociale et spatiale durable (entre deux

¹³ Cité par TIZON P. (1996)

saisons d'amour, par exemple). HALL E.T.¹⁴ a appelé ce comportement de *territorialité situationniste*, soit avant tout une conduite.

Le transfert de ce terme des sciences de la nature aux sciences humaines et sociales doit être très pondéré car le comportement animal et végétal est différent de celui de l'homme. Si on parle du territoire d'une institution, les définitions peuvent coïncider, car à l'image des animaux, elles marquent, bornent, symbolisent le territoire et le conquièrent, cherchent à faire partager leurs citoyens et adhérents, la validité des frontières des états, des collectivités locales, voire de leurs aires d'influence ou de marché. Institutions publiques ou privées pratiquent vis-à-vis des citoyens et entre elles une réelle « imposition de territorialité ».

BAREL Y. (1990) a considéré le territoire comme le « milieu de vie, de pensée et d'action dans lequel et grâce auquel un individu ou un groupe se reconnaît, dote ce qui l'entoure de sens et se dote lui-même de sens, met en route un processus identificatoire et identitaire ». Ces territoires humains peuvent, donc, être un espace villageois, un espace urbain bien sûr, mais tout autant un mythe fondateur ou un livre, une pensée qui suscite des comportements de type religieux. Selon lui, tout territoire, individuel, de groupe, de classe sociale ou d'institution présente trois caractéristiques :

- ◆ C'est le lieu pertinent de l'action du sujet, c'est-à-dire qu'il est à sa mesure, à sa taille; le sujet doit pouvoir éprouver le sentiment, fondé ou non, que ce lieu (géographique ou social) donne sens à son existence ou à son action. L'on rejoint ici les rivages mouvants de l'espace vécu.
- ◆ Cet espace social est spécifique, il se perçoit dans la différence, par découpage et traçage de limites plus ou moins nettes.
- ◆ Les rapports sociaux, en se produisant et en se reproduisant, rencontrent du « non social », c'est-à-dire ce qui ne peut pas complètement se définir en termes sociaux par l'observation et l'analyse des seules pratiques de socialité. Espace géographique, langue et accent, mémoire collective, histoire du groupe, relèvent de « quelque chose » comme une écologie sociale, substance de la socialité.

¹⁴ idem

BAREL Y. (1990), considère que d'une certaine manière, tout territoire social est un phénomène immatériel et symbolique et que tout élément même physique ou biologique n'entre dans la composition d'un territoire qu'après être passé par le crible d'un processus de symbolisation qui le dématérialise en quelque sorte. Tout territoire social est un produit de l'imaginaire humain. Territorialiser c'est donc construire et reconstruire sans cesse ce qui environne l'auteur social, matériellement et dans ses représentations : pour l'institution, c'est son aire de pouvoir et d'influence ; pour l'individu, c'est une subtile « alchimie » entre du personnel et du collectif, car notre appareil cognitif ne peut pas tout inventer.

CAUQUELIN A. (1990) a considéré à ce propos que chacun n'invente pas (de) forme (imaginaire) à lui seul et pour lui seul ; une sorte de consensus tacite, jamais parlé, s'ingénie à notre insu à rendre perméables ces formes les unes aux autres et établit ainsi un univers unifié des formes possibles. Cela signifie que notre imaginaire n'est pas personnel mais que nous modelons notre vision du monde parmi ces structures, au moment déterminé où nous vivons, parlons et agissons. Selon GIDDENS A. (1987), cet effet de composition est en quelque sorte l'affaire de tous et de personne. Il traduit cependant, profondément, la culture et les rapports de pouvoir des habitants d'un espace.

Pour DI MEO G. (1996) le territoire est « une construction, produit de l'histoire que reconstitue et déforme, au fil de ses pratiques et de ses représentations, chaque acteur social ». Pour lui, deux rapports très étroitement mêlés forment le territoire : un rapport personnel et socialisé entre l'individu et l'espace (la *géographicité*) et un *nous* spatial qui démarque chaque groupe sur une base géographique. Pour DI MEO, un territoire sera socialement d'autant plus valide que ces deux types de « rapports socio spatiaux seront proches, c'est-à-dire que le territoire des auteurs microsociaux retrouvera le plus possible (dans le vécu quotidien et l'imaginaire) le territoire des institutions de toutes sortes.

Pour BRUNET R. (1993) « il n'y a pas de territoire en soi, cartographiable, existant en dehors des habitants et organisations qui l'occupent. Il le considère comme une forme objectivée et consciente de l'espace (...). On parle du territoire en fonction du sentiment d'appropriation d'un espace. Il vous appartient et vous lui appartenez ».

Ce même auteur, en collaboration avec FERRAS R. et THERY H., (1993), a fait une analyse critique des concepts de *territoire*, *territorialité* et *territorialisme* qui présentent des

nuances importantes que les différencient les uns des autres. D'après eux, « la notion de territoire est à la fois juridique, sociale et culturelle, et même affective. Le territoire implique toujours une appropriation de l'espace : il est autre chose que l'espace. Le territoire ne se réduit pas à une entité juridique (certaines d'entre elles ne donnent pas naissance à un sentiment d'identité collective) ; il ne peut pas être non plus assimilé à une série d'espaces vécus, sans existence politique ou administrative reconnue : l'ensemble des lieux dont les habitants vont au même hypermarché le samedi ne constitue pas nécessairement un territoire, en tout cas pas pour cette raison. Le territoire n'est pas le *terroir ni l'aire de chalandise de la ville*. Il ne se réduit pas davantage à *l'enracinement paysan dans un lieu, ni aux attachements des citadins à un quartier, ni aux lieux fréquentés* : il y faut quelque chose de plus, et d'abord les sentiments d'appartenance (je suis de là) et d'appropriation (c'est à moi, c'est ma terre ou mon domaine). Le territoire tient à la projection sur un espace donné des structures spécifiques d'un groupe humain qui incluent le mode de découpage et de gestion de l'espace, l'aménagement de cet espace. Il contribue en retour à fonder cette spécificité, à conforter le sentiment d'appartenance, il aide à la cristallisation de représentations collectives, des symboles qui s'incarnent dans des hauts lieux. Concept relevant de la socialisation de l'espace, le territoire n'est pas de nature individuelle, sauf dans le sens restreint de la proxémique, où existent à la fois des territoires individuels et des territoires familiaux (de la pièce à l'appartement ou à l'étendue strictement appropriée) ». Alors, ces auteurs considèrent le territoire comme « un espace approprié, avec sentiment ou conscience de son appropriation ».

Le territoire, à notre avis, finit par être le réflexe des attitudes de ceux qui l'habitent, le gèrent et l'utilisent. On n'établit pas, nécessairement, un rapport direct entre territoire et naturalité. Le fait d'être natif d'un territoire ne développe pas nécessairement le sentiment d'appartenance et d'appropriation qui nous oblige à être responsable de sa défense et préservation.

Défendre, à notre avis, sans exclure les *autres (étrangers)*, cela veut dire prendre soin et développer des mécanismes pour que tous ceux qui l'occupent fassent la même chose, en s'appropriant et en le défendant dans la même mesure. Cette perspective d'abordage du concept de territoire nous mène à un autre, celui de *territorialité*. BRUNET, R. et al (1993), considèrent que la territorialité, c'est « *la relation, individuelle ou collective, avec un espace considéré comme approprié. Cette relation s'intensifie avec le temps de*

résidence et le développement des sentiments d'appartenance et d'appropriation et n'est pas directement corrélé avec la naturalité. Elle peut être développée pour les immigrants par rapport à un nouvel espace où ils se fixent de manière permanente. Ces mêmes principes ont permis aux pionniers de reconstruire leurs horizons dans de nouveaux horizons/lieux, en s'appropriant des nouveaux territoires. Ils permettent aussi à chaque immigrant, en déménageant dans des espaces nouveaux, même dans la même nation, d'une ville à une autre, de reconstruire son territoire ».

GERVAIS-LAMBONY P. (2003) a considéré que « *un des facteurs de diversité des territorialités et non seulement le degré mais aussi l'échelle. Certains construisent leur territoire à l'échelle de la ville entière (ou de la métropole le cas échéant), d'autres à l'échelle du quartier, voire du sous-quartier (c'est l'échelle du citoyen villageois attaché à son quartier comme à un village), d'autres, enfin, se réfèrent à une territorialité extérieure à la ville (rurale le plus souvent) et réinventée* ». D'après ce même auteur, « *le sentiment d'appartenance identitaire collectif n'est donc, et il est essentiel d'y insister, ni naturel, ni statique, ni unique, ni strictement du fait de l'individu, il n'est pas inné et ne repose sur aucune réalité biologique, il est toujours une construction, de même le territoire. Cette construction peut d'ailleurs, être simplement le résultat du regard des autres. On peut concevoir que c'est le discours de ceux qui habitent d'autres lieux qui me donne mon identité territoriale. Parce que j'habite tel ou tel quartier les résidents des autres quartiers me définissent comme habitant de ce lieu-là, et en retour je me reconnais moi-même cette identité et appartenance collective* ».

Malgré le rapport étroit entre le *temps de résidence* et la *territorialité*, on ne peut pas établir une corrélation directe car, parfois l'immigrant, même avec une longue période de résidence, ne développe pas les sentiments d'appartenance et d'appropriation par rapport au territoire choisi. Le concept de territorialité est fréquemment confondu avec celui de *territorialisme*. Ce dernier concerne un sentiment de possession par rapport au territoire, qui aboutit à une attitude d'exclusion des *autres (étrangers)*. Ce sentiment est plus fréquent quand on établit un rapport direct entre territorialité et naturalité, en ignorant les rapports historiques que les *non naturels* peuvent développer avec le territoire. Quand le rapport entre les individus et la terre est géré par des croyances religieuses, selon lesquelles l'esprit des ancêtres continue à régner sur la terre après la mort, ils développent un sentiment de possession car ils croient avoir acquis des droits divins sur la terre de leurs ancêtres. A notre avis, l'espace existe, indépendamment des hommes,

dont la longévité est limitée. L'homme hérite ou acquiert des droits sur la terre, mais ce n'est pas lui qui la produit. Il ne peut donc pas prétendre avoir une légitimité divine sur elle. L'utilisation que l'on donne à la terre détermine le degré de productivité et la qualité et quantité des bénéfices qu'on en tire. Le degré de rationalité de la gestion et de l'exploitation de l'espace sera directement proportionnel au sentiment d'appartenance et d'appropriation par rapport au territoire. Si les individus qui gèrent et utilisent l'espace se laissent prendre par les sentiments d'appartenance et d'appropriation, alors ils définiront des stratégies durables et rationnelles qui conduiront à l'équilibre entre la croissance physique, économique et sociale et l'utilisation rationnelle de l'environnement naturel pour le territoire en question, ce qui amène à un vrai développement. Si, au contraire ce type de sentiment est absent, ils risquent de définir des stratégies peu adaptables au contexte, induites par les ambitions personnelles, qui peuvent aboutir à une situation de déséquilibre.

D'après GERVAIS-LAMBONY P. (2003), on peut mesurer la citoyenneté à travers les pratiques et les représentations de l'espace urbain. Il a aussi évoqué la relativité du sens du mot *citadin*. Selon lui, d'une part, être né en ville n'implique pas que l'on soit citadin et, d'autre part les migrants récents peuvent avoir une pratique de la ville plus citadine que celle de certains natifs. En d'autres termes, l'opposition classique migrants/citadin (qui peut revenir à une opposition urbain/rural) est mise en cause si l'on utilise au contraire comme mesure de citoyenneté une analyse des pratiques et représentations spatiales individuelles. Cet auteur a défini quelques traits qu'il a considérés comme caractéristiques du comportement du citadin, que nous avons systématisés dans le tableau 5.

Néanmoins, l'auteur considère qu'il ne faut pas que la démarche conduise à opposer absolument *citadin* de *non citadin*. Selon lui, nous avons plutôt à faire à des processus, pour la simple raison que comportements et représentations ne sont pas statiques. Pour chaque individu aussi la citoyenneté est un processus, le *non citadin* est un *citadin* en puissance, et inversement.

Tableau 5 - Traits caractéristiques du comportement du *citadin*
D'après GERVAIS-LAMBONY P. (2003)

Caractéristiques	Explication
Le citadin aime la ville	Il ne veut pas la quitter et il a le sentiment d'appartenir à la ville. Il a un projet de vie dans la ville.
Le citadin veut être propriétaire de son logement	Il veut le construire et transformer lui-même, donc il veut agir sur le paysage et assurer aussi l'avenir de ses enfants dans la ville.
Le citadin s'approprie l'espace et l'usage de l'espace	Il ornemente l'espace non bâti de son habitat, il étend son action sur la rue, il nomme les lieux.
Le citadin connaît bien l'espace urbain ou a, ou moins, le désir de le connaître.	Il a donc des représentations fondées sur une connaissance effective de la ville plus que sur le oui-dire. Il se distingue du <i>villageois urbain</i> qui est l'autochtone de la ville, résidant encore dans un ancien village. Ce dernier peut vivre dans un espace réduit, dans le cadre de sa seule communauté, il est né en ville, comme souvent ses ancêtres, il est attaché non pas à la ville mais à son village dans la ville.
Le citadin n'a pas peur de vivre dans la ville	La part du danger, de la peur de tel ou tel quartier, est faible dans la représentation de l'espace du citadin. La connaissance et la maîtrise de l'espace urbain en réduisent le caractère inquiétant qui est essentiellement transmis par oui-dire.
Le citadin aime sa ville dans sa totalité	Il est généralement peu attaché à un quartier précis de résidence mais plus à la ville entière (alors que le non citadin a besoin d'un quartier sécurisant précisément parce qu'il n'est pas à l'aise dans la ville. L'autochtone est attaché seulement à une petite partie de la ville.
Le citadin est intégré dans sa ville	Il est intégré dans les réseaux sociaux multiples de la ville et non seulement dans les réseaux familiaux. Il adopte des pratiques spécifiques de sa ville (différentes des autres villes)
Le citadin participe de la vie politique de sa ville	Il a des revendications pour améliorer la vie dans son quartier (équipements, infrastructures, services, etc.)

Source : Elaboré par MEDINA DO NASCIMENTO J. (2008) à partir des idées de GERVAIS-LAMBONY P. (2003)

GERVAIS-LAMBONY P. (2003) considère que la citadinisation n'est jamais définitivement acquise, on peut la perdre si on change de ville. Il faut, pour utiliser à bon escient la notion de citadinité, garder à l'esprit que l'on parle d'un moment précis dans un univers en mouvement constant : il s'agit de degré de citadinisation et la notion ne peut servir à exclure de ce statut une partie des habitants de la ville.

Pour conduire notre analyse, en nous inspirant des idées que nous venons d'exposer, nous avons construit un modèle théorique qui reflète notre perspective d'abordage du développement urbain en clarifiant les rapports multiples entre les éléments du processus et en établissant les principes de base (figure 7). Les conditions souhaitables pour le développement urbain sont multiples mais nous avons sélectionné, pour notre modèle théorique, ceux que nous considérons comme indispensables pour un développement

durable, associé au concept de *territorialité*. Pour la construction du modèle nous nous sommes inspiré des réflexions de différents auteurs à propos de la ville et de son développement.

Différentes approches sur la problématique du développement urbain

Une approche nous a été apportée par LABORIT H. (1971), qui a essayé de décrire le fonctionnement de la ville sous une perspective biologique, en reprenant les idées de Charles DARWIN et le modèle du servomécanisme auparavant développé par LATIL P. (1953). Ce qui a attiré notre attention sur cette théorie, ce n'est pas le déterminisme de l'explication (que nous ne partageons pas), mais la vision systémique et les effets de rétroaction et interaction entre les éléments du système urbain. Pour faire comprendre la relation avec notre vision du développement urbain, nous présentons une synthèse des idées de base.

Selon cette théorie, la ville est, dans le fonctionnement du système, l'*effet* de la dynamique du groupe social qui l'habite (qui fonctionne en tant qu'*effecteur*). D'après LABORIT, le fait de considérer la ville comme le produit d'une structure vivante, d'un groupe social, nous conduit aussi à la considérer comme « un moyen » utilisé par cet organisme vivant pour conserver sa structure. Comprise ainsi, la ville devient elle-même un effecteur puisqu'elle agit en maintenant la structure du groupe humain. Ce groupe humain devient alors le facteur de la ville car sans groupe humain pour la construire, pour l'habiter, pour l'utiliser, pas de ville (figure 5). Il y a une rétroaction de la ville sur le groupe humain. Suivant la structure de la ville, celle du groupe humain sera consolidée ou fragilisée puisqu'un des facteurs de la structuration du groupe humain sera la structure même de la ville.

LABORIT considère que ce n'est pas par hasard que le groupe social donnera naissance à la ville. Le groupe social, en tant qu'*effecteur*, sera commandé par certains facteurs. Il vit dans un environnement spatio-temporel, et c'est dans celui-ci que se situera l'environnement urbain, l'aménagement de l'espace que va réaliser la ville.

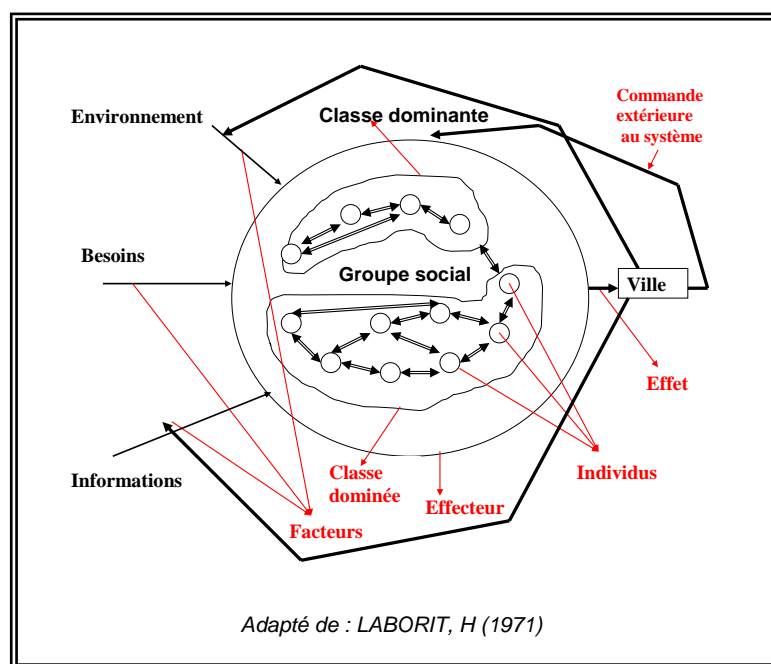


Figure 5– La ville en tant qu’effet de la dynamique du groupe social qui l’habite

D’après le modèle du servomécanisme de LATIL P. (1953)

LABORIT aborde là l’écologie humaine, le rôle du sous-sol et du sol, celui de l’eau, des cours d’eau et des débouchés maritimes, de l’environnement géo climatique dans son ensemble. Les voies de passage et de migration, les possibilités de production et d’échange, sont des facteurs fondamentaux de l’établissement d’une ville, hier comme aujourd’hui. De plus, une ville n’est jamais isolée. Elle fait partie d’une région, se trouve liée administrativement et économiquement à d’autres villes, à d’autres régions ; elle fait ainsi partie de plus grands ensembles régionaux ou nationaux. Les frontières administratives ne sont pas toujours cohérentes avec la finalité de la ville, c’est-à-dire avec celle du groupe social qui l’anime. Pour l’auteur, les finalités sont relatives dans le temps car elles sont susceptibles de changer au cours des siècles, une implantation défensive pour une époque n’a pas obligatoirement de raison à une autre époque, et il en est de même pour une position commerciale ou industrielle valable pour une époque et non pour une autre. Les activités humaines évoluent comme les sociétés qui les expriment et les villes aussi.

Notre vision du développement urbain est systémique et nous retiendrons de la théorie de LABORIT les concepts de *effet de rétroaction* et *effet d’interaction*, ainsi que l’interaction avec les facteurs externes. Nous considérons que le système urbain d’une ville n’est

qu'un sous-système dans un système majeur (qui de son côté appartient à un système de niveau supérieur dans la hiérarchie des grands systèmes urbains du monde). La ville n'existe en tant que système isolé et les effets d'interaction et de rétroaction se produisent avec l'extérieur de la ville et avec les éléments et les processus internes. Il y a, à notre avis, une interdépendance entre tous les processus internes de la ville, de telle façon qu'une altération dans un stade d'un micro processus produit des effets dans le fonctionnement du système. Les changements au niveau global ont aussi des impacts sur les processus internes de la ville.

Nous partageons l'approche systémique pour l'analyse du phénomène urbain, proposée par BEAUJEU-GARNIER J. (1997). Elle a fait une synthèse de la théorie des systèmes selon laquelle le système est un ensemble complexe formé de composants distincts reliés entre eux par un certain nombre de relations, lesquelles sont essentielles. Les composants eux-mêmes sont des sous-systèmes, donc le système est un ensemble de sous-ensembles. Un sous-système peut être soit réduit en sous/sous-système, soit être traité comme un élément provisoirement indécomposable. Un système, selon elle, est plus complexe que ses parties. Il peut être plus ou moins stable s'il conserve ses propriétés (en tout ou en partie), malgré les modifications internes qu'il peut subir et malgré les interactions avec l'environnement. Le manque de stabilité se traduit par un renforcement ou une désagrégation. L'évolution du système peut être liée aux modifications internes qui peuvent affecter ses composantes, aux modifications dans les relations qui unissent les différentes parties du système, aux interactions qui peuvent s'établir entre systèmes et environnement. Ce sont les modifications qualitatives qui changent le système. Au contraire, les modifications quantitatives sont possibles sans changer la structure de l'ensemble, donc sans altérer la structure des relations systématiques. En ce qui concerne le système de la ville, l'auteur considère que toute étude empirique d'une ville permet de constater des rapports complexes entre diverses observations. Elle cite des exemples concrets et simples tels que *les cellules d'intégration successive : le logement ou le foyer, l'immeuble, le groupe d'immeubles ou le quartier, le groupe des quartiers, la ville, l'agglomération, etc. Chacun de ses niveaux s'intègre dans une combinaison progressive par des flux multiples et complexes (circulation, activités, équipements, etc.)*. Selon elle, on peut aussi faire une construction à partir des équipements administratifs (scolaires, par exemple), soit à partir des services, comme le commerce, et rechercher les correspondances et les relations entre la progressivité du niveau proposé et la taille du groupe desservi (écoles primaires du quartier,

établissements secondaires de groupes de quartiers ou de petites villes, universités de villes moyennes, etc.).

La ville est, alors, un ensemble complexe : elle est à la fois *elle-même* (elle existe, elle a une structure spatiale, sociale, économique...) et *un intermédiaire*, un rouage dans un autre ensemble qui est celui des relations avec l'extérieur, et les deux aspects réagissent de multiples manières l'un sur l'autre. Les relations multiformes intra et extra urbaines sont essentielles. Il s'agit, selon BEAUJEU-GARNIER, d'un système ouvert dont les échanges sont importants (figure 6). A l'entrée on a l'énergie, l'information, les matières premières, les produits alimentaires et à la sortie on a l'innovation, les déchets, les produits fabriqués, etc. Ce système vit, il se développe en maintenant son organisation structurelle dans le cadre et à la dépense de l'environnement dont il est inséparable. L'environnement lui-même a des caractéristiques spécifiques car il englobe à la fois le milieu physique et l'action de la société. D'autre part, ce système inclut des sous ensembles mobiles et évolutifs (hommes, capitaux, marchandises) dans une organisation spatiale fixe mais dont les limites sont variables, floues (la ville). L'évolution de l'ensemble des parties du système n'évolue pas de façon homogène (il peut y avoir, par exemple, disparité entre le centre et la périphérie). Ce système urbain n'est pas réductible à la somme de parties, car leur combinaison donne lieu à des phénomènes spécifiques, mis en valeur par les économistes : les économies d'échelle, les économies et des économies externes, que les investisseurs connaissent bien, car elles sont un des motifs importants des implantations ou des abandons de localisations d'entreprises.

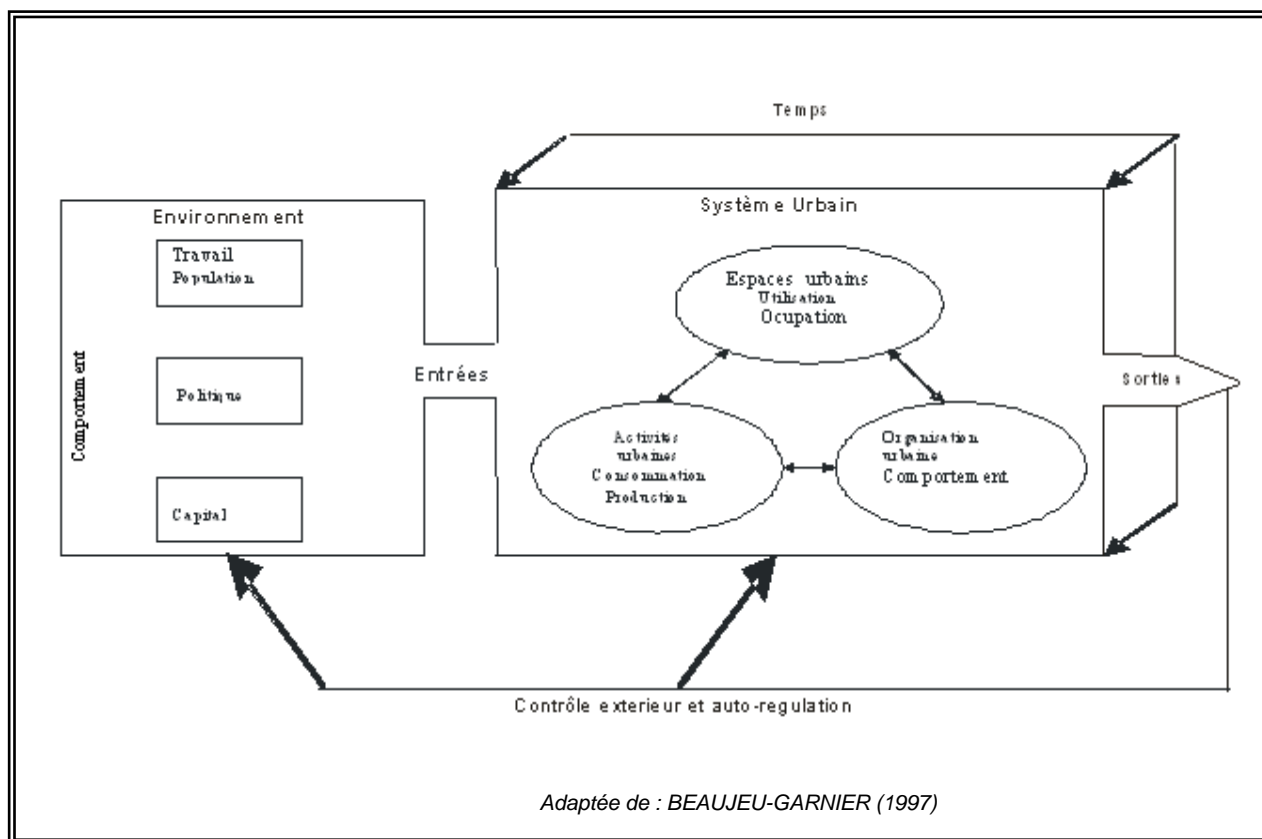


Figure 6 - Schéma du système urbain

Le modèle que nous proposons sous-entend que la ville est un système ouvert avec des entrées et sorties qui démontrent les interactions multiples avec l'extérieur. Le développement de la ville dépend de facteurs internes mais aussi externes. La ville doit être appréhendée à différents niveaux d'échelle : nationale, municipale et locale. Les décisions prises à différents niveaux doivent être intégrées pour pouvoir garantir l'équité, la durabilité et l'intégralité du développement. Ainsi, la question du développement urbain doit être analysée dans la globalité. Les idées proposées par BEAUJEU-GARNIER, et sa vision du développement urbain, étant plus proches de notre propre vision, nous ont servi de base pour la construction de notre schéma théorique (figure 7).

D'autres auteurs nous ont aussi inspiré, en exposant les résultats de recherches sur différentes villes africaines. La lecture des résultats de leurs recherches nous a permis d'identifier des ressemblances avec des phénomènes que nous avons vérifiés à Praia, pendant nos recherches de terrain. Leurs réflexions et conclusions nous ont aussi aidé à consolider notre recherche.

DJEKI J. (2006), à propos du développement urbain et de la résolution de ses problèmes a considéré que : « *l'analyse et la résolution des problèmes urbains doivent prendre en compte plusieurs paramètres, notamment les paramètres économiques, les paramètres culturels, les paramètres environnementaux et les paramètres historiques. Au regard des situations rencontrées, complexes pour la plupart, des négociations permanentes avec les différents auteurs qui oeuvrent pour la ville doivent permettre d'obtenir un engagement ferme et la signature d'ententes avec les organisations locales, nationales et internationales, par le biais d'un partenariat bien ciblé et échelonné sur plusieurs années. Cependant, un dispositif économique ne peut être efficace que si l'on y ajoute un minimum de solidarité agissante entre toutes les composantes socio-économiques pour que toutes les retombées de l'activité économique soient partagées par toutes les paliers de la société, sous peine de voir une bonne partie de la population se marginaliser. Par ailleurs, la vigilance s'impose ici en terme de meilleure connaissance du milieu et, surtout une gestion rationnelle des ressources qu'il recèle, afin d'en permettre leur renouvellement. L'attachement à la vigilance écologique est requis afin de protéger les écosystèmes et leurs habitats respectifs pour leur éviter des perturbations de toutes sortes, sources de déséquilibres* ».

Les principes théoriques et le modèle d'analyse du développement urbain

A notre avis, quand la population de la ville croît de façon équilibrée, il est possible, quand elle dispose de ressources, de créer les conditions indispensables pour garantir une certaine qualité de vie de ses résidents, c'est-à-dire, que le développement des services et infrastructures urbaines sera proportionnel à la croissance de la population (figure 7).

C'est vrai que, dans les pays moins développés, la culture de planification est inexistante. L'absence ou la non obéissance aux normes d'un Plan d'aménagement du territoire fait que les villes croissent sans une vision des potentialités et besoins locaux et régionaux, ce qui provoque fréquemment une concentration des conditions d'investissement seulement dans une ou deux grandes villes du pays. En conséquence, cela déclenche des mouvements massifs de la population active, à partir d'autres localités du pays, vers les grandes villes, à la recherche d'emploi et de meilleures conditions de vie.

La croissance accélérée de la population des grandes villes provoque des déséquilibres spatiaux graves avec des répercussions négatives profondes sur ses conditions de

développement et sur la qualité de vie des résidents, car les structures et services deviennent insuffisants pour répondre à la demande. Par conséquent, le chômage augmente vertigineusement, la croissance spontanée/informelle s'accélère, la criminalité urbaine croît de façon proportionnelle et les problèmes de la ville deviennent structureaux et difficiles à résoudre (figure 7).

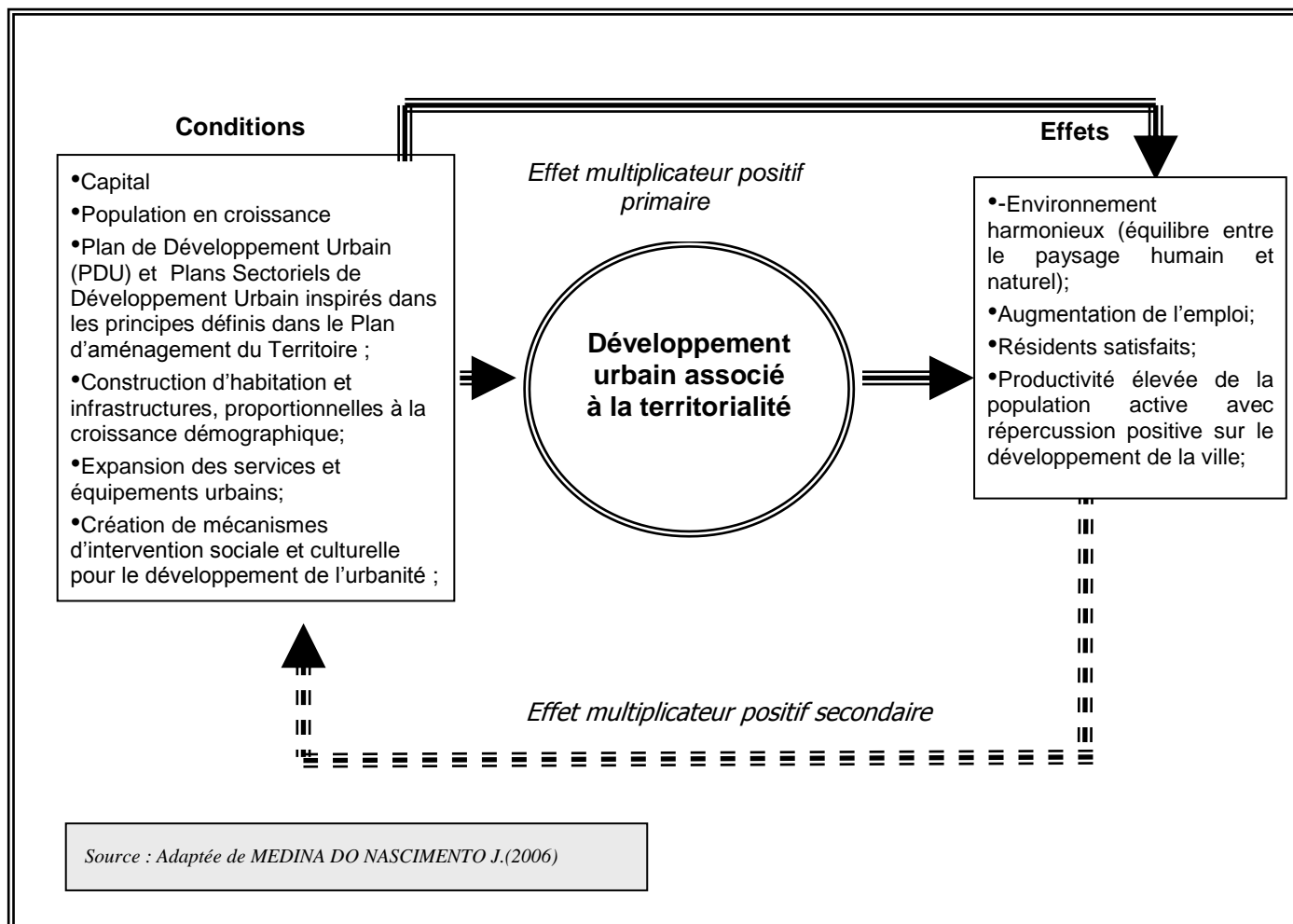


Figure 7 - Principes théoriques de base du développement urbain

La ville de Praia est un bon exemple de ville où la croissance n'est pas synonyme de développement. La population de la ville croît de façon accélérée mais les structures de gestion et de planification existantes ne sont pas capables d'accompagner cette croissance par des raisons diverses, tels que :

- ◆ Le manque de ressources financières;
- ◆ Des services d'urbanisme à structure très centralisée et peu adaptée;

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

- ◆ La bureaucratie excessive des processus de lotissement, d'attribution et de vente des terrains;
- ◆ Le déficit de fiscalisation de l'occupation illégale de terrains;
- ◆ Le déficit de fiscalisation des chantiers de construction, l'inefficacité du système de planification et autres.

Nous considérons que la ville se développe si ou moins 5 conditions de base sont rassemblées:

- ◆ Existence d'un Plan de Développement Urbain (PDU) et de Plans de Détail (PD), inspirés par les principes généraux de développement définis dans la loi et dans le Plan National d'Aménagement du Territoire (PNAT). Nous présupposons l'existence de conditions (surtout capital et volonté politique) pour son exécution en temps utile;
- ◆ Une croissance équilibrée de la population ;
- ◆ La construction d'habitations et d'infrastructures, proportionnelle à la croissance de la population et obéissant aux plans ;
- ◆ La création de services et équipements urbains (assainissement, santé, loisirs, action sociale, transports...), proportionnelle à la demande et aux besoins;
- ◆ Création de mécanismes d'intervention sociale qui stimulent le développement des sentiments d'appartenance et d'appropriation qui, de leur côté, conduiront à l'urbanité. Le développement de l'urbanité facilite le développement urbain car les résidents se sentent alors responsables envers la ville et utilisent de façon rationnelle les biens, équipements, espaces publics, et le paysage naturel, contribuant ainsi à la conservation et l'amélioration de l'environnement urbain et du confort des résidents.

Ces présupposés étant satisfaits, la notion de territorialité est sous-jacente, car la gestion durable d'un espace est faite pour que se maintienne une relation avec l'espace, basée sur les sentiments d'*appropriation* et d'*appartenance*. Ces conditions de base provoquent un effet multiplicateur primaire positif puisqu'on atteint l'équilibre entre le paysage bâti et le paysage naturel, réduisant les risques de pollution et des maladies urbaines, et contribuant, ainsi, au confort des résidents. Le développement de services de santé, loisir, assainissement, transport collectif ainsi que la construction civile, créent des emplois et constituent d'importants pôles de développement urbain (ces idées sont aussi implicites

dans le schéma du système urbain de BEAUJEU-GARNIER). Une population employée, avec accès aux services de santé, transports et loisir est satisfaite et, conséquemment, plus productive. Elle contribue plus volontairement au développement de la ville et cela se traduit par un effet multiplicateur secondaire positif sur les conditions initiales de développement de la ville, fermant partiellement le circuit du système (figure 7). La fermeture du circuit est partielle car les entrées de l'extérieur continuent et sont de plus en plus pondérées en fonction de demandes internes. Une population qui se sent plus concernée et plus intéressée au développement de sa ville est plus exigeante et fait pression sur les acteurs de la ville. Elle contribue à élever la qualité des conditions initiales de développement, et provoque, ainsi, les effets multiplicateurs secondaires positifs. Si le système fonctionne de façon équilibrée, les effets multiplicateurs dépassent les limites de la ville. Le fait que la ville se développe en obéissant aux principes établis dans le Plan d'Aménagement du Territoire National ou Local contribue à un développement national équilibré, et à réduire les mouvements migratoires massifs à partir des localités périphériques vers les grandes villes.

Les principes exposés sont la base de la construction du modèle d'analyse de la présente recherche : nous partons de trois concepts de base, *Croissance urbaine* (déjà définie supra), *Planification urbaine* et *Gestion urbaine*.

La *Planification urbaine* est l'organisation, sous forme d'un Plan, des décisions systématisées et orientées vers des objectifs spécifiques, concernant le développement urbain.

Pour SMALL J. et WITHERICK M. (1992), la Planification urbaine est le processus qui consiste à gérer les changements pour atteindre des objectifs particuliers concernant le système urbain. Selon eux, elle opère à différentes échelles spatiales et, en conséquence, peut révéler une certaine complexité. Ils citent comme exemple le fait qu'une grande partie de la planification urbaine concerne l'amélioration des problèmes urbains hérités, tels que la correction de déséquilibres dans le système urbain (comme la concentration excessive de la croissance dans les grandes villes) ou l'amélioration des conditions existantes dans la ville (adoption de programmes de logement et schémas de trafic automobile, amélioration des services sociaux et de bien-être). A Praia, les responsables pour la planification et la gestion de la ville font face, quotidiennement, à des problèmes hérités. Dans l'histoire de la ville nous trouvons des moments où les

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

autorités locales ont essayé de créer et de mettre à exécution des instruments de gestion et planification pour améliorer le paysage urbain et contrôler l'occupation de l'espace, mais aussi des moments de laisser faire pendant lesquels l'occupation spontanée s'est beaucoup accentuée (voir partie III). Les périodes proches des élections municipales sont les moments où la fiscalisation est presque inexistante, car les élus municipaux n'ont pas envie de perdre des votes.

La planification urbaine peut aussi être davantage « tournée vers l'avenir » dans le sens où elle peut projeter tendances, prévoir les problèmes et définir les stratégies pour les minimiser, ainsi que maximiser les avantages compétitifs.

SMALL J. et WITHERICK M. (1992) identifient deux objectifs principaux de la planification urbaine:

- ◆ Améliorer la qualité de l'utilisation des ressources et des potentialités;
- ◆ Améliorer la qualité des environnements matériel et social ;

Pour la *Gestion urbaine*, nous entendons un ensemble d'actions et d'activités entreprises surtout par les structures publiques et qui concernent l'exploitation et l'utilisation des ressources urbaines. Elle comprend la réalisation d'inventaires pour l'évaluation des potentialités et capacités des sols urbains, la planification urbaine et l'évaluation des différents stratégies qui peuvent être adoptées pour l'exploitation et utilisation des ressources, l'identification et la résolution des problèmes et des conflits entre l'exploitation de différents ressources, et la minimisation des impacts sur l'environnement.

Selon le modèle théorique de base de la présente analyse, pour qu'il y ait développement urbain, il faut développer l'*urbanité* et la *territorialité*. Dans le cas concret de notre étude, nous avons conçu la *croissance urbaine*, par hypothèse, comme notre variable dépendante et le *système de gestion et de planification urbaine* comme variable explicative et interactive.

Les principes de base prévoient qu'on doit comprendre quels sont les effets multiplicateurs rétroactifs entre les deux processus et identifier les rapports de convergence et/ou divergence avec l'urbanité et la territorialité pour pouvoir expliquer les formes de croissance actuelles à travers le système de gestion et de planification existant.

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

L'hypothèse a été confrontée à des données et informations diverses, concernant la réalité concrète de la ville. Pour cela, à partir de l'hypothèse initiale qui est « *le système existant de gestion et de planification urbaine explique les formes de croissance actuelles et les déséquilibres qui en résultent*, nous avons défini les dimensions dans lesquelles nous voulions étudier le phénomène et, par la suite, nous avons défini les indicateurs à traiter.

La croissance urbaine a été analysée en tenant compte de trois dimensions, pour lesquelles ont été choisis des indicateurs à traiter inspirés par les principes définis dans le modèle théorique de base : *démographique* (évolution de la population, composition par sexe et âge, distribution des résidents par quartiers, structure sociale des quartiers, et distribution et intégration des immigrants), *occupation et organisation de l'espace* (périodes d'occupation de l'espace, axes d'expansion de la ville et structure fonctionnelle de la ville) et *développement urbain* (conditions de vie des résidents et niveau d'accès aux infrastructures et services urbains) (figure 8).

Le système de gestion et de planification urbaine a été étudié selon deux dimensions et leurs indicateurs respectifs: *politiques urbaines* (analyse critique de la législation et de la réglementation urbaine existante), *planification urbaine* (analyse critique des plans de développement urbain et des plans directeurs existants, ainsi que des études produites sur la ville de Praia) et *gestion urbaine* (analyse critique de l'organigramme et du fonctionnement des services d'urbanisme).

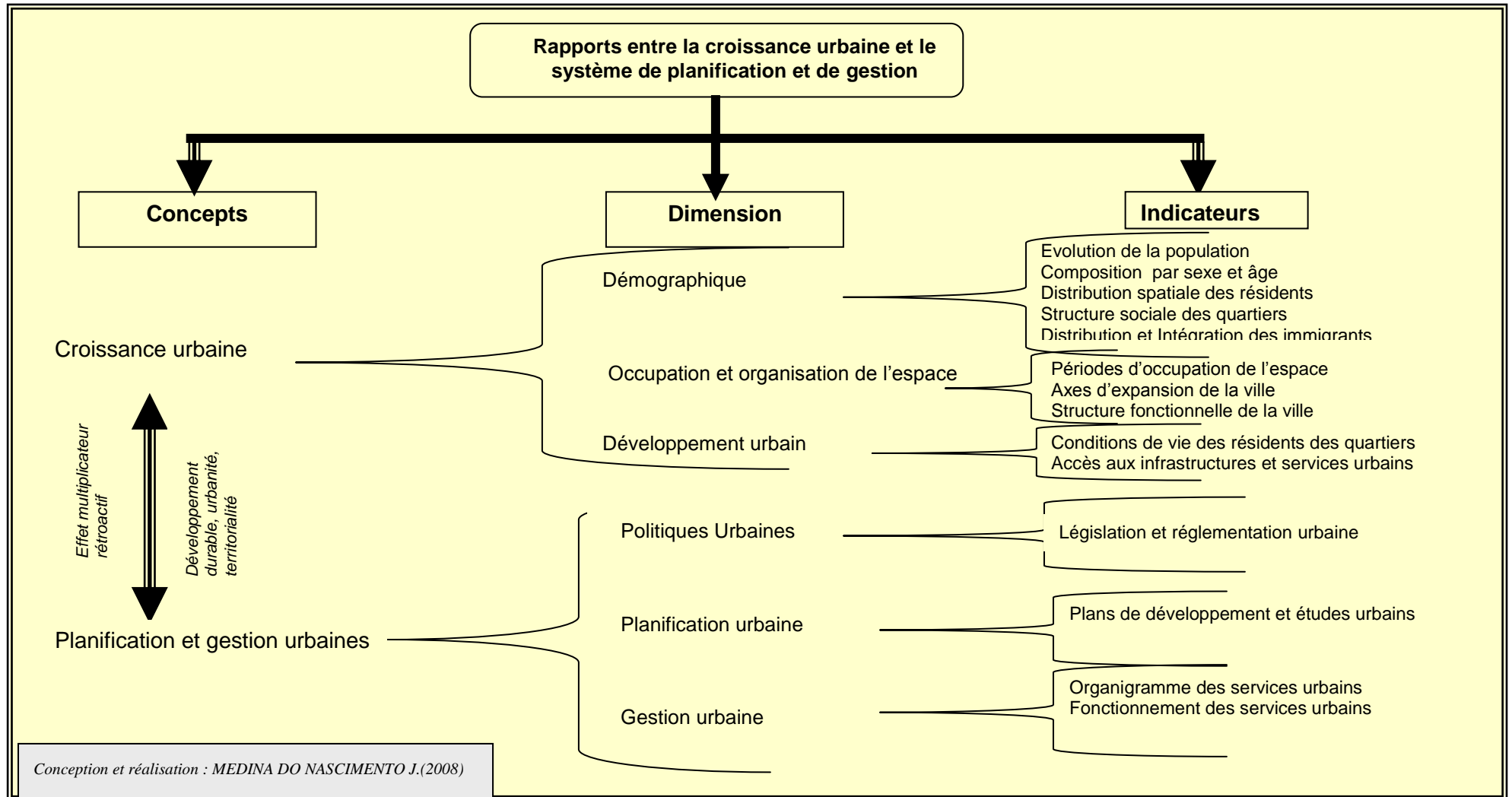


Figure 8 - Modèle d'analyse

L'analyse de l'occupation et de l'organisation de l'espace et de la structure fonctionnelle a été importante dans la mesure où elle nous a aidé à comprendre l'organisation de la ville et à y définir des axes de croissance. L'analyse critique de l'accès aux infrastructures et services urbains et de l'accessibilité des quartiers de résidence s'est révélée fondamentale pour comprendre les formes de croissance de la ville et établir une relation avec le développement urbain.

Finalement, l'analyse critique des politiques urbaines, de la structure du système de planification et de gestion urbain nous a permis d'identifier leurs points forts et faibles et établir une relation avec les aspects de croissance urbaine abordés et, enfin, de produire une série de recommandations d'amélioration dans une perspective de durabilité.

Les informations utilisées ont été récoltées aussi bien à partir de sources primaires que secondaires. Pour la récolte des données de source primaire, et basés sur les principes théoriques du développement urbain retenus pour cette thèse, les instruments suivants ont été privilégiés comme les plus adéquats au contexte:

- Un questionnaire appliqué aux immigrants étrangers, compte tenu de leurs origines, leurs motivations de changement de lieu de résidence, leurs conditions de vie dans la ville, leurs formes d'intégration dans la société de Praia ;
- Un questionnaire appliqué aux capverdiens originaires des autres localités du pays, compte tenu de leurs origines, leurs motivations de changement de lieu de résidence, leurs conditions de vie dans la ville, leurs formes d'intégration dans la société de Praia ;
- Un questionnaire appliqué aux natifs de Praia, compte tenu de leurs relations avec les immigrants et avec l'espace de leur quartier et de la ville en général;
- Une fiche d'inventaire des fonctions centrales pour la cartographie de la structure socio fonctionnelle de la ville ;
- Une base cartographique pour la délimitation des taches d'occupation récente ;

L'application des questionnaires a été directe, même si dans les cas des étrangers et des personnes sans instruction, l'enquêteur a souvent dû remplir lui-même la fiche, basée sur les réponses orales.

Le choix des questionnaires comme une des méthodes de récolte d'informations sur les différents aspects de l'immigration s'est révélé adéquat car il a permis de recueillir des données originales, de quantifier les réponses et de procéder à de nombreuses analyses et corrélations, permettant d'avoir une image des conditions de vie des immigrants et des processus d'intégration dans la ville.

Les questions choisies ont été fermées, même si souvent on a opté pour entrouvrir pour pouvoir récolter des informations complémentaires, à travers la création de l'option *autres*, donnant au répondant la possibilité d'écrire une réponse absente du groupe de réponses données. Le choix de ce type de question a été défini en tenant compte de la facilité d'application (les enquêtés sont plus disponibles pour répondre aux questions fermées) et de la rapidité de repérer, systématiser et classer l'information après récolte.

Nous avons utilisé aussi des informations récoltées de sources secondaires:

- ◆ Recensement général de la population et habitat du Cap-Vert (2000) ;
- ◆ Recensement général de la population et habitat du Cap-Vert (1990) ;
- ◆ Recensement général de la population et habitat du Cap-Vert (1980) ;
- ◆ Recensement général de la population et habitat du Cap-Vert (1970)
- ◆ Photographies aériennes de la ville de Praia (2005);
- ◆ Schéma structurel du Plan de développement Municipal (1998) ;
- ◆ Statistiques des liaisons au réseau d'électricité, égouts et eau potable (2002-2006);
- ◆ Statistiques du réseau de transports collectifs à Praia (2002-2007) ;
- ◆ Plan Directeur Municipal de Praia (1989)
- ◆ Schéma structurel du Plan Directeur Municipal de Praia (1998).
- ◆ Proposition de Plan Directeur Municipal de Praia (2008)
- ◆ Législation de l'aménagement du territoire, gestion des sols urbains et législation municipale.
- ◆ Les deux derniers rapports d'activités de l'entreprise de transports TRANSCOR, avant sa faillite ;

2.2. Synthèse de quelques études sur la ville de Praia

La ville de Praia a été objet d'étude par des gens de divers domaines scientifiques, mais très peu d'entre eux sont connus, parce que la plupart ont été produits dans le contexte de formations académiques à différents niveaux (thèses de doctorat, mémoires de maîtrise, mémoires de master, dissertations de DEA) et n'ont pas été déposés dans les

bibliothèques publiques. Les études sur la ville que nous avons pu consulter sont résumées dans les tableaux 6, 7,8 et 9. Quelques aspects que nous abordons dans la présente thèse ont été aussi traités dans les travaux cités, mais notre thèse diffère des autres en ce qui concerne l'actualité des données, l'abordage et la perspective théorique, les méthodologies et, parfois, l'échelle d'analyse.

DO AMARAL I. (2007) et HENRIQUES C.D. (1996), ont réalisé deux relevés des fonctions centrales dans le centre historique de la ville de Praia qui nous ont permis de construire une analyse de l'évolution de la structure fonctionnelle du Platô.

GOT E. (1990), JAUME C. et RIQUELME G. (1995) ont réalisé des études où ils ont traité de la croissance urbaine et le rôle des migrations dans la ville de Praia. Ils ont réalisé des enquêtes de terrain et en ont fait un traitement statistique et graphique. Ces travaux nous ont permis de comparer quelques unes de nos conclusions, pour la situation actuelle, avec celle des années 1980 et du début de la décennie de 1990.

CARNEIRO L. (1996) et MONTEIRO, H. (2000) ont élaboré des cartes de l'évolution de l'espace occupé jusqu'à 1990, qui nous ont permis de compléter notre carte de l'évolution de l'espace occupé jusqu'à l'actualité. L'étude de CARNEIRO sur la croissance urbaine dans les pays du tiers monde a travers le cas de la ville de Praia, nous a apportée une autre vision du phénomène urbain.

CUSINATO A., FONTANARI E., VAROTI A. (2001) et HOSTACHE J-B (2004), ont réalisé des recherches sur les quartiers de Praia dans une perspective comportementale en analysant l'espace vécu par les résidents de la ville. Même si notre perspective d'analyse est plutôt la géographie quantitative, leurs études nous ont aidé à consolider notre analyse qualitative.

CREPIN S. (2004) a analysé les problèmes environnementaux des quartiers de la ville de Praia et le rapport avec la croissance urbaine, apportant aussi quelques informations utiles à notre thèse.

DELGADO A .A. (2005) a étudié les quartiers de la ville de Praia en utilisant l'analyse multi variée : analyse factorielle des correspondances simples et multiples et classification automatique. Il s'agit plutôt d'une étude d'application de techniques statistiques.

TAVARES C. (2006) a abordé la problématique des sols urbains à Praia. Il a fait une analyse chronologique des instruments de gestion du Territoire au Cap-Vert qui nous a apportée des informations intéressantes pour le chapitre 9 de notre thèse.

Tableau 6 - Synthèse de quelques études sur la ville de Praia (1)

Référence bibliographique	Echelle	Résumée des aspects traités pertinents pour la thèse	Perspective/méthodologies
DO AMARAL I. (1964), Santiago de Cabo Verde, a terra e os os homens, memórias da junta de investigações do ultramar, 48 (2 ^a sér.) , Lisboa.	Régionale: île de santiago	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Evolution du site de la ville de Praia et expansion vers les plateaux voisins; ◆ Principales interventions urbanistiques depuis la fondation de la ville jusqu'à 1964; ◆ Analyse de la structure fonctionnelle de la ville; 	<p>Perspective d'analyse : géographie régionale : description des paysages et caractéristiques géologiques et morphologiques</p> <p>Méthodologies : observation directe et relevés des informations diverses sur le terrain ; élaboration de profils géomorphologiques et géologiques, cartographie, relevé fonctionnel, analyse et traitement graphique de l'information.</p>
GOT E. (1990), Migrations et urbanisation : les conséquences des migrations internes et externes sur la croissance urbaine de Praia, capitale du Cap-Vert, Rouen, mémoire de maîtrise, LEDRA, Université de Rouen.	Locale : Quartiers : ménages migrants des quartiers ; ville de Praia	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Caractéristiques et distribution des migrants (vers Praia et vers l'étranger) ; ◆ Mécanismes des mouvements migratoires ◆ Economie familiale : rôle des investissements des émigrés et celui des réalisations des immigrés dans la ville ◆ Conséquence des migrations sur la ville 	<p>Perspective d'analyse : sociologie des migrations et géographie quantitative.</p> <p>Méthodologie : observation directe, recherche de documentations et statistiques ; application d'un questionnaire aux familles d'immigrés et émigrés ; analyse et traitement des données utilisant les logiciels d'BASEIII plus et SYGRAF.</p>
JAUME C. et RIQUELME G. (1995), La croissance urbaine au Cap-Vert, l'exemple de Praia : analyse de la dynamique sociale sur les quartiers de Eugénio Lima, Pensamento, Castelão et Achada Mato, Rouen, mémoire de maîtrise, LEDRA, Université de Rouen	Locale : quelques quartiers administratifs de la ville de Praia : Eugenio Lima, Pensamento, Castelão et Achada Mato	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Croissance urbaine : nature et structure du fait urbain et moteurs de la croissance ; ◆ Dynamique sociale sur les espaces spontanés de Eugenio Lima, Pensamento, Castelão et Achada Mato 	<p>Perspective d'analyse : analyse sociodémographique</p> <p>Méthodologie : observation directe, recherche de documentations et statistiques ; application d'un questionnaire aux familles des quartiers étudiés ; analyse et traitement graphique et statistique.</p>
HENRIQUES C.D. (1996) – Notas sobre a distribuição das actividades terciárias nos centros históricos da Praia e do Mindelo, Lisboa, Garcia da Horta. Série de geografia, 15 (2), p. 119-129.	Locale : centres historiques de Praia et Mindelo	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Caractéristique démographique et sociale du centre historique de Praia ◆ Caractéristique démographique et sociale du centre historique de Mindelo ◆ Structure fonctionnelle de Praia; ◆ Structure fonctionnelle de Mindelo 	<p>Perspective d'analyse : géographie quantitative</p> <p>Méthodologies : observation directe et relevés fonctionnels détaillés des centres historiques de Praia et Mindelo ; recherche de documentations et statistiques cartographie, analyse et traitement graphique de l'information.</p>

Tableau 7- synthèse de quelques études sur la ville de Praia (2)

Référence bibliographique	Echelle	Résumée des aspects traités pertinents pour la thèse	Perspective/méthodologies
CARNEIRO L. (1996), Acerca do crescimento urbano no Terceiro Mundo: o caso de Cabo Verde visto através da Praia, Lisboa, Garcia de Orta. Série de Geografia, 15 (1), p. 35-64.	Locale : Quartiers administratifs de la ville de Praia	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Processus d'urbanisation dans le tiers monde; ◆ Processus d'urbanisation au Cap-Vert, concrètement à Praia; ◆ Analyse historique de l'évolution et expansion de la ville entre 1930 et 1985; ◆ Problématique de l'habitat au Cap-Vert; 	<p>Perspective d'analyse : Géographie quantitative/ Méthodologies : Observation directe et relevés des informations diverses sur le terrain ; cartographie, analyse et traitement graphique de l'information.</p>
DELGADO M. (1996) – O crescimento da cidade da Praia e sua relação com a saúde pública, Lisboa, Dissertação de Mestrado apresentada ao Instituto Superior Técnico, Lisboa.	Locale : Quartiers administratifs de la ville de Praia	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Encadrement de la ville de Praia au niveau social, économique et au niveau du développement de la santé publique, dans le contexte national; ◆ Infrastructures et services d'assainissement, de transport, énergie et eau à Praia; ◆ Le système de drainage et de récolte de déchets; ◆ Rapport entre santé publique et accès aux services et infrastructures diverses; ◆ Analyse des indicateurs de santé. 	<p>Perspective d'analyse : Sociologie urbaine Méthodologies : Observation directe; recherche de documentations et statistiques, application d'un questionnaire sociologique, analyse et traitement graphique de l'information.</p>
MONTEIRO H. (2000) – Cidade da Praia: Uma alternativa possível. Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitectura da Universidade Fluminense do Rio de Janeiro.	Locale : Quartiers administratifs de la ville de Praia	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Analyse de l'évolution historique de Praia et son encadrement dans le contexte national ; ◆ Diagnostic des principaux problèmes de la ville en ce qui concerne l'approvisionnement en eau, énergie, accès aux réseaux d'égouts, et drainage d'eaux pluviales, récolte de déchets, réseaux de téléphones et de transports. ◆ Propositions pour l'amélioration des réseaux. ◆ Diagnostic des potentialités et carences urbanistiques; ◆ Propositions d'interventions urbanistiques ; 	<p>Perspective d'analyse : Architecture et urbanisme Méthodologies : Observation directe et relevés des informations diverses sur le terrain ; photographie des paysages des quartiers, élaboration de croquis et cartes, dessein d'un projet de propositions d'amélioration du paysage urbain; Analyse de l'information.</p>

Tableau 8- synthèse de quelques études sur la ville de Praia (3)

Référence bibliographique	Echelle	Résumée des aspects traités relevant pour la thèse	Perspective/méthodologies
CUSINATO, A; FONTANARI, E. & VAROTI, A. (2001) – Praia: una capitale in formazion, Napoli, Liguori Editore.	Locale : La ville de Praia, en général et ses quartiers administratifs.	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Structure et évolution de la population à Praia; ◆ Analyse sociologique des aspects sociaux des résidents de Praia, notamment, du rôle des agents économiques, politiques et culturels ; ◆ Etablissement d'une typologie des différents types de population qui interagissent dans l'espace de la ville (y compris les migrants pendulaires et les immigrants) ; ◆ Rapport entre la croissance urbaine et les transformations dans les modes de vie des résidents et formes de sociabilité ; ◆ Rapport entre espaces de sociabilité et activités économiques informelles. 	<p>Perspective d'analyse : Sociologie urbaine</p> <p>Méthodologies : Observation directe; analyse et traitement graphique et cartographique de l'information.</p>
DO NASCIMENTO J.M. (2003) O crescimento urbano e a estrutura funcional da cidade da Praia, Lisboa, dissertação de mestrado, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa	Locale : Quartiers administratifs de la ville de Praia	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Théorie et concepts de l'analyse de l'espace urbaine ; ◆ Caractérisation générale de la ville; ◆ La croissance urbaine et la différenciation sociale de l'espace; ◆ Le réseau de transports publics à Praia : connectivité du réseau et accessibilité des quartiers ; ◆ La structure fonctionnelle de la ville de Praia 	<p>Perspective d'analyse : Géographie quantitative</p> <p>Méthodologies : Observation directe ; recherche de documentations et statistiques, relevé fonctionnel détaillé, analyse et traitement cartographique, statistique et graphique de l'information.</p>
CREPIN S. (2004), Dégradations environnementales dans une ville en forte croissance : l'exemple de Praia (République du Cap-Vert), Mémoire de Maîtrise, LEDRA, Université de Rouen	Locale : Quartiers administratifs de la ville Praia	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Présentation de la ville et de ses principaux traits ; ◆ Pression démographique et les problèmes de logement ; ◆ Répartition des équipements collectifs dans la ville ; ◆ Découpage social de la ville de Praia ; ◆ Etat des lieux des différents problèmes environnementaux à Praia ; ◆ Conséquences néfastes de l'urbanisation sur l'environnement ◆ Les multiples facteurs de la mauvaise qualité environnementale de Praia; ◆ La gestion urbaine et l'environnement ; ◆ Les différentes options à exploiter concernant les altérations directes de l'environnement praïen; ◆ Les alternatives réalisables concernant l'implication de la population et des responsables dans les politiques environnementales. 	<p>Perspective d'analyse : Géographie quantitative et Géographie radicale (rapports homme/environnement)</p> <p>Méthodologies : Etat des lieux sur l'ensemble de la ville de Praia ; recherches bibliographiques ; enquête socio environnementale ; Application d'un questionnaire type ; Entretiens avec des responsables divers ; Traitement statistique, graphique et cartographique de l'information</p>

Tableau 9- synthèse de quelques études sur la ville de Praia (4)

Référence bibliographique	Echelle	Résumé des aspects traités	Perspective/méthodologies
HOSTACHE J.-B. (2004), Les territoires de la ville au Cap-Vert. Etude de la production sociale d'espace à Praia (Cap-Vert), Mémoire de Maîtrise, LEDRA, Université de Rouen	Locale : Quartiers représentés par les résidents Achada Santo António, Bela Vista, et Terra Branca	Caractéristiques de l'urbanisation et des conditions de vie à Praia ; Structures sociologiques Espaces de vie Problèmes d'environnement urbain Inscription des praienses dans l'espace géographique : territorialités et réseaux de sociabilité Mobilité intra et inter-îles ; Mobilité vers l'étranger ; Les espaces des représentations	Perspective d'analyse: Géographie culturelle et du comportement. Analyse des représentations sociales et du quartier perçu par les résidents. Méthodologies : Application d'un questionnaire et des entretiens ; élaboration d'une base documentaire ; observation de terrain et sélection des espaces à étudier et le traitement statistique et cartographique des informations : élaboration des cartes mentales et des tableaux synthèse ;
Delgado A. A. (2005) Técnicas da Estatística Multivariada para a Caracterização Socioeconómica dos Bairros da Cidade da Praia em 2000: Níveis de Vida dos Chefes dos Agregados Familiares, Dissertação de Mestrado Instituto Superior de Estatística e Gestão de Informação da Universidade Nova de Lisboa.	Locale : Quartiers administratifs de la ville Praia	Analyse factorielle des variables socio-économiques à partir des données du recensement de 2000; Identification des facteurs de développement économique ; Explication des niveaux de développement socio-économique des quartiers de la ville;	Perspective d'analyse: Statistique multi variée Méthodologies : Analyse multi variée : Analyse en composantes des composantes principales, Analyse factorielle des correspondances simples, analyse factorielle des correspondances multiples et classification automatique.
TAVARES C. (2006) A política de solos na política Urbana : sua relevância na cidade da Praia – Cabo Verde. Dissertação de Mestrado, Universidade Nova de Lisboa,	National et locale : Analyse des politiques nationales et des quartiers urbains	Analyse chronologique et critique des instruments de gestion territoriale au Cap-Vert et à Praia ; La dynamique du lotissement à Praia ; L'actuation des agents publics et privés dans la transformation des modèles d'utilisation des sols; fragilités liés à la Planification urbaine.	Perspective d'analyse: Géographie politique et quantitative. Méthodologies : Analyse critique des instruments légaux de planification urbaine et d'Aménagement du Territoire, ainsi que traitement statistique de l'information.

2.3. Théories et modèles d'organisation et de fonctionnement de l'espace urbain

Plusieurs auteurs, de différentes disciplines, se sont intéressés aux questions du développement urbain. BEAUJEU-GARNIER J. (1997) a analysé l'espace urbain sous tous ses aspects géographiques, en partant des aspects théoriques de l'analyse de la ville en tant que système, en passant par la structure fonctionnelle et différenciation sociale, les réseaux de transports, etc. Elle a considéré que « *la surface occupée par un organisme urbain, quel qu'il soit, n'est pas homogène. Le tracé du réseau de communication, le volume, la taille, la disposition des bâtiments et la densité du cadre bâti ne se présente pas de la même manière suivant la partie de la ville que l'on étudie. A la diversité morphologique s'ajoute la diversité fonctionnelle et, à l'intérieur d'une même fonction, des oppositions ou des nuances quantitatives et qualitatives.* Elle considère que ce rôle, important dans sa diversité, provient des trois aspects fondamentaux de la fonction urbaine : toute ville possède un groupement d'activités tertiaires (commerces, transports, administration,...), un rassemblement d'entreprises de production (usines, mines, ateliers, artisanat) et une masse de logements, la fonction résidentielle. Les fonctions centrales se distribuent par l'espace de la ville en obéissant à une logique propre, déterminée par différents facteurs de divers ordres, notamment, le prix du sol, le niveau de vie des résidents, les politiques et consignes d'aménagement de la ville, l'accessibilité et l'importance économique et administrative des quartiers, la proximité d'autres fonctions complémentaires, entre autres. L'organisation de l'espace de la ville sera donc le résultat de l'action conjointe des facteurs cités » (BEAUJEU-GARNIER J., 1997).

D'après PACQUEUR B. (2006), « *les villes produisent de la valeur économique au sein des entreprises, la production économique des villes est plus que la somme des productions de toutes les entreprises qui y sont implantées. L'intérêt stratégique des villes n'épouse pas nécessairement celui des entreprises locales, car ces intérêts multiples ne coïncident pas entre eux et surtout sont partie prenante de jeux menés à des échelles territoriales différentes. La ville n'est plus seulement le réceptacle de l'activité mais elle participe à la production en tant que telle. Le collectif d'acteurs qui gouverne la ville devient un acteur économique relativement autonome* ». Selon cet auteur, la ville est « *une machine à produire l'innovation* ». Elle favorise incontestablement à la fois l'innovation au sens large du terme et sa diffusion spatiale.

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

D'après BAUDOUIN T. et COLLIN M. (2006), la ville est, « dans le contexte mondial actuel, un important acteur économique et social et par conséquent la principale puissance publique au niveau local. Les relations entre la ville et les entreprises qui s'y installent, s'émancipent de l'économie traditionnelle, pour pénétrer dans tous le temps et les espaces sociaux de la ville productive. La ville doit, par elle-même, pouvoir faire pleinement jouer les capacités spécifiques de son territoire. Ce sont les citoyens de chaque ville qui doivent se mobiliser concrètement pour mettre en œuvre les stratégies qu'ils estiment nécessaires à l'accomplissement de leur territoire productif. Selon ces auteurs, la démocratie dans les cités s'invente en permanence selon les lieux et les enjeux productifs ».

Selon BAUDOUIN T. et COLLIN M. (2006), la nécessité de coopération et les compétitions d'intérêts multiples, amènent à caractériser la ville acteur économique comme un instituant capable de mobiliser ses citoyens autour de la production d'un territoire commun. Les capacités des citoyens pour entreprendre déterminent la prépondérance économique d'une ville dans le système local, régional et mondial.

CLARK D. (1982) a considéré que même s'il existe d'importantes économies d'échelle et des bénéfices sociaux résultants du fait de vivre en étroite proximité avec ses voisins, les inconvénients tels que la congestion, le bruit, la pollution et le manque d'intimité et d'espace privé, suggèrent que l'émergence des villes en tant que forme de peuplement prédominant, n'est pas nécessairement un développement logique et inévitable. Selon cet auteur, deux points de vue se distinguent dans les études réalisées à ce propos qui soulèvent l'importance de pré conditions et des impératifs économiques pour la croissance urbaine, et qui accentuent la fonction des liens sociaux :

- ◆ Le premier point de vue est basé sur les bénéfices de la concentration dans un même espace, qui se traduit par la réduction des coûts d'installation, production, distribution et manutention des activités économiques. La théorie de base économique explique tout un ensemble de relations subjacentes à cette perspective d'interprétation de la croissance urbaine. D'après CLARK, les villes peuvent survivre seulement en achetant des produits alimentaires, des matières premières et d'autres produits nécessaires, et toute activité qui augmente le niveau d'importation est productrice de ville dans la mesure où elle offre une opportunité à l'intensification de la croissance urbaine. L'économie urbaine peut ainsi, dans son niveau le plus simple, être réduite à

deux secteurs interdépendants, le secteur *basique* et le secteur *non basique* (figure 9).

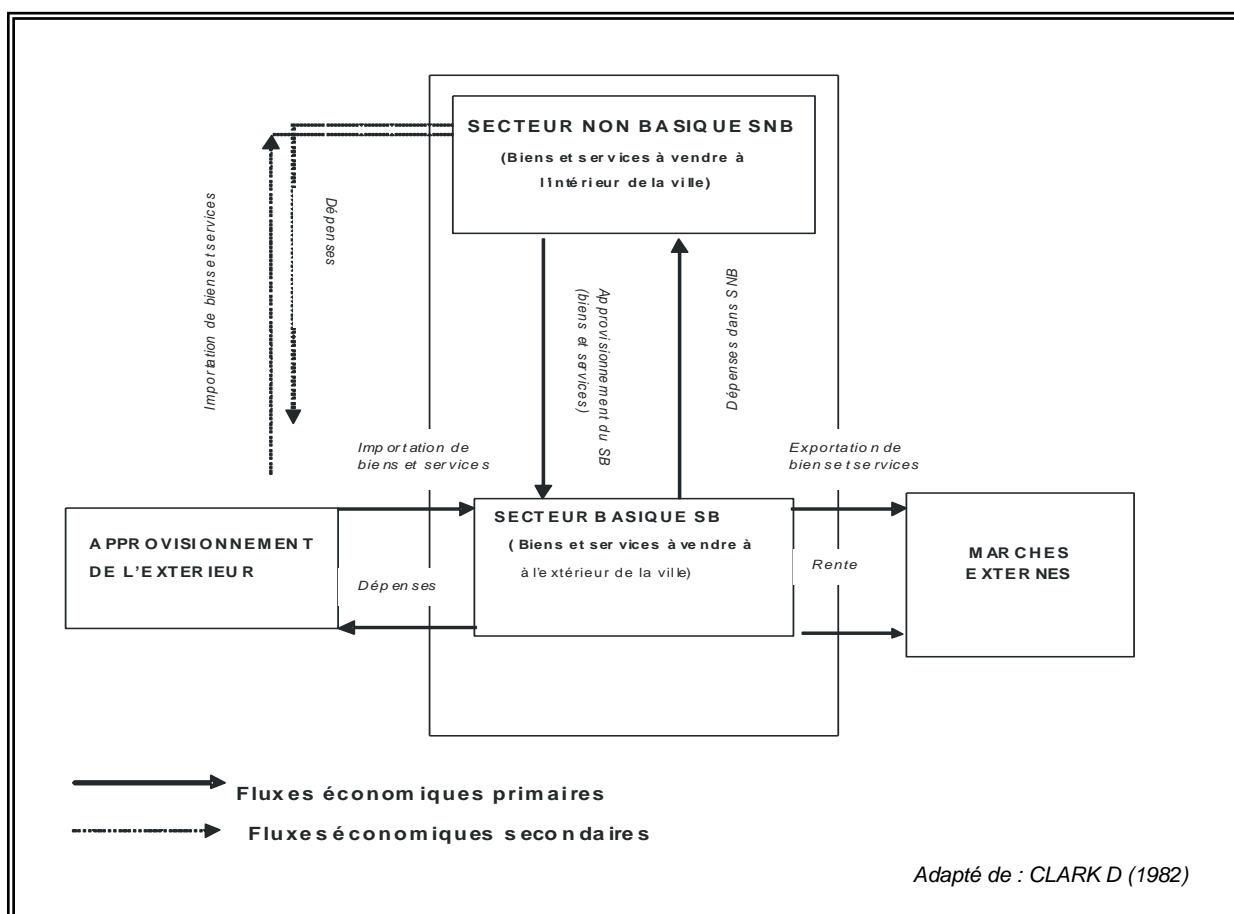


Figure 9 - Composants basiques et non basiques dans l'économie urbaine D'après CLARK D (1982).

Les composantes basiques et non basiques sont interdépendantes et toute altération de l'une d'entre elles provoque des altérations sur l'ensemble. Cette vision systémique du fonctionnement de la ville est la raison de notre intérêt pour ce modèle.

ADAMS J (1960)¹⁵, un défenseur d'une autre perspective d'abordage théorique de la croissance urbaine, met l'accent sur la tendance du comportement humain à créer des liens. Il soulève l'importance des liens interpersonnels fondamentaux qui stimulent la propension des gens à se rassembler dans un même espace. Cette perspective soulève les propriétés complémentaires des relations humaines individuelles, entre homme/femme, mère/enfant, vendeur/acheteur, etc. L'auteur considère que de tels liens introduisent de fortes tendances centripètes entre les populations humaines. Même les petits groupes offrent à ses éléments de la sécurité, de la défense et de la solidarité et

15

Idem

deviennent plus attractifs, stimulant les autres à se joindre au groupe. L'augmentation du nombre des membres de la société provoque l'élévation de la valeur des bénéficiaires de la communauté. D'après cet auteur, l'expansion des villes a été essentiellement un processus social, une expression plutôt des changements au sein des interactions de l'homme avec ses semblables que de ses interactions avec l'environnement. L'innovation des villes a consisté en l'installation d'une série des nouvelles institutions, l'augmentation de la taille et de la complexité de l'unité sociale, plus que des innovations basiques au niveau de la subsistance.

Un autre auteur, MEIER R. L. (1962)¹⁶ a analysé la nature des liens entre les individus et a suggéré que sa formation a été facilitée par la proximité géographique et par l'acquisition et la rétention de connaissances, de façon à ce que les villes se développent d'abord pour pouvoir faciliter la communication interpersonnelle. Il a identifié une caractéristique importante, selon lui une attraction fondamentale de la ville, qui est le temps dépensé dans les activités publiques et professionnelles en opposition à la vie particulière et familiale, de façon à ce que les symboles et expériences partagés génèrent des liens civiques qui aident à maintenir et renforcer la cohésion de la ville.

Ces réflexions sur le développement urbain nous ont permis de connaître d'autres points de vue sur la question que nous développons et d'élargir notre champ théorique d'analyse. Les théories d'organisation de l'espace urbain nous ont aussi beaucoup intéressés. Pour comprendre la croissance urbaine à Praia, nous avons besoin de connaître l'expérience d'autres géographes qui se sont intéressés à la connaissance de l'organisation de l'espace d'autres villes du monde et qui en ont développé des théories et des modèles.

L'analyse de l'espace urbain a été objet de réflexion scientifique, de théorisation et de modélisation par divers auteurs. Les approches et les échelles d'analyse ont été multiples et BAILLY A.S. (1975), les a groupés en trois principaux types :

- ◆ Les modèles descriptifs (ou morphologiques) qui constatent la régularité et la structure d'un phénomène ;
- ◆ Les modèles explicatifs qui s'attachent à l'explication des régularités décelées dans l'organisation urbaine. Ces modèles utilisent des techniques mathématiques variées (modèles analytiques, itératifs, probabilistes, de simulation);

¹⁶

Idem

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

- ◆ Les modèles normatifs ou futuristes qui présentent ce qui semble le meilleur pour la société

Parmi les multiples approches, modèles et théories d'analyse de l'espace urbain quelques uns nous ont inspirée, a travers leurs principes, hypothèses et schémas, pendant le processus de construction du modèle d'analyse.

La théorie des zones concentriques développée par BURGESS E. (1926), inspirée des modèles biologiques de Darwin, a attiré notre attention dans la mesure où il a analysé la différenciation sociale de l'espace de la ville de Chicago. La façon dont l'auteur a découpé la ville en zones concentriques autour du centre de la ville nous a inspiré pour essayer de comprendre l'organisation de l'espace de la ville de Praia et à y élaborer un schéma descriptif.

En partant d'études empiriques, BURGESS E. (1920) a réussi à dégager des régularités dans la différenciation de l'espace de la ville et a construit un modèle descriptif de l'organisation avec des zones concentriques qui se distribuaient autour du centre d'affaires de Chicago (figure10).

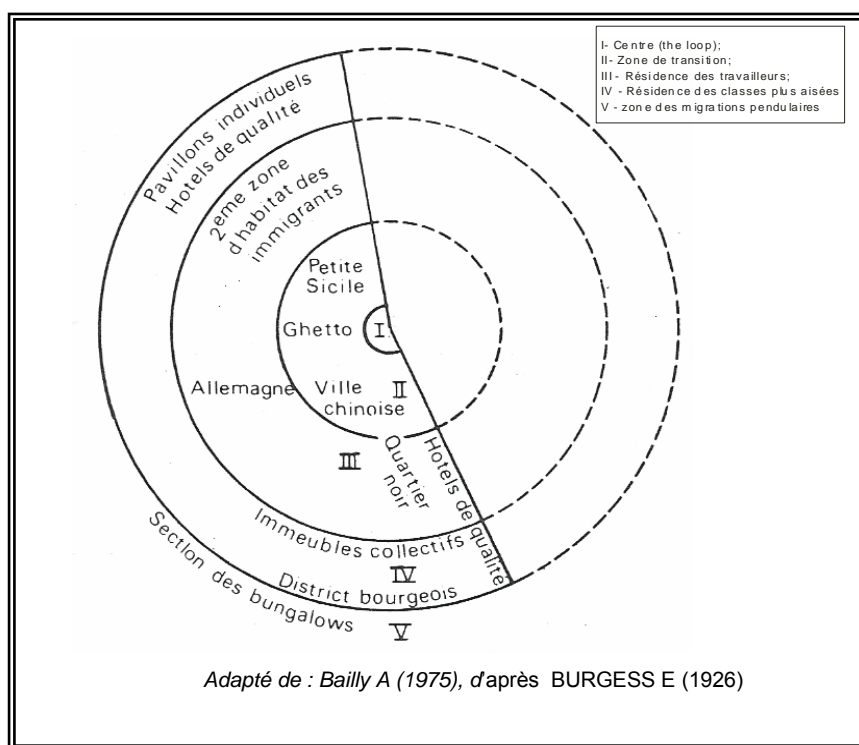


Figure 10 - Le modèle des zones concentriques

En tant que défenseur de la perspective déterministe, il a mis l'accent sur les facteurs écologiques, même en tenant compte aussi des éléments économiques. L'objectif du

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

modèle était d'expliquer les régularités de la distribution de la fonction résidentielle, la différenciation sociale de l'espace urbain et les métamorphoses des quartiers en fonction de la mobilité interne des résidents. Il a voulu élaborer une description généralisée de la structure résidentielle d'une ville dans un contexte temporel, et identifier les aires avec des problèmes sociaux.

BURGESS E. a établi une relation étroite entre la promotion sociale et la localisation des activités. Le dynamisme fonctionnel qui caractérise la société urbaine, facilite la promotion sociale et provoque des mouvements continu d'*invasion* et *succession*. Il a basé sa réflexion sur quelques présupposés, la plupart très utopiques, à notre avis.

BURGESS a découpé la ville en 5 zones distinctes et radioconcentriques autour du centre d'affaires qu'il a appelé CBD (Central Business District) où se concentraient les fonctions commerciales et services financiers. Quelques aspects du modèle de Burgess nous ont inspiré à faire l'analyse des caractéristiques des résidents des quartiers de la ville de Praia, ce qui a permis de découper la ville de Praia en secteurs urbains.

À notre avis, dans la ville de Praia, les phénomènes d'*invasion* et *succession* ne sont pas visibles dans le sens proposé par BURGESS E. L'*invasion* dans la ville de Praia se produit quand les *clandestins* s'approprient illégalement des terrains et les vendent à des familles pauvres pour la construction de petites maisons illégales. Il y a vraiment une invasion des terrains parce qu'il s'agit, dans certains cas, des terrains qui avaient été déjà objet de lotissement et avaient une destination officielle. La *succession* n'est pas un phénomène caractéristique à Praia. La *compétition*, par contre, est très marquée dans la ville de Praia entre l'occupation formelle et l'occupation clandestine/informelle des terrains (nous développerons cette question dans les prochains chapitres).

HOYT H. (1933) a essayé de couvrir les lacunes laissées par BURGESS E., en élaborant **la théorie des secteurs**. Il a basé son étude sur l'analyse de la structure interne et des processus de croissance de 142 villes américaines, et compris Chicago, en utilisant la majorité des principes de base de la théorie de BURGESS, à l'exception de celle de *l'égal facilité d'accès, égal coût et rapidité des transports dans toutes les directions à partir de n'importe quel point de la ville*, qu'il considérait comme irréaliste. Une des principales variables qu'il a utilisées a été la variation des loyers dans les aires résidentielles. Il a considéré que les classes sociales les plus aisées, qui peuvent supporter des loyers plus élevés, ont davantage la liberté de choisir où habiter, optant pour des espaces plus ouverts, plus proches du littoral et des dirigeants locaux, plus

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

accessibles à tous les niveaux, plus protégés des catastrophes naturelles, moins chargés de fonctions, à proximité des parcs, jardins et places et moins pollués. La distribution des aires résidentielles des classes aisées et la présence des axes de transit, selon cet auteur, déterminent la variation du coût des sols urbains. A proximité des axes de transit les sols sont plus valorisés et plus chers : la ville a tendance à « *se étouffer, s'allonger le long de ces lignes de transport qui bénéficient de rentes de situation* » (BAILLY A., 1975). La ville prend alors une structure en secteurs différenciés selon la fonction prédominante (figure11).

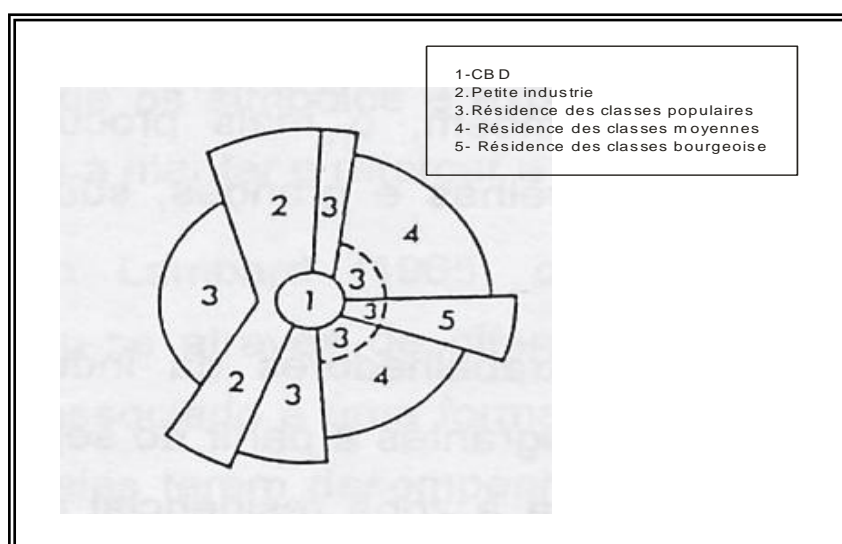


Figure 11 - Le modèle des secteurs.

D'après Hoyt H. (1933)

Dans la ville de Praia, la question des loyers et du prix des terrains est aussi très importante dans la mesure où elle détermine la distribution de la population en fonction des conditions économiques des ménages.

ULLMAN E.L. et HARRIS C.D. (1959) ont intégré les idées exposées par les deux modèles précédents en développant **la théorie des centres multiples**. Ils ont considéré que le développement urbain se fait (dans plusieurs villes), autour de multiples nœuds dispersés et liés par des axes de transit et pas par secteurs ou zones radioconcentriques comme le défendaient HOYT ou BURGESS. Certains de ces nœuds sont le résultat de l'agglutination de villages qui entouraient la ville, d'autres résultent de la construction des *suburbs* résidentiels et de parcs industriels dans la zone suburbaine de la ville (figure 12). Ces nœuds constituent des pôles d'attraction de personnes et de services. « *Du moment qu'il faut changer de moyen de transport (gares, stations de métro, aéroports) on observe*

l'apparition d'établissements destinés à satisfaire les besoins de la population de piétons. Touts les points facilement accessibles, même les zones industrielles et les cimetières sont générateurs de flux, et la structure de la ville devient multi nucléaire » (BAILLY A, 1975).

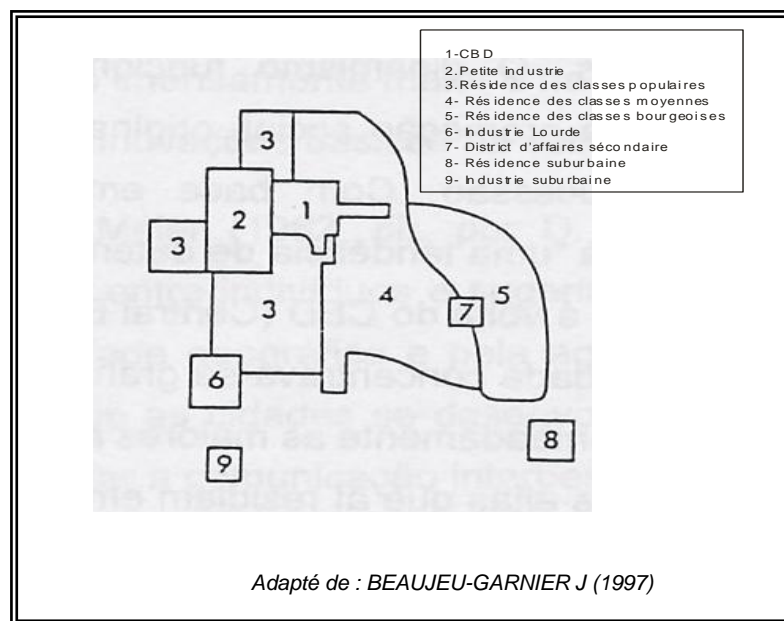


Figure 12 - Le modèle des centres multiples

D'après Ullman E.L. et Harris C.D. (1959)

Cette théorie apparaît dans un contexte de pleine expansion de la fonction administrative aux EUA, de la motorisation croissante de la population, de la diffusion des immeubles de bureaux, de la construction des parcs industriels et des centres commerciaux, ainsi que des centres de loisir et récréation. Selon Ullman et Harris (1959), le développement des centres dispersés est déterminé par quatre facteurs :

- ◆ Economie d'agglomération des fonctions proches/semblables ;
- ◆ Certaines fonctions ont besoin d'une localisation spécifique à cause de la nécessité de certains services et aménagements (ex : auprès des facteurs de production ou de la matière primaire) ;
- ◆ Effet de répulsion entre certaines fonctions (ex : industrie et résidence des classes aisés) ;
- ◆ Certaines fonctions ont besoin d'espace et, tenant compte des prix élevés des sols du centre, se localisent plutôt dans la périphérie urbaine.

Selon ULLMAN et HARRIS (1959), le nombre de centres du système urbain et son degré de spécialité varient en raison directe de l'expansion de la ville.

D'autres idées développées par HURD R. (1903) et par HAIG R. (1926) à propos de l'importance du marché foncier et des coûts de friction dans l'organisation de l'espace urbain nous ont aussi été utiles pour approfondir notre réflexion. Dans la ville de Praia nous remarquons une concentration significative des commerces et des services dans le quartier du Platô (centre ville), mais, au contraire de la théorie de HAIG¹⁷, la densité démographique au Platô et alentours est la plus faible de la ville. Néanmoins, l'idée sous-jacente au concept des *coûts de friction de l'espace* développée par HAIG est très pertinente pour notre étude car les familles *praienses*¹⁸ cherchent une *allocation optimale individuelle* quand ils cherchent à se fixer dans la ville. Elles déterminent l'*allocation optimale individuelle* en fonction de leur budget et de leur besoin en confort et cherchent à réduire les coûts de friction (rente locative versus coûts de transport). Un autre facteur qui, dans le cas de Praia joue aussi un rôle important est le degré de formalité/informalité du quartier. Les familles les plus aisées choisissent les quartiers où le degré d'informalité/spontanéité est moins visible.

À Praia les prix de déplacement, en utilisant le réseau urbain d'autobus, ne sont pas variables. Ils sont de 35 ECV/montée (ce qui correspond à 0,32 euros) indépendamment de la direction ou de la distance, sauf si on change d'autobus. En tenant compte du fait que pour certains trajets il est nécessaire de changer d'autobus, les coûts augmentent en raison directe du nombre de changements effectués pour faire le parcours. Si le déplacement se fait en voiture personnelle ou en taxi, les prix varient en fonction de la distance. Néanmoins, seules les familles les plus aisées disposent des conditions financières requises pour acquérir une voiture. Elles ont davantage de possibilités de choisir les meilleurs quartiers, même si les coûts de transport augmentent avec la distance.

En tenant compte du fait que les services et les commerces tendent à se distribuer dans les nouveaux centres de Praia (Achada Santo António, Avenida Cidade de Lisboa et Palmarejo), les idées de HAIG doivent être utilisés avec pondération. En tenant compte de l'homogénéité des prix de déplacement, la population la plus pauvre, qui constitue la plus grande partie de la population de la ville de Praia, considère comme critère de fixation de sa résidence le temps de déplacement, les prix fonciers et la rente locative. Il ne s'agit pas nécessairement de la distance absolue au centre-ville mais de la distance/temps et de la distance/coût entre le lieu de travail et le lieu de résidence.

¹⁷ Selon laquelle, la densité de l'occupation évolue dans la raison directe de la valeur foncière, soit, les familles préfèrent payer des sommes élevées (selon leur pouvoir financière) autour du centre de la ville, en cherchant à réaliser l'allocation optimale de leurs ressources

¹⁸ Résident de la ville de Praia

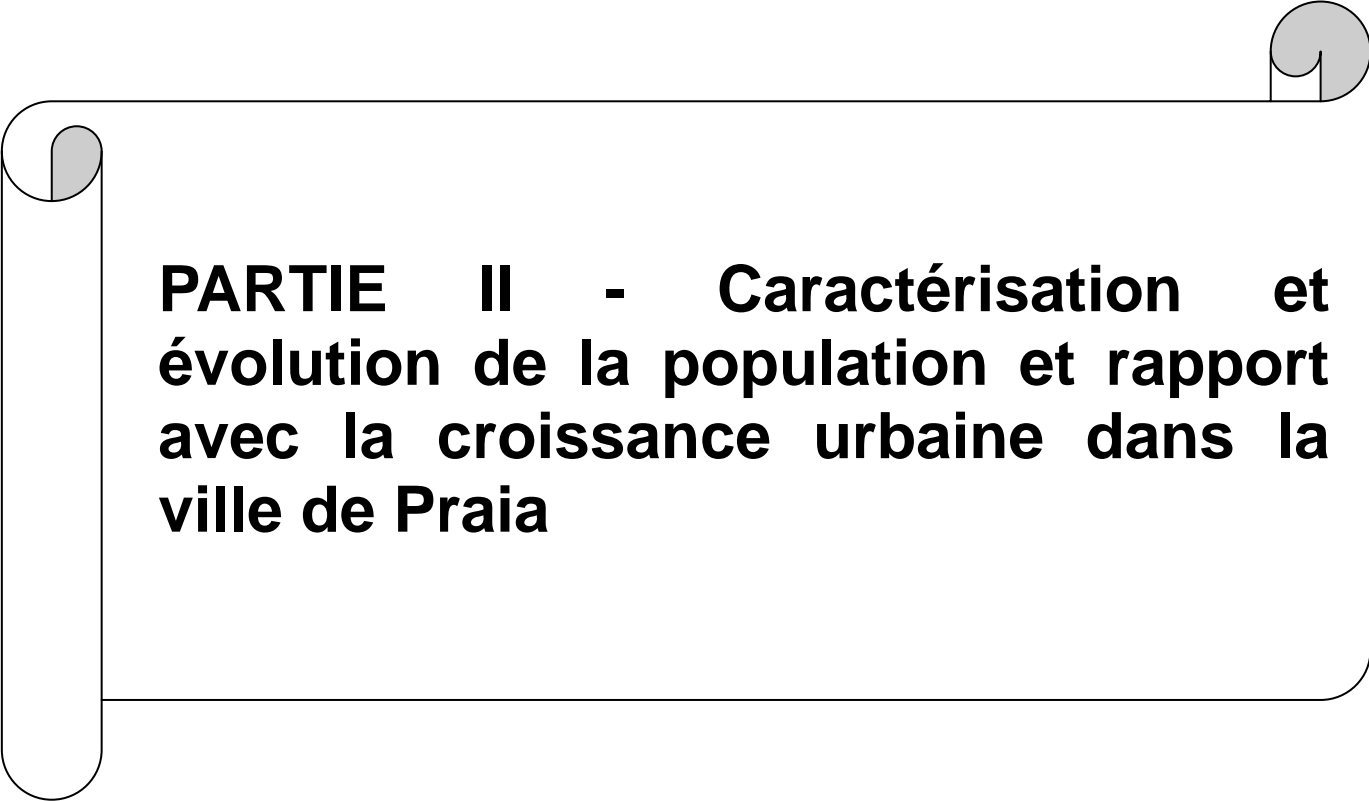
Conclusion

Les multiples tentatives pour comprendre l'espace urbain à travers l'élaboration de modèles et théories ont été fructueuses car, même si la simplification de la réalité par les schémas entraîne des difficultés au niveau de l'opérationnalisation des modèles, ils ont contribué à disposer d'une connaissance plus profonde du phénomène urbain et des interactions complexes entre les éléments du système de la ville. Au fur et à mesure que les sociétés se développaient, les facteurs qui intervenaient dans le processus de développement urbain devenaient de plus en plus nombreux et par conséquent les interactions devenaient, elles aussi, de plus en plus complexes. Alors chaque théorie et son modèle respectif sont adaptés à une réalité et à un contexte temporel concrets. Néanmoins nous avons pu trouver dans les théories et modèles décrits ici, des éléments de réflexion importants qui nous ont aidée à mieux étudier et comprendre l'espace de la ville de Praia. D'après BEAUJEU-GARNIER J, « *la complexité des milieux urbains ne peut se réduire à tel ou tel schéma qui peut cependant caractériser un certain type de ville à une époque donnée et pour une série de manifestations bien définies* ».

Conclusion de la partie I

L'importance de cette partie de la thèse est justifiée car une recherche de géographie ne serait pas complète si l'on n'a pas présenté le contexte de l'objet d'étude autant du point de vue de sa position géographique que de son développement. N'importe quelle recherche doit contenir aussi un chapitre de construction de l'abordage théorique et méthodologique pour éclairer le lecteur sur les options de l'auteur dans ce domaine. En lisant cette partie nous avons une idée très claire de ce qui a été la conception théorique de la présente recherche et de la situation actuelle en termes d'études sur la thématique abordée.

L'analyse théorique approfondie dans cette partie se justifie car *tout raisonnement géographique prend sa source et sa structure à partir de notions et de concepts, s'appuie ensuite sur toute une batterie de méthodes et d'outils permettant le traitement des informations retenues comme pertinents dans un processus de recherche donné* (GUMUCHIAN H. et MAROIS C., 2000).

A decorative graphic consisting of a large, light gray scroll-like shape with rounded corners and a vertical strip on the left side. The scroll is outlined in black and has a small gray circle at the top right corner.

PARTIE II - Caractérisation et évolution de la population et rapport avec la croissance urbaine dans la ville de Praia

Introduction

Les villes, présentes depuis le débuts des civilisations, n'ont pas cessé de se développer et de concentrer une part croissante de la population, de l'activité économique, du prestige et de pouvoir sous toutes ses ormes, por devenir aujourd'hui l'expression même de nos sociétés, de leurs potentialités et de leurs limites (BAILLY A. et HURIOT J-M., 1999).

La révolution industrielle du XVIII^e siècle a provoqué une *révolution urbaine* et les villes se sont répandues très rapidement par la surface de la terre au même temps que les mouvements migratoires s'intensifiaient progressivement. Une autre *révolution urbaine*, à la fin du XIX^e siècle, a été déclenché par le développement de la *nouvelle technologie*, concernant la découvert du circuit électrique (par Siemens), du téléphone (par Bell), du moteur à pétrole (par Daimler) et d'autres, leurs contemporaines.

La substitution de l'ancienne technologie par la nouvelle, plus raffinée, sophistiquée et complexe, a provoqué une révolution au niveau des moyens de la communication, de l'organisation, administration et dimension des entreprises. On assiste, alors, à la séparation physique du secteur de production (la fabrique) par rapport au bureau administratif et financier dont les fonctions se sont plus rapidement développés et diversifiées. Les impacts sur l'espace de la ville ont été profonds car avec le développement du tertiaire (concentré dans les centres villes), la structure fonctionnelle et les modèles de croissance urbaine ont radicalement changé. La distance au centre-ville devient le facteur déterminant des coûts de terrain et de la différenciation social de l'espace urbain. La révolution des transports a facilité les déplacements ce qui a poussé les résidents de la ville a chercher des espaces plus éloignés, mais par contre, moins chers et plus vastes que le centre-ville. On assiste alors à une progressive centralisation et concentration des services et de l'emploi et à la déconcentration de la fonction résidentielle et des secteurs productifs se traduisant en la construction des *suburbs résidentiels* et *suburbs* industriels. Plus tard, la perte progressive d'importance résidentielle du centre-ville a provoquée sa décadence et les services ont commencé à se délocaliser vers les aires suburbaines, accompagnant la migration des résidents. Actuellement, dans certains pays, des mesures de politique urbaine, visant la protection du patrimoine historique, ont été mises en place en vue la réhabilitation des centres historiques et revalorisation de la fonction résidentielle. L'espace urbain devient de plus en plus hétérogène et la différenciation et la ségrégation se fait en fonction du niveau social des résidents des quartiers.

Dans cette partie de la thèse nous essaierons de comprendre : quelles sont les caractéristiques démographiques de la population de la ville ? Quelles sont les caractéristiques sociales et économiques des résidents des différents quartiers ? Comment se distribuent et s'intègrent les immigrants (nationaux et étrangers) dans la ville ? Quels rapports avec les formes de croissance urbaine identifiés à Praia ?

Chapitre 3. Caractéristiques de la population résidente de la ville de Praia

Introduction

Actuellement, la croissance urbaine accélérée est un des phénomènes les plus importants, qui affectent autant les Pays développés que les moins développés, même si c'est avec des dimensions et des échelles différentes. La croissance urbaine est un processus très complexe qui comporte des interactions multiples entre phénomènes sociaux, culturels, économiques, environnementaux, psychologiques et politiques et se manifeste soit en tant que cause soit en tant que conséquence de ceux-ci. Les sociétés actuelles sont plutôt urbaines au contraire de ce qui se passait jusqu'à la moitié du XX^e siècle. Des phénomènes tels que la *rurbanisation* et la *périurbanisation* ont contribué à l'homogénéisation, de plus en plus progressive, des modes de vie entre les milieux urbain et rural, surtout dans les Pays les plus développés. Les politiques urbaines de la plupart des Pays du monde démontrent, de plus en plus, une volonté des gouvernements et autorités locales à faire accompagner la croissance urbaine d'un développement social, urbanistique et environnemental.

L'analyse du phénomène urbain dans différentes villes du monde et des tendances d'occupation de son espace, apponte vers deux principaux types de croissance urbaine :

- ◆ *Par agglutination et remplissage des espaces interstitiels* - quand l'occupation se fait par remplissage de tous les espaces disponibles à l'intérieur de la ville et avec la croissance en vertical de surcroît. Les périphéries se remplissent en agglutinant les espaces agricoles des alentours. Ce type de croissance peut se traduire dans l'espace par de périphéries compactes ou en format d'étoiles. Il s'agit là du type de croissance le plus répandu.
- ◆ *Par agglomération* – quand différentes villes, à force de croître et se développer finissent par se fondre et par devenir un seul ensemble caractérisé

par une certaine continuité spatiale. Ce sont des exemples de ce type d'ensemble, les *conurbations* dont les nœuds initiaux, soit gardent leur indépendance administrative, soit évoluent vers des systèmes d'*agglomérations urbaines* dont les nœuds périphériques dépendent d'un nœud populationnel central. Un ensemble de *conurbations* peut former une *Grande Région Urbaine*, laquelle, en fonction de sa dimension, peut devenir une *mégalopole* (dont les plus connues sont *Boswash*, entre Boston et Washington, aux EUA, et *Tokaido* au Japon).

Sauf dans certains pays d'Amérique latine et du monde arabe, les valeurs absolues des taux d'urbanisation dans les pays développés demeurent supérieures à celles des pays les moins développés. Néanmoins, les taux de croissance démographique dans ces derniers sont supérieurs et la tendance à la concentration dans les principales villes de ce type de pays est, de plus en plus accentuée. Des villes comme São Paulo (Brésil) et Mexico (Mexique) sont les plus grands organismes urbains du monde ce qui contribue à justifier l'importance de l'analyse des villes du Sud dans le contexte des études urbains internationales.

3.1. Quelques réflexions sur l'urbanisation à Praia et dans d'autres villes africaines

Les rythmes de l'évolution de la population de la ville de Praia ont accompagnée l'histoire du pays. Les moments de crise et les moments pendant lesquelles le décalage entre les rythmes de croissance économique de Praia par rapport au reste du pays était plus marquant, coïncident avec les moments de plus grande croissance démographique de la ville. La croissance des périphéries urbaines, surtout grâce à l'occupation par l'habitat précaire, est devenue une réalité après l'indépendance du pays. Le processus de décentralisation politique qui est en cours au Cap-Vert, contribue à la réduction des déséquilibres régionaux et les impacts spatiaux sont importants.

Plusieurs spécialistes ont réfléchi sur l'urbanisation dans des villes africaines et nous avons retenue quelques analyses qui nous avons trouvé intéressants pour nous aider à comprendre ce qui se passe à Praia.

A propos des villes africaines, HULBERT F. (2006), considère que, *plus que la ville, ce sont les formes prises par l'urbanisation qu'il faut questionner, c'est-à-dire, les périphéries urbaines qui n'en finissent plus de s'étendre, là où s'accumulent les populations de migrants dans des conditions souvent très difficiles. Ce sont ces zones là, où le concept*

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

de banlieue, tel qu'on le perçoit au Nord, ne recouvre qu'une partie des réalités urbaines telles qu'elles se vivent au Sud, qui occupent les espaces les plus vastes et qui sont aussi les plus peuplées. Ces contacts entre la ville et la campagne peuvent prendre des dimensions bien particulières liées aux besoins et aux coutumes des populations concernées ; c'est le cas en Afrique où le milieu rural fait partie, plus qu'ailleurs, de l'environnement urbain.

Il faut repenser les villes africaines en changeant l'abordage de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire de façon à créer des systèmes de gestion et planification plus adaptés à la réalité des rythmes et formes de croissance spécifiques. Il n'y a pas de modèles de gestion et planification des villes du Nord qui peuvent résoudre les problèmes des villes africaines (dont les problèmes ont une dimension différente), mais ceux-là, peuvent servir d'inspiration pour la conception de modèles plus adaptables et basées sur des principes adaptées aux rythmes, formes et caractéristiques de la croissance de chaque ville en particulier. Néanmoins, les principes de base de l'aménagement du territoire et du développement urbain sont universels et doivent être pris en compte car ils sont la condition *sine qua non* pour le succès de n'importe quel projet dans ce domaine: *durabilité, équité, participation, intégration, harmonisation*. La ville de Praia est une ville de caractéristiques très spécifiques qui, malgré les ressemblances avec d'autres villes africaines en ce qui concerne les phénomènes de croissance spontanée et l'existence de systèmes informelles de gestion foncière et de gestion de l'eau et de l'électricité, a des caractéristiques qui lui sont propres et que font d'elle un cas unique. Pour consolider notre réflexion théorique, l'analyse des réflexions d'autres auteurs sur d'autres villes africaines se révèle pertinente.

HULBERT F. (2006), à propos de Libreville (capitale du Gabon), a écrit : « *capitale d'un pays marqué par le centralisme géopolitique dans l'organisation de son territoire (à peine plus de 400000 habitants dans un pays qui n'en compte guère plus de 1,2 million), Libreville, où le terreau pour le développement des luttes urbaines ne manque pas, alors que l'habitat précaire occupe 80% de la ville et que les problèmes liés aux conditions de la vie urbaine sont criants, est un cas intéressant en soi, mais aussi parce qu'il est à l'image de beaucoup de capitales d'Afrique noire. Parce que dans les villes du Sud, plus qu'ailleurs, les problèmes portent d'abord sur les besoins essentiels, la problématique géopolitique n'en est que plus proche des réalités vécues par les citoyens. A son échelle, celle d'une ville moyenne de taille très modeste, au regard de beaucoup d'autres villes africaines, mais avec un rôle de capitale, Libreville rassemble les problématiques classiques des villes de ce continent. Ville portuaire, attirante pour les populations rurales*

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

de l'intérieur comme pour les immigrés d'autres pays de l'Afrique de l'ouest, elle ne maîtrise pas ou mal sa croissance et ses problèmes fonciers, son environnement et son fonctionnement et son urbanisation en général.

Les villes capverdiennes ont, pour leur part, connu deux phases d'urbanisation : colonial et post-colonial. A Praia, les traits de l'urbanisation coloniale se trouvent surtout dans le centre historique, le quartier du Platô et dans le Bairro Craveiro Lopes (un sous-quartier d'Achadinha). Au contraire de certaines villes africaines, les villes capverdiennes n'ont pas connu une phase d'urbanisation précoloniale, car quand les Portugais ont débarqué dans l'archipel, les îles étaient inhabitées. Au Cap-Vert, les villes et les lieux construits datent tous de la période coloniale.¹⁹

Praia est caractérisée par la coexistence de deux types d'occupation de l'espace : l'occupation *planifiée* et l'occupation *spontanée*. Les maisons des quartiers *informels* (*spontanés*) à Praia sont construites en parpaings de ciments et béton, même si elles demeurent souvent inachevées et de petites dimensions. Les maisons traditionnelles en pierre, terre et couverture de paille sont presque inexistantes dans la ville, encore répandues dans les campagnes. Nous trouvons aussi des petites baraques en tôles mais elles sont plus rares. Les problèmes de ces quartiers se posent surtout en termes de voirie irrégulière et sans pavement, de rues et ruelles très étroites, et se terminant souvent en cul de sac, qui créent des graves problèmes d'enclavement et d'accès et de circulation difficile.

Praia a été peuplée, au fil des années, avec des populations venues de l'arrière-pays, fuyant les campagnes pauvres, dans l'espoir de trouver leur bonheur en ville, mais sans en connaître les modes de vie, les règles et les exigences. La continuation d'habitudes très adaptées au milieu rural, mais peu pratiques en milieu urbain a déclenché des déséquilibres environnementaux et sociaux qui nécessitent la création d'un système plus adapté aux exigences de la vie en ville et développant des programmes d'intégration et d'appropriation du milieu urbain de façon plus équilibrée et efficace. D'abord il faut réduire les rythmes de croissance de la population de façon à pouvoir créer les conditions pour un développement durable de la ville. Pour attendre cet objectif il faut créer des conditions de développement en milieu rural de façon à fixer la population et diminuer les migrations massives des jeunes, c'est-à-dire, gérer la croissance urbaine de telle façon qu'elle ne se produise pas au détriment de l'économie rurale, de l'environnement et du système urbain

¹⁹ Des utiles anciens, trouvés à l'île de São Vicente, font croire que l'archipel avait été visité ou même peuplé avant l'arrivée des portugais.

même. La croissance rapide de la population de Praia s'explique ainsi, à la fois par le phénomène d'immigration, qu'elle soit intérieure ou extérieure, et par l'accroissement naturel. L'exode rural intervient aussi comme facteur important des migrations internes.

La croissance accélérée de la population provoque l'intensification d'une occupation indiscriminée et spontanée de l'espace, ce qui crée des problèmes de définition précise des limites géographiques des quartiers. Le problème se pose en ce qui concerne la fluctuation des perceptions des résidents, d'un côté, et de l'administration, d'un autre. Entre la perception des résidents, pour qui les limites des quartiers correspondent à leur vécu spatial, et celle de l'administration locale et encore, celle de l'Institut National de Statistique, il y a un décalage. CUSINATO A., FONTANARI E., VAROTI A. (2001) et HOSTACHE J-B (2004), ont étudié les espaces vécus des quartiers et ont identifiés quelques uns de ces sous-quartiers dans Achada Santo Antonio et Achadinha.

NDONG MBA J-C. (2006), à ce propos a écrit « *le quartier n'existe pas en soi et n'a de réalité qu'à travers celui qui s'y trouve. Entre la ville objective et la ville vécue apparaissent de nombreuses différences, encore faut-il savoir ce que ressentent ses usagers, comprendre leur comportement* ».

M'BOUTSOU C. (2006) considère « *qu'en effet, même s'il est vrai qu'une limite administrative ne doit pas être perçue comme une frontière, les populations doivent pouvoir se représenter les limites de leur espace de vie dans leurs déplacements de nécessité quotidienne. Pour parvenir à tel niveau de connaissance, les autorités administratives doivent nécessairement donner à leurs populations une véritable culture civique.* »

La gestion de la ville de Praia revêt, ainsi, une importance primordiale en tenant compte des rythmes de croissance de sa population. Le relief a joué et joue un rôle déterminant dans la délimitation des quartiers. Au début de l'expansion au-delà des limites du site historique, les plateaux de Achada Santo António et Achadinha ont été privilégiés comme aire résidentielle. L'occupation des pentes et des contrebas des collines s'est faite de façon spontanée, à partir de l'indépendance en 1975. Pour les quartiers formels, la délimitation est facile car leur occupation a été précédée d'une viabilisation et parce que l'administration municipale les a délimité administrativement. Les services d'urbanisme et les agents de recensement ont du mal à établir des limites précises de certains quartiers informels.

La notion de quartier est très polémique et, parfois, objet de clichés, mais dans cette thèse nous avons adopté la définition de Laborde P. (1995) selon laquelle : « *quartier est un fragment de l'espace urbain auquel on reconnaît une certaine individualité qu'il tire de l'aspect de ses maisons, de la richesse de ses habitants et de la nature de ses activités (...). Pour se distinguer des autres unités de la ville, le quartier porte un toponyme généralement connu. Celui-ci sert de référence identitaire à l'habitant pour localiser son lieu de résidence, tout comme il permet au visiteur étranger de se repérer dans la ville. Mais le toponyme ne peut remplir efficacement sa fonction d'aide à la localisation ou au repérage que s'il s'applique à un champ spatial structuré par l'habitat, les paysages, les voiries et l'ensemble des équipements qui permettent de différencier le quartier et d'appréhender ses limites* ». Alors, à notre avis, le *quartier* correspond à toutes et chacune des unités résidentielles, indépendamment du niveau de vie de sa population. Les limites des unités spatiales que nous avons retenues pour cette thèse correspondent à celles définies dans le PDM de Praia (2008).

ASSONGMO T, (2006), à propos des quartiers marginaux de la ville de Yaoundé à écrit « *qu'ils se mettent en place dans les bas-fonds et sur les zones pentues, sur la base d'une logique des acteurs mus par de trajectoires très diverses, et surtout dans une logique de confrontation. Véritables coulées urbaines, ils sont révélateurs de la dynamique et de la vigueur actuelle de la croissance urbaine, comme des problèmes qu'ils posent : contenu humain très diversifié, occupation sans titre, menaces d'expulsion, assainissement de l'espace en voie de conquête, carences de l'équipement, faiblesse de l'encadrement social, techniques de construction très sommaires, fragilité des habitations forcément tributaires d'une situation foncière brumeuse et confuse, densités humaines très élevées à l'hectare, bref tous les problèmes liés à la survie en ville.*

Les quartiers d'habitat précaire à Praia, dont quelques uns sont installés dans des secteurs théoriquement inconstructibles, sont la conséquence d'une occupation spatiale incontrôlée. A Praia, comme dans d'autres villes africaines, la croissance urbaine se fait à deux vitesses et la formelle court loin derrière l'informelle.

L'acteur principal de l'apparition des quartiers spontanés est le *clandestino* (clandestin). C'est une dénomination qui reflète son statut illégal comme propriétaire de terrain. Des conversations informelles avec des familles qui habitent des logements illégaux ont permis d'identifier deux types de clandestins :

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

- ◆ Un groupe de personnes qui, de façon peu claire, ont connaissance préalable des espaces sans propriétaire connu et pour lesquelles les autorités prévoient des espaces résidentiels urbanisés, qui s'approprie des terrains, les démarque comme étant sa propriété et les revend à bas prix à des familles pauvres pour la construction de petits logements sans aucune condition de confort. On les appelle localement *les clandestins*;
- ◆ Les chefs de ménage qui s'approprient directement des terrains pour la construction de leur foyer familial. D'habitude ils suivent les *clandestins* du premier groupe ;

Au regard de la dynamique qui s'observe dans les quartiers informels à Praia, espérer une urbanisation rationnelle à court terme est presque une utopie, néanmoins, il se révèle urgent de repenser le système de gestion et de planification urbaine et d'introduire l'élément d'anticipation pour pouvoir contrôler la croissance spontanée et illégale et lutter contre les *structures informelles et opportunistes* d'urbanisation. Il faut éliminer les situations de *fou* dans lesquelles baigne le foncier à travers la création du cadastre et l'informatisation de l'information municipale. L'accélération et transparence du processus de concession des terrains contribueront, nettement, à la réduction des problèmes d'occupation spontanée à Praia. Les flous existants favorisent l'opportunisme et contribuent à l'expansion des quartiers spontanés sur la base des mécanismes et de techniques de production immobilière savamment montés et entretenues, alimentant du même coup une auto construction contrôlée par des habitants aux conditions de vie précaires.

Selon EDZANG N.O. (2006), « *face à un volume important de personnes, il apparaît vital d'une part de les nourrir (problème d'approvisionnement alimentaire) et d'autre part de leur trouver une habitation pour se loger ou un terrain pour y bâtir une maison* ». Les personnes qui arrivent à la ville ont besoin et ont droit à un foyer, alors, le système de planification et de gestion de la ville doit être capable de satisfaire ce besoin de base.

NDOUMOU M. (2006) à propos de la géopolitique de l'habitat au Gabon, a identifié trois types *d'ignorances politico-économiques*, dont certains aspects peuvent être généralisée à d'autres villes africaines et compris Praia :

- ◆ **Première ignorance** : *le droit au logement* – Aussi bien dans les déclarations des droits de l'homme que dans les constitutions de chaque pays, voire dans les rencontres de la communauté internationale, un certain nombre de

principes liés au bien être de l'homme revient toujours. Ce sont les principes de durabilité, d'égalité, de citoyenneté et de solidarité, principes tout aussi consubstantiels au concept d'habitat. Ces principes sont, indissociablement, liés aux problématiques urbaines. Dans le contexte urbain la durabilité concerne la garantie des conditions d'hygiène et de santé des populations ainsi que de l'accès à l'éducation et à la formation et, bien sûr, l'équilibre environnemental. Le principe d'égalité concerne essentiellement le droit d'accès au sol, le droit au logement, au travail, à l'éducation, à la santé, à la justice et le droit à la sécurité. La citoyenneté est la reconnaissance et la mise en œuvre de la responsabilité de chacun dans la vie présente et future de la cité ; la participation apparaît alors comme devant être au centre du processus de développement urbain dans tous les secteurs de la vie économique et sociale : c'est elle qui permet aux exclus et aux urbains pauvres d'être reconnus comme acteurs de leur développement. Enfin le principe de solidarité renvoie à la conscience d'appartenir à une communauté d'intérêts qui entraîne l'obligation de porter assistance aux plus démunis que la ville n'a pas su intégrer. Or en dépit de ces principes universels, théoriquement acceptés par les pays africains, on se rend compte que les différences dans l'aménagement, l'équipement et l'entretien des quartiers, mettent en évidence les distinctions entre ville formelle, planifiée et ville informelle, spontanée, qui sont de fait la traduction concrète des discriminations socio-économiques. Pour NDOUMOU, si des quartiers du type informel, avec les conditions de vie précaires qui les caractérisent, persistent encore, c'est que « *la carence d'infrastructures, les taudifications rapides des quartiers, le manque d'espace vital ou l'insuffisance des voiries sont largement ignorés. Mieux, si la ville reflète les choix politiques, économiques et sociaux des gouvernements, on constate malheureusement l'existence d'un certain nombre de lacunes qui contribuent à développer la marginalisation et l'exclusion : absence de coordination entre les institutions, mécanismes juridiques inefficaces pour faire reconnaître et appliquer le droit au logement, réglementations inappropriées sur le marché du logement, particulièrement à propos du logement social. Il faut ajouter l'impact des politiques de transfert des ressources publiques aux collectivités locales et de l'application des principes de la décentralisation* ».

- ◆ **Deuxième ignorance :** *l'économie de l'habitat* - malgré le fait que les gouvernements, dans leurs programmes de développement, explicitent

l'intention de créer des conditions pour améliorer les conditions de vie des populations, surtout les plus défavorisées, en mettant l'accent sur les questions du logement, l'accès aux services et infrastructures urbaines et d'assainissement, dans la pratique, le décalage social et économique entre les différentes couches sociales est de plus en plus accentué et l'accès au crédit d'habitation ou au logement social est de plus en plus difficile et inégal. La conclusion évidente est que la législation et les initiatives des pouvoirs central et local n'ont pas encore eu de succès visible dans la mesure où ils n'ont pas contribué à une réduction visible des décalages. Peut être que, en ce qui concerne le cas du Cap-Vert, l'explication se trouve dans les niveaux d'adaptation des montages financiers et d'accès aux crédits d'habitations (conditions et critères de concession des crédits) au contexte social et économique des familles capverdiennes. NDOUMOU M (2006), en analysant les projets du gouvernement gabonais en ce qui concerne l'amélioration des conditions de vie et d'habitation constate que « *pour intentionnelles que soient les textes législatifs et les programmes du gouvernement, puisque la situation de l'habitat et du logement reste telle, leur non application cache une ignorance d'ordre économique* ». Ce niveau d'ignorance peut, aussi, être généralisé au cas capverdien, dont la situation, malgré quelques spécificités, est semblable.

- ◆ **Troisième ignorance** : *le désenclavement et l'ignorance du gain* – la taudification rapide des quartiers populaires, le manque d'espace, les insuffisances de la voirie et le problème de pauvreté posent un problème d'accès à l'eau et à l'électricité. Alors, comme dans la plupart des quartiers informels des pays moins développés, à Praia se sont développés des systèmes informelles et illégaux de distribution d'eau et d'électricité : a) *L'inter alimentation* entre voisins (un seul compteur d'électricité ou d'eau dessert plusieurs familles) ; b) *Le piratage par connexion illégale de câbles* directement aux postes d'électricité du réseau urbain et constitution des réseaux parallèles. Dans la première situation, l'ELECTRA, société Capverdienne de production et de distribution d'énergie électrique, partage les bénéfices avec ses clients officiels, mais dans le deuxième exemple, les familles bénéficient gratuitement d'électricité aux dépens des clients officiels. Aussi ELECTRA ne peut-elle disposer d'une statistique réelle des familles qui ont l'usufruit d'eau potable et d'électricité à Praia. Alors une troisième

ignorance sociale et économique se cache derrière ce phénomène et constitue un obstacle un plus, au développement urbain.

Comme dans d'autres villes africaines, les quartiers informels et/ou d'habitat précaire de Praia sont caractérisés par : a) une voirie mal structurée et inappropriée en termes de désenclavement du quartier ; b) l'absence quasi-totale d'infrastructures d'assainissement et des services d'approvisionnement en eau et de distribution d'électricité ; c) des logements illégaux, précaires et construits sans aucun respect pour les normes architectoniques et de construction civile et sans conditions de confort minimum pour les familles ; d) la taudification des quartiers ; e) l'environnement insalubre à cause des déchets et eaux usagées; f) l'occupation illégale et irrégulière du sol ; g) l'occupation des espaces non constructibles (versantes et bas-fonds). Alors nous pouvons considérer que les *ignorances* identifiées par NDOUMOU pour les villes gabonaises peuvent parfaitement être identifiés aussi à Praia.

Dans ce chapitre nous allons décrire l'évolution de la population des quartiers et leurs conditions de vie de façon à pouvoir créer une typologie de quartiers et comprendre les formes de croissance urbaine.

3.2. Naissance et croissance d'une capitale

La ville de Praia est composée par 31 quartiers résidentiels, distribués entre plateaux et vallées (figure 13). Elle n'a pas toujours été la capitale de l'Archipel. Le premier noyau urbain du Cap-Vert a été l'ancienne ville de *Ribeira Grande* peuplée à partir de 1462²⁰. *Ribeira Grande*, plus connue comme *Cidade Velha*, a demeuré la capitale de la province du Cap-Vert jusqu'à la moitié du siècle XIX. Il s'agit de la première ville que les européens ont construite dans les tropiques et qui a été honorée avec le statut de *Patrimoine de l'Humanité* en Juillet 2009, par l'UNESCO.

Il faut souligner que la décadence de la ville de *Ribeira Grande*, comme résultat des fréquentes invasions et déstructions par les pirates, a déterminé le début du développement de Praia. Par décret royal, en 1612, la résidence officielle du Gouverneur de l'Evêque et les principales fonctions commerciales (surtout maritimes), se sont installées à Praia, qui était alors un petit noyau peu développé mais qui était plus protégé. Néanmoins c'est seulement en 1858, après une grande polémique (il y avait des propositions de localisation de la capitale à Mindelo), qu'elle devient officiellement la

²⁰ Date officiel de la découverte de l'Archipel du Cap-Vert

capitale de l'Archipel, par le Décret législatif de 29 Avril (*Boletim Oficial*, 1858, 29, 154). Au moment de son ascension au statut de capitale de province elle concentrait 2.300 habitants.

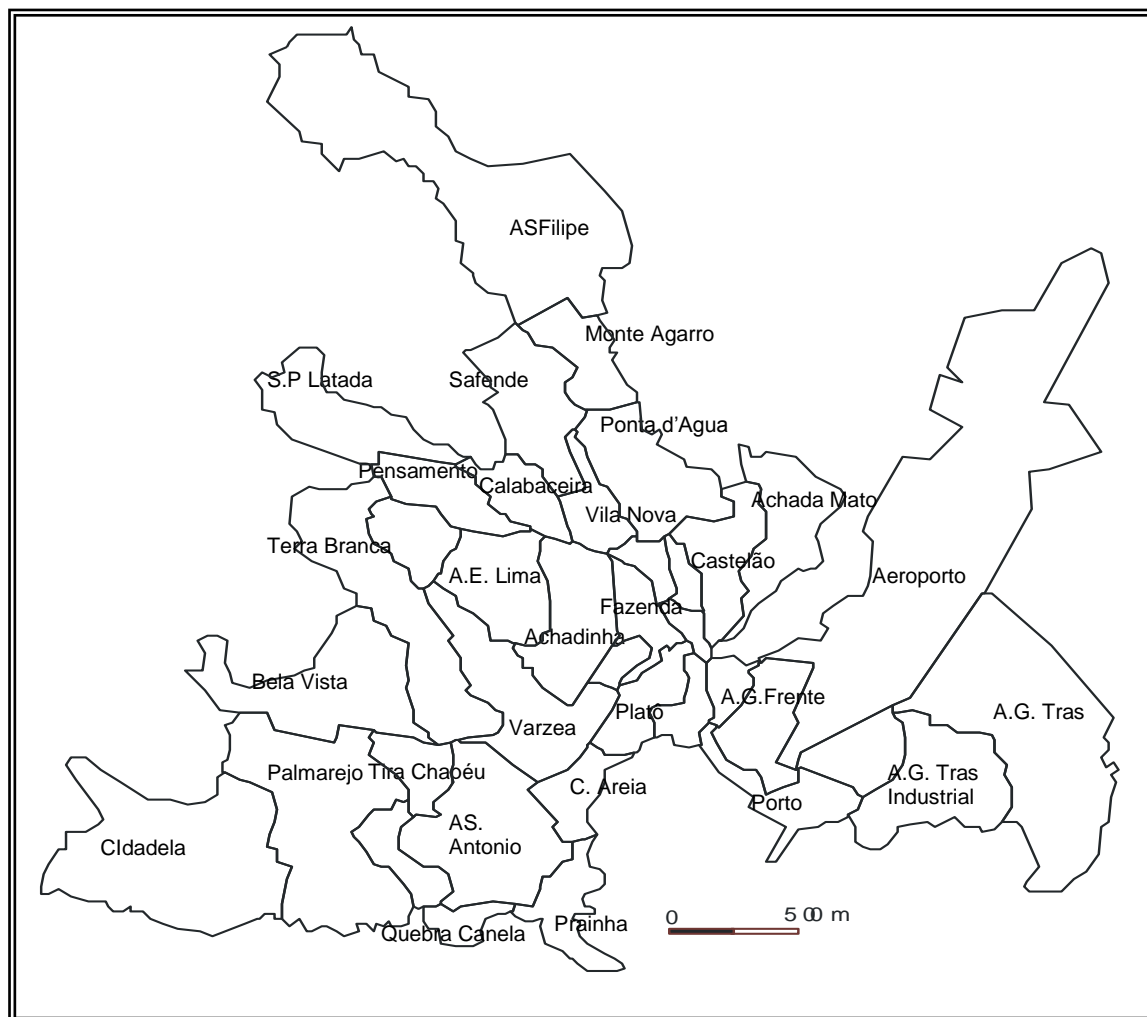


Figure 13 – Les quartiers résidentiels de la ville de Praia

La croissance urbaine à Praia a été un processus lent jusqu'aux années 1970, mais elle a gardé son statut de capitale et aujourd'hui elle concentre plus de 22% de la population de l'archipel.

3.3. Structure et composition de la population résidente de la ville

La population urbaine, par rapport à la population rurale, présente certaines spécificités, déterminées par les caractéristiques du processus de croissance urbaine de l'espace en analyse. Le processus de croissance urbaine, de son côté, est déterminé par la croissance naturelle de la population et par le bilan migratoire. Selon BEAUJEU-

GARNIER J. (1997) chaque composant de la croissance urbaine varie selon le degré d'attraction respective de la ville et du milieu rural et le comportement des populations dépend des conditions internes et externes de l'environnement qui, de leur côté, varient en fonction de l'espace et du temps. Les caractéristiques démographiques des villes par exemple, varient selon les cas. La population de la ville de Praia est très hétérogène en ce qui concerne sa structure démographique et sa distribution spatiale.

L'analyse des recensements de 1970, 1980, 1990 et 2000 a permis de comprendre les tendances d'évolution de la population de Praia et de faire une discrétisation des quartiers en fonction du comportement démographique de leurs populations. La construction d'une pyramide des âges de la population de la ville en 2000 a permis une visualisation de la structure par sexes et par âges et aussi de comprendre certains aspects de son histoire démographique.

Pour l'analyse des caractéristiques de la population de la ville de Praia nous avons utilisée les résultats du Recensement de la Population et de l'Habitat de 2000. Nous caractériserons la population en fonction de deux échelles, le ménage et l'individu, selon le type d'information. Nous retiendrons ici le concept de *ménage* (correspondant au concept Portugais *agregado familiar*) retenu par l'Institut National de Statistique du Cap-Vert, selon lequel, le ménage est un ensemble de personnes habitant sur le même toit et qui dépendent du même *chef de ménage*. Cette notion de *ménage* considère qu'il peut être composée d'un seul ou de plusieurs *noyaux familiaux*²¹. Les membres du ménage ont en commun la satisfaction des besoins essentiels, c'est-à-dire, les dépenses avec l'habitation, l'alimentation et l'habillement.

Dans l'ensemble, la population de Praia est jeune, même si la natalité a augmenté pendant les dernières années de la période en analyse (figure 14). En 2000, la population de Praia, entre 0 et 19 ans, représentait 52% du total, dont 26% avait entre 0 et 9 ans. Ceci représente une charge importante au niveau de l'éducation et de la création d'emploi et la planification urbaine doit prévoir des espaces destinés à la construction d'équipements scolaires dans chaque quartier résidentiel. Pour l'enseignement primaire, presque tous les quartiers sont équipés, mais pour le secondaire il reste encore un travail considérable à faire, même si la ville compte déjà dix établissements scolaires distribués

²¹ Les époux, les enfants non mariés et/ou les parents consanguins ou par alliance.

dans huit quartiers. La définition d'un espace destiné au campus de l'Université du Cap-Vert est aussi une préoccupation qui existe déjà.

La population d'âge compris entre 20 et 49 ans représentait environ 40% du total, dont 17% étaient des femmes en âge de procréer. Il s'agit d'une population d'âge actif qui peut constituer une main d'œuvre très importante pour le développement du pays, mais aussi une charge importante à cause du chômage. A partir de l'indépendance, avec la mise en oeuvre du Programme de Planification Familiale (PMI-PF) au Cap-Vert, au sein duquel se développe des activités de sensibilisation de la population vers l'utilisation de contraceptifs, la natalité a été sensiblement réduite. Parallèlement à ces activités, les agents du PMI-PF accompagnent les femmes enceintes et les nourrissons pour améliorer leurs conditions de santé et réduire les taux de mortalité avant et post-accouchement.

Pour la population de 50 à 59 ans, la figure 14 montre un petit étranglement qui peut être attribué aux effets de la sécheresse de la décennie de 40 et de la crise mondiale provoquée par la Deuxième Guerre Mondiale, dont les conséquences sur l'économie et la société capverdiennes ont été profondes.

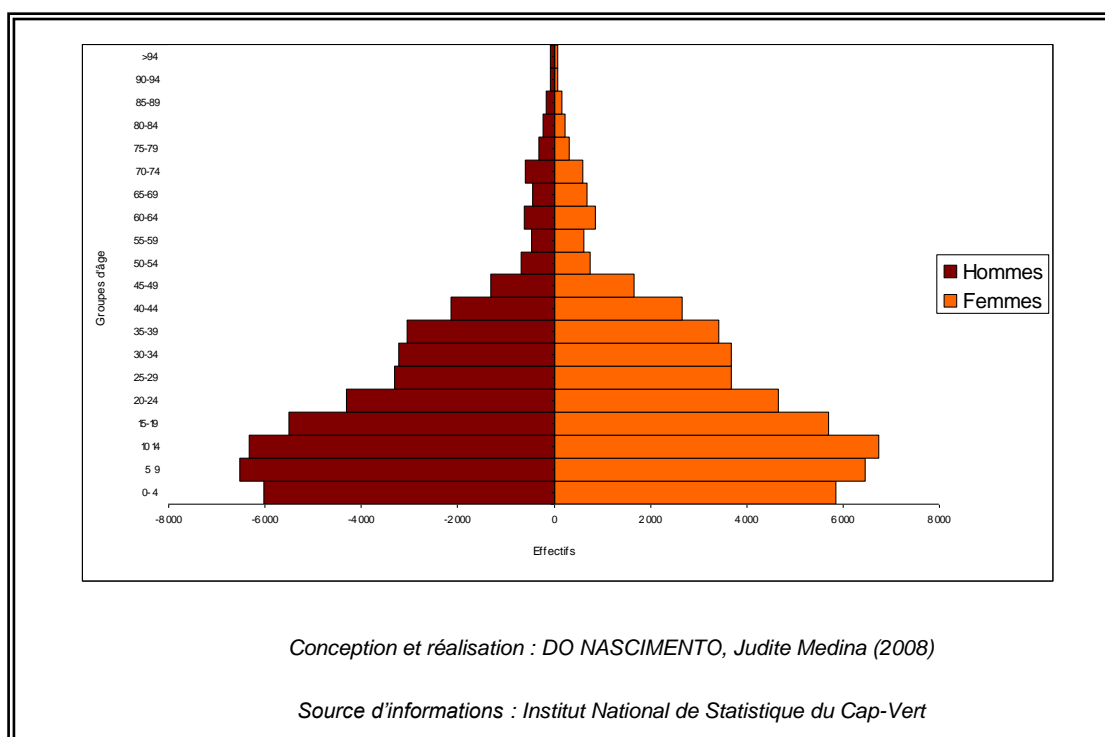


Figure 14 - Structure de la population de Praia
Par groupes d'âges, en 2000

Au-delà de la grande mortalité provoquée par la famine, les mouvements migratoires vers l'étranger ont aussi augmenté. Néanmoins, l'étranglement est léger, et compensé par les

mouvements migratoires vers Praia, à partir d'autres localités, surtout de l'île de Santiago, à cause de la facilité d'accès aux produits alimentaires et de la sortie vers l'étranger. La population de plus de 65 ans représentait 3% du total.

3.4. Evolution et distribution de la population des quartiers.

La zone urbaine de la Municipalité de Praia, concentrait environ 22% de la population totale du Cap-Vert en 2000 (date du dernier recensement), totalisant 94.048 résidents. La population résidente total du pays en 2000 était de 431.989 habitants. A la même date, la municipalité de Praia (parties rurale et urbaine) avait 106.052 résidents, soit 24,4% du total du pays.

La ville de Praia est le *centre de gravité*²² du pays au niveau économique et politique. Elle attire les populations de tous les niveaux sociaux, de toutes les localités du pays, ainsi que des pays voisins de l'Afrique de l'ouest. Praia est la capitale politique et économique du Cap-Vert, où se localise la Présidence de la république, l'Assemblée Nationale, le gouvernement central et tous les sièges sociaux des principales entreprises, ainsi que les principaux pôles d'enseignement supérieur du pays.

La population de Praia, en particulier, et du Cap-Vert, en général, a évoluée de façon irrégulière, avec des périodes de perte de population suivies de périodes de grande augmentation, en rapport étroit avec l'histoire des crises de sécheresse au Cap-Vert. Pour illustrer cette affirmation, la figure 15 représente l'évolution des populations de Praia, Santiago et Cap-Vert entre 1940 et 2000, qui inclut les crises de 1947 et 1967.

L'analyse de la figure 15 révèle que la courbe d'évolution de la population de Praia se maintient toujours au-dessus des courbes du Cap-Vert et de Santiago (la plus grande île de l'archipel, où se localise la ville de Praia), ce qui témoigne de sa centralité (figures 2).

En observant la figure 15, force est de constater que pendant la décennie de 1940 et malgré les mouvements migratoires internes vers la capitale du pays, les trois courbes présentent des valeurs négatives, représentant les conséquences démographiques de la plus grande crise de sécheresse de 1947 suivi de famine et d'une grande mortalité, associées aux effets de la crise mondiale provoquée par la 2ème grande guerre. La

²² Ville de rassemblement de personnes et de la puissance politique, économique, social et financière du pays (BRUNET R et al, 1993)

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

décennie de 1960 présente un ralentissement du rythme de croissance, à cause des conséquences de la crise de 1967.

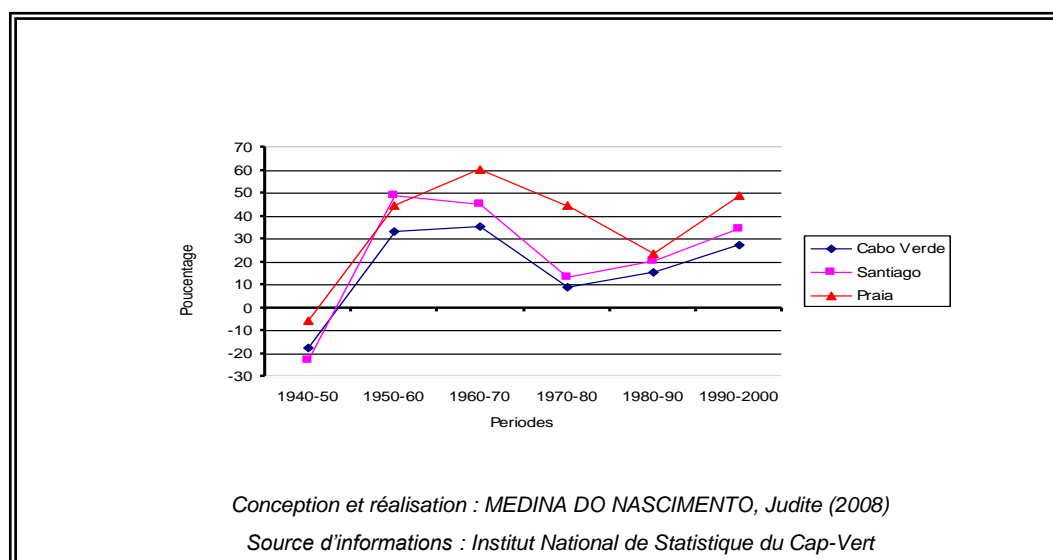


Figure 15 - Evolution de la population de Praia
Rapport avec les totaux du Cap-Vert et de Santiago

La population de la zone urbaine de la ville a augmenté d'environ 71000 personnes, pendant les 30 dernières années, soit plus de 300% (de 23082 personnes distribuées par 16 quartiers résidentiels en 1970, à 94.048 distribuées par 30 quartiers en 2000)²³ (tableau 10). La succession des années de sécheresse et la création des pôles industriels et de formation à Praia ont provoqué une accélération des mouvements migratoires massifs de la population des localités rurales vers la capitale à partir de l'indépendance en 1975. En fait, le phénomène avait déjà été déclenché par les grandes crises de 1947 et 1967, mais il s'est accentué après l'indépendance.

²³ En 2007 la ville compté déjà 31 quartiers, avec la construction de Cidadela à l'ouest de Palmarejo

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

2000, Achadinha a doublé sa population et Achada Santo António presque triplé sa valeur initiale (figure 17 et tableau 10).

En 1980 le centre historique de la ville a commencé à perdre son importance comme zone résidentielle mais les deux autres ont continué à être les plus peuplées de la ville, sauf qu'alors c'était Achada Santo António qui détenait la valeur la plus haute, 21,3% (tableau 10). Le manque d'espace et les restrictions en ce qui concerne les façades des bâtiments et l'extension des maisons par surélévation à cause de son statut de patrimoine historique sont les facteurs qui justifient la perte de population du quartier du Platô. La population plus jeune préfère s'installer dans les quartiers plus récemment urbanisés à la recherche de plus d'espace et d'une plus grande liberté lors de la définition des dimensions et des façades des logements. Les familles qui abandonnent le quartier, selon le rapport du PUD (Plan Urbain de Detail) du Platô, sont ceux des classes moyenne et haute avec des ressources pour investir dans d'autres quartiers. Les familles qui restent sont celles qui n'ont pas de ressources pour le maintien des logements, ce qui contribue à la dégradation des bâtiments. Une bonne partie des résidents qui restent est âgée et ce sont leurs descendants qui migrent.

Malgré le comportement presque identique de l'évolution de la population des deux quartiers, en réalité Achada Santo António a connu la phase la plus importante de croissance pendant la décennie de 1970 et Achadinha pendant la décennie de 1980 (tableau 10). L'explication de ce comportement tient peut être au fait que le quartier d'Achada Santo António est plus ancien et plus consolidé car les premiers résidents s'y sont installés avant 1929, alors qu'à Achadinha, l'occupation a été postérieure à cette date. La construction des deux premiers bâtiments résidentiels sous forme d'immeubles de plusieurs étages, dans la partie centrale de Achada Santo António pendant les dernières années de la décennie de 1980, a valorisée le paysage, a contribué à l'augmentation accélérée de la population et a fonctionné comme facteur d'attraction des personnes des classes moyennes et hautes. A partir de cette date, le rythme d'occupation de cette partie de Achada Santo António s'est accéléré et aujourd'hui le quartier entier compte plus de 15000 résidents. A part cela, la topographie et la localisation d'Achada Santo António, un plateau avec vue sur la mer, ont dû produire un effet plus attractif sur les populations.

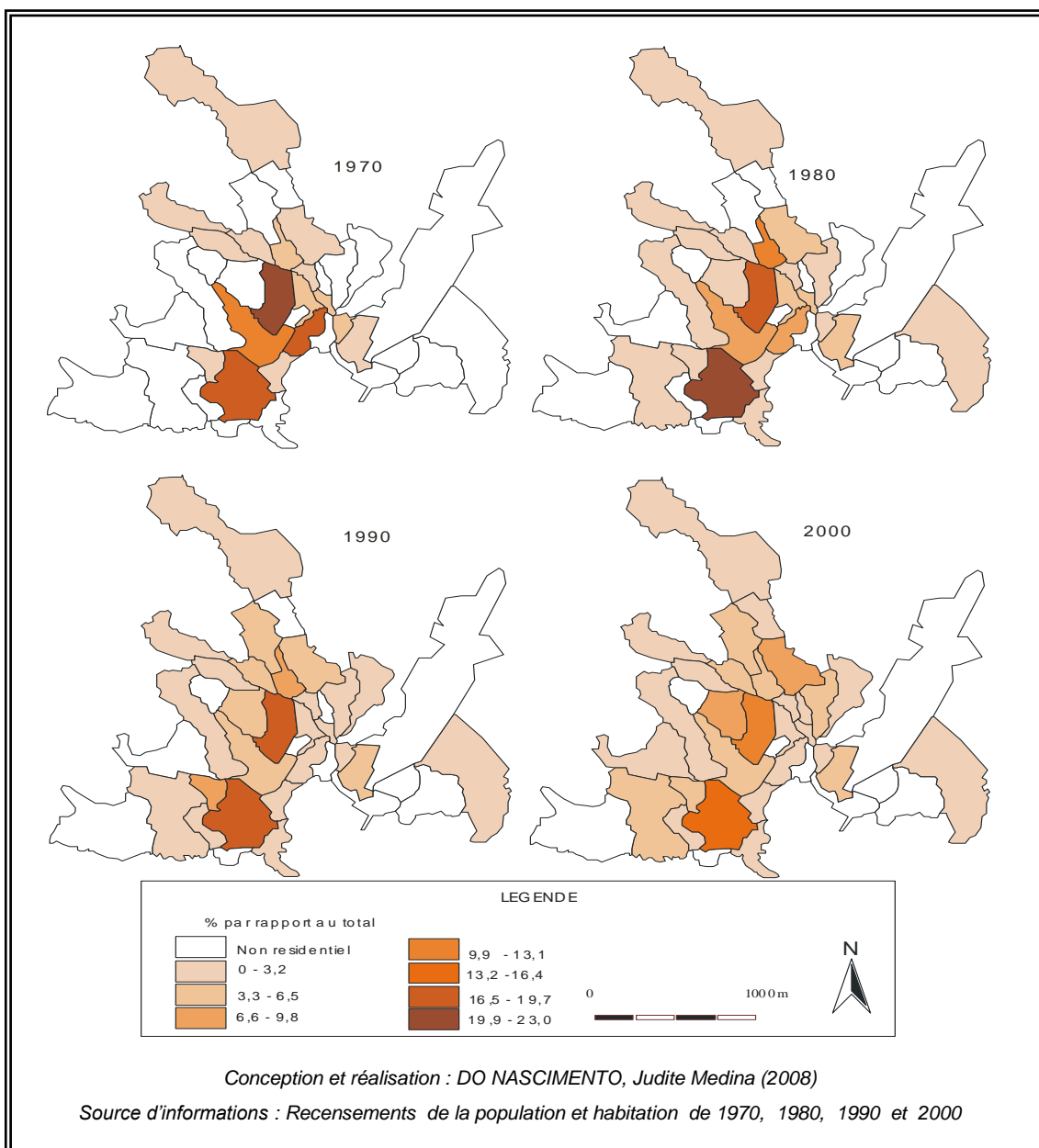


Figure 17 - Evolution de l'importance démographique des quartiers
 Période entre 1970 et 2000
 En pourcentage par rapport au total de la ville

Les quartiers les plus jeunes sont Safende, Bela Vista, Monte Agarro et Cidadela (le premier a été construit entre 1980 et 1990, les deux suivants entre 1990 et 2000 et le dernier, après 2000) (figure 17).

Tableau 10 - Evolution de la population entre 1970 et 2000 et importance démographique des quartiers dans l'ensemble de la ville.

Quartiers	Population des quartiers résidentiels et son importance par rapport au total de la ville							
	1970	%	1980	%	1990	%	2000	%
Achada Eungénio Lima	0	0.0	668	1.7	2843	4.7	6810	7.2
Achada Grande Frente	383	1.7	1578	4.1	2871	4.8	4404	4.7
Achada Grande Tras	0	0.0	382	1.0	631	1.0	2060	2.2
Achada Mato	0	0.0	0	0.0	710	1.2	592	0.6
Achada Santo António	4341	18.8	8208	21.3	10949	18.1	12496	13.3
Achada São Filipe	521	2.3	572	1.5	1590	2.6	2649	2.8
Achadinha	4754	20.6	6877	17.8	10044	16.6	10134	10.8
Achadinha Pires	0	0.0	0	0.0	0	0.0	834	0.9
Bela Vista	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2039	2.2
Calabaceira	139	0.6	1010	2.6	2095	3.5	4270	4.5
Castelão	0	0.0	790	2.0	1354	2.2	3260	3.5
Chã d'Areia	41	0.2	114	0.3	167	0.3	149	0.2
Fazenda	993	4.3	1422	3.7	1803	3.0	2025	2.2
Lém Cachorro	517	2.2	967	2.5	1149	1.9	2083	2.2
Lém Ferreira	859	3.7	1043	2.7	1172	1.9	1474	1.6
Mont e Agarro	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1054	1.1
Paiol	1163	5.0	1291	3.3	1839	3.0	1247	1.3
Palmarejo	0	0.0	58	0.2	1240	0.9	4375	4.7
Pensamento	85	0.4	146	0.4	681	1.1	2059	2.2
Plató	4357	18.9	2904	7.5	1709	2.8	1216	1.3
Ponta d'Água	305	1.3	1866	4.8	3230	5.4	5827	6.2
Prainha	0	0.0	98	0.3	260	0.4	238	0.3
Quebra Canela	0	0.0	0	0.0	0	0	8	0
Safende	0	0.0	0	0.0	2379	3.9	4253	4.5
São Pedro Latada	85	0.4	206	0.5	406	0.7	1676	1.8
Terra Branca	0	0.0	463	1.2	1725	2.9	2386	2.5
Tira Chapéu	692	3.0	1234	3.2	3705	6.1	5163	5.5
Vale Palmarejo	0	0.0	0	0.0	241	0.4	668	0.7
Várzea	2938	12.7	3146	8.2	2500	4.1	3236	3.4
Vila Nova	909	3.9	3521	9.1	3720	6.2	5363	5.7
Total	23082	100.0	38564	100.0	61013	100.0	94048	100.0

Source d'informations : Recensements de la population et habitation de 1970, 1980, 1990 et 2000

La population de Safende a connu une croissance si importante pendant la décennie de 1980, qu'à la fin de cette période elle représentait déjà 3,9% du total, et à la fin de la décennie suivante cette valeur a atteint 4,5%. Il s'agit d'un quartier informel localisé au nord de la ville, tout au long de la voie de sortie vers l'intérieur de l'île de Santiago. Il a été

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

occupé pendant la décennie de 1980 par une population immigrée en provenance d'autres localités du pays. L'expansion de Safende se fait aussi sur les versants, de façon spontanée.

Bela Vista a été occupée entre 1990 et 2000 et sa population à la fin de cette période représentait déjà 2,2% du total, valeur supérieure à celles de certains quartiers plus anciens, comme Vale Palmarejo, Sao Pedro Latada, Prainha, Platô, Paiol, Lem Ferreira et Chã d'Areia . Les caractéristiques d'occupation sont semblables à celles de Safende même si Bela Vista est un quartier plus jeune. La topographie de Bela Vista a été sûrement un des facteurs qui a facilité l'occupation car la déclivité n'est pas très accentuée. L'élaboration et l'exécution du Plan Urbain de Détail de Bela Vista a permis la valorisation de l'espace et, conséquemment, l'augmentation de son pouvoir d'attraction sur la population immigrante.

Le centre historique (Platô) a perdu, entre 1970 et 2000, plus de 72% de sa population, perdant ainsi son importance en tant que quartier résidentiel à faveur de l'expansion des services publics et privés et du commerce. Il est passé d'une valeur de concentration de population de 18,9% du total de la ville, au début de cette période, à une valeur de 1,3% en 2000. La population de 79.3% du total des quartiers résidentiels de la ville a connu une évolution toujours positive depuis 1970, même si à des rythmes différenciés, alors que celle des restants 20.7%, a connu soit une décroissance, soit une oscillation. Le comportement différencié des quartiers justifie la pertinence de discrétisation de l'ensemble de la ville en trois classes selon la tendance de croissance de la population jusqu'à 2000, (figure 18) :

Tendance d'évolution toujours positive – ce sont des quartiers dont la population augmente toujours, même s'ils le font à rythmes différenciés. C'est le cas de 23 quartiers, soit 76,7% du total, dont 17% ont connu une réduction progressive du pourcentage de croissance (Achadinha, Achada Santo António, Fazenda, Terra Branca et Tira Chapéu (figure 18).

Les quartiers de Achadinha, Achada Santo António et Fazenda sont les plus consolidés de la ville où l'espace disponible pour la construction est rare, ce qui peut justifier la réduction des rythmes d'évolution de sa population, par rapport à d'autres quartiers plus récents avec un comportement identique, à savoir : Tira Chapéu, Terra Branca.

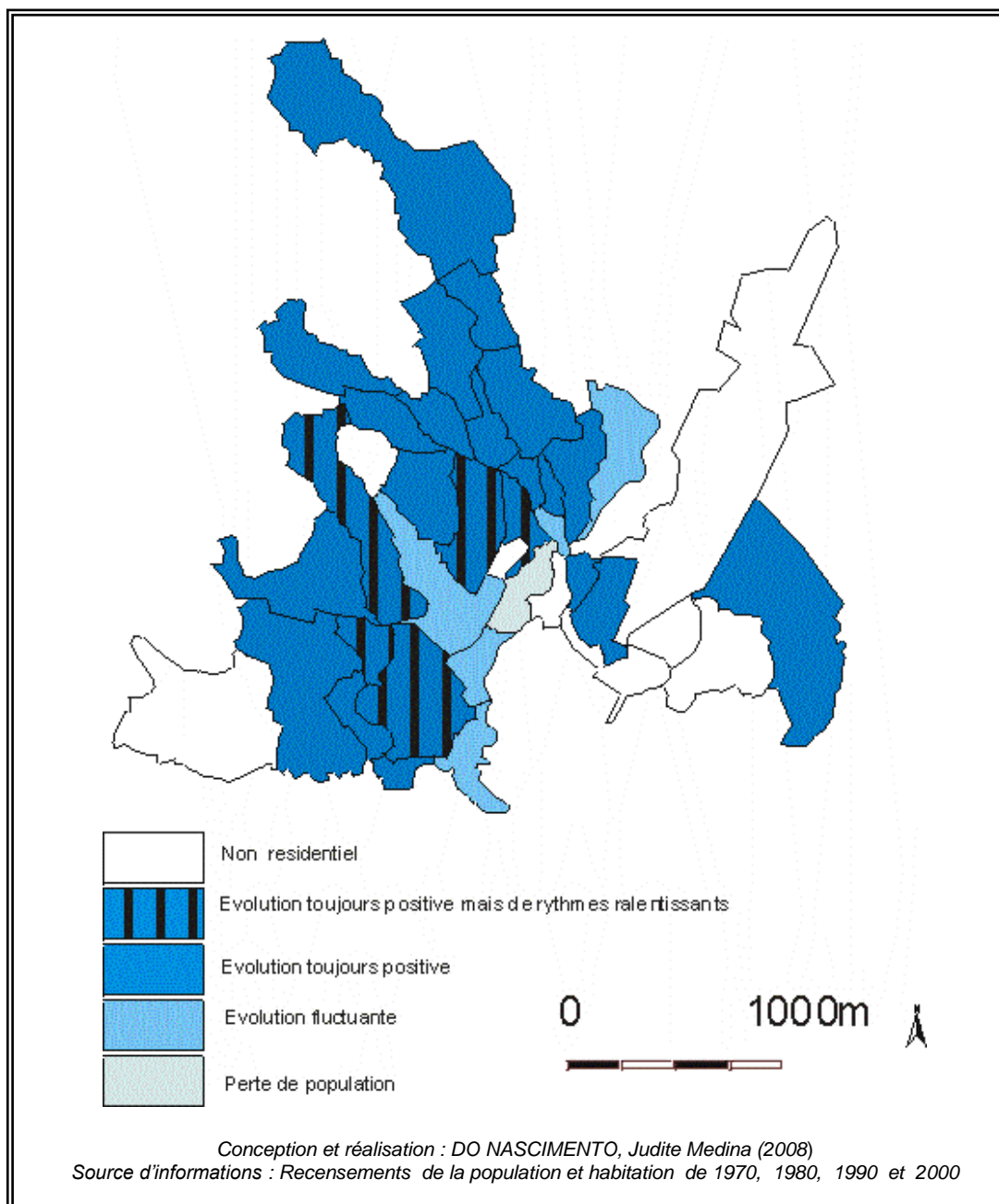


Figure 18 - Population de la ville de Praia
Discrétisation des quartiers selon la tendance d'évolution

La réduction du rythme de croissance de la population de Terra Branca, est conjoncturelle. Dans les années 2000, la construction d'habitations sur un nouveau plateau de ce quartier et au long des versants a certainement changé ce scénario pour un autre de croissance en paliers irréguliers avec des pics qui coïncident avec des périodes de grande occupation et/ou d'équipement²⁴ des lots de terrain. L'occupation récente et informelle de la partie nord du quartier, a sûrement accru considérablement la population

²⁴ Construction de la voirie et des infrastructures d'assainissement et d'approvisionnement en eau et électricité

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

de Terra Branca et les impacts réels seront visibles dans les résultats du prochain recensement en 2010. Terra Branca, d'un quartier avec des caractéristiques plutôt formelles devient un quartier mixte, avec une surface considérable d'occupation informelle. La croissance se fait, jusqu'à présent, surtout de manière horizontale.

Le quartier de Palmarejo est, clairement, celui où la population a eu la croissance la plus accélérée, soit en termes relatifs soit absolus pendant la période considérée (figure 17 et tableau 10). Il s'agit d'un quartier jeune et en pleine expansion où se remarque une intensification de la construction de logements. Les pics de croissance de la population de ce quartier coïncident avec les périodes de vente de grands blocs d'appartements. A cela, on peut ajouter aussi les périodes d'équipement des terrains adjacents, ce qui a accéléré la construction dans ces espaces et, par conséquent, l'apparition d'un palier d'augmentation de la population. Il faut souligner que l'application du plan de détail de Palmarejo a joué un rôle important dans l'intensification de l'équipement et de la croissance de la population du quartier. Castelão et Achada Grande Trás sont des quartiers jeunes et en pleine expansion, dont l'occupation est plutôt horizontale, par la construction de maisons basses, unifamiliales. L'occupation est plutôt informelle même si Achada Grande Trás a bénéficiée de la construction d'un noyau d'habitations sociales de type formel même si elles sont de standing modeste.

- ◆ *Tendance de perte de population* – Il s'agit du Platô, dont la population se réduit progressivement depuis les années 1970. Entre 1970 et 1980, le quartier a perdu 33,3% de sa population du début de la période considérée et cela a été la réduction la plus significative, puisque pendant les périodes 1980-1990 et 1990-2000 la perte de population a été de -27,4% et -11,3% respectivement, par rapport à la population de 1970 (nous expliquerons cette réduction tout alors).
- ◆ *Tendance d'évolution fluctuante* – pour certains quartiers de la ville, la population a connu des moments de croissance et des moments de décroissance successive (figure 17). La population de Paiol, par exemple, a connu une augmentation de +11% et +47.4% pendant les décennies de 1970 et 1980 respectivement, pour ensuite souffrir une brusque réduction de - 50,9%. Malgré ce comportement, la résultante finale de l'évolution, entre 1970 et 2000, a été de +7.2%.

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

Un autre exemple est le quartier d'Achada Mato, qui a été construit à partir de 1980, dont la population entre 1990 et 2000 a connu aussi une réduction de -16,6%. En tenant compte du fait qu'il s'agit d'un quartier jeune, localisé sur un plateau relativement vaste, (4520ha de surface dont seulement 5% occupés jusqu'au 1998, selon le schéma du PDM-Praia (Plan de Développement Urbain de Praia)), ce comportement peut être conjoncturel et déterminé pour le début d'une occupation spontanée et non planifiée, par la distance au centre ville et pour les mauvaises conditions de la voie d'accès. Cette situation a contribué à la dévalorisation des terrains. Une observation directe faite en Mars 2007, permet de conclure que l'occupation spatiale a visiblement augmenté après 2000, avec l'amélioration des infrastructures d'accès et la création d'une ligne d'autobus qui passe par ce quartier.

Le quartier de Chã d'Areia est un autre exemple. Il s'agit d'un des quartiers les plus anciens mais il est très vulnérable aux torrents pendant les périodes pluvieuses. Il se situe juste au dessous du centre historique et il fut le premier quartier élu en tant qu'alternative de résidence au centre ville pendant les années 1920. Etant donné que les conditions du quartier n'étaient pas favorables, sa population n'a jamais été très significative, et les bâtiments y existant sont occupés plutôt par les services collectifs (administratifs, culturels, financiers et sportifs). En 2007, on a construit deux grands immeubles destinés au logement, ce qui contribuera certainement à modifier le comportement de cette tendance.

La population de Várzea a eu un comportement opposé aux autres quartiers du même groupe, puisque la période de décroissance se situe entre 1980 et 1990, alors que les populations des quatre autres quartiers ont plutôt connu une décroissance pendant la dernière période d'analyse, soit entre 1990 et 2000.

Prainha, un quartier dont les premiers résidents ont occupé l'espace à la fin de la décennie de 1970, a vu sa population croître de +165,3% pour ensuite connaître une diminution de -22,4%. C'est un quartier de résidence exclusive des classes sociales les plus favorisées de la ville, les diplomates étrangers et l'élite politique de la première république du Cap-Vert. Malgré cette analyse, le solde d'évolution entre les limites inférieure et supérieure de la période en question est toujours positif pour les 5 quartiers du groupe.

Dans plus des trois-quarts des quartiers de la ville la population est plutôt en croissance, et le seul quartier qui perd progressivement sa population est le Platô à cause des prix

élevés des terrains et du loyer, par rapport au reste de la ville, et aussi à cause des espaces réduits et du manque d'espace disponible pour construire, sans oublier les restrictions à la construction, imposées par son statut de patrimoine historique.

Conclusion

La ville de Praia est confrontée quotidiennement à des problèmes qui résultent de la forte concentration de personnes originaires de différentes parties du monde et de l'archipel. Avec une population très jeune serait-elle capable de faire face aux demandes d'emploi présentes et futures? Les structures de gestion de la ville de Praia seront-elles capables de faire face aux problèmes qui résultent de l'évolution rapide de la population résidente ? Praia est entendue comme l'*El Dorado* capverdien par la population des autres localités du Cap Vert et des pays voisins : les gouvernement et les autorités locales seront-ils capables de monter un système d'aménagement du territoire national, basé sur les principes de durabilité et d'équité de façon à prévenir les problèmes qui étouffent la ville? Où se trouvent les racines de ces problèmes et quelles sont les solutions possibles ? Est-ce que les autorités, en pleine connaissance des problèmes, ont la volonté politique pour combattre les *ignorances politico-économiques* que nous avons diagnostiquées dans ce chapitre? Dans les chapitres suivants nous essayerons de trouver quelques réponses à ces questions, même si d'autres resterons ouverts pour des recherches futures.

Chapitre 4. Les conditions de vie de la population de la ville de Praia

Introduction

La définition préalable du concept de *confort* est indispensable pour la compréhension de la pertinence du choix des variables utilisées pour approcher les aspects traités dans ce chapitre.

Une définition très ample du terme peut être trouvée dans les dictionnaires : « *Ce qui contribue au bien-être, à la commodité matérielle* »²⁵. Ce type de définition peut être objet de multiples interprétations et perceptions. Pour chaque personne, en fonction de multiples facteurs sociaux, culturels et économiques, la notion de confort assume une dimension différente.

Afin d'avoir une notion plus objective de la dimension de la relativité du concept et de mieux définir les variables, la question « qu'est-ce que pour vous le confort? » a été posée, informellement, à des personnes de différentes catégories sociales à Praia. Plusieurs réponses bien différentes les unes des autres ont été obtenues et résumées en quelques réponses type : « *le confort est synonyme de beaucoup d'argent pour voyager, acheter des biens de luxe...* » « *Le confort ça veut dire avoir un bon revenu pour acheter une belle maison, une belle voiture et répondre au besoin de la famille* » « *le confort c'est avoir une maison bien équipée et suffisamment grande pour héberger la famille* » « *le confort ça veut dire pouvoir subvenir à ses besoins sans avoir de dettes à la fin du mois* ». La conclusion évidente est que la possession de biens et l'équipement de l'habitation sont présents dans chaque réponse, de manière explicite ou implicite.

²⁵ MORVAN Danielle (Direction), 2006

Tableau 11 - Variables indicatrices du niveau de confort des ménages des quartiers de Praia.

Variable	Indicateurs
Accès à infrastructures et services urbains	Réseau d'égouts urbains
	Réseau d'eau potable
	Réseau d'électricité
Conditions du logement	Dimension du logement
	Existence de toilette et salle de bain
	Existence d'une cuisine
Type d'habitation	Appartement
	Maison familiale
	Part de maison
	Baraque
Régime d'occupation	Loyer
	Prête
	Propriété
Possession de biens	Téléphone
	Radio
	Téléviseur
	Réfrigérateur
	Voiture
	Magnétoscope
Situation du chef de ménage par rapport à l'emploi	Actif employé
	Actif au chômage
	Inactif
Moyen d'existence du ménage	Salaire
	Pension
	Aide de parents au Cap-Vert ou à l'étranger
	Autres
Niveau de scolarité	Secondaire
	Moyenne
	Supérieur

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)

Source d'informations : INE (2000)

Pour une grande partie des ménages de Praia, 48% du total, qui vivent avec un niveau de vie bas ou très bas, le confort est une question directement liée aux besoins de base : alimentation et hébergement, même si la possession de biens a été citée fréquemment comme essentielle. Ainsi, les variables qui semblent les plus illustratives du confort des ménages d'une ville comme Praia sont représentées dans le tableau 11. Il est important de souligner que le choix des variables a été conditionné par le manque de données fiables et représentatives entre les recensements qui, au Cap-Vert se réalisent tous les dix ans. Les résultats du recensement de 2010 apporteront sûrement des nouveautés par rapport aux variables. Par exemple, en ce qui concerne la possession des biens et l'accès à des services urbains, d'autres variables plus discrétisantes comme la possession d'un

ordinateur, d'un lecteur DVD, de consoles de jeux ou l'accès à l'Internet seront prises en compte.

4.1. Accès aux infrastructures et services urbains

La diversité des niveaux de vie des résidents de différents quartiers est notable. Ainsi, en analysant les statistiques du recensement de 2000, ont été identifiés trois principaux systèmes d'approvisionnement en eau potable, utilisés par les résidents de la ville : *le réseau d'eau* de la ville (canalisée directement vers les logements), qui approvisionne seulement 24% des ménages, *les camions citerne* qui fournissent de l'eau à 12,6% de ménages et *la fontaine* qui est le système utilisé par 55,4%. La figure 19 montre un comportement différent des variables réseau urbain d'eau courante/ camion citerne/ fontaine. Seulement 21 des 30 quartiers résidentiels existants en 2000 étaient liés au réseau d'eau courante, avec des niveaux d'accès différents. Les quartiers où le réseau approvisionne en eau plus de 75% des ménages sont Praínha, Platô, Fazenda et Terra Branca. Entre 45% et 75% des ménages des quartiers voisins Achada Santo António, Achadinha, Quebra Canela et Chã d'Areia s'approvisionnent en eau aussi à travers le réseau. La valeur de 24% du total des ménages de Praia s'approvisionnant par l'accès au réseau d'eau courante est très réduite et contribue au faible confort des résidents qui passent des heures interminables dans des queues devant les fontaines pour s'approvisionner en eau. La figure 19 permet de conclure que les quartiers les plus périphériques de la ville étaient les moins desservis par le réseau d'eau.

Palmarejo est un cas exceptionnel, car au moment de l'application des enquêtes pour le recensement, les équipements du réseau d'eau existaient déjà mais il n'avait pas encore l'autorisation de l'ouverture. Ainsi, il apparaît comme un quartier où 52% des ménages utilisaient les camions citerne comme source d'approvisionnement en eau potable. Actuellement la plupart des ménages de Palmarejo a accès au réseau d'eau de la ville. Palmarejo est un quartier urbanisé, dont les infrastructures ont été construites avant la construction de la plupart des logements. Le côté nord-ouest du quartier a été, initialement, occupé spontanément, ce qui justifie le pourcentage élevé de ménages qui utilisaient la fontaine comme source d'eau.

Achada Sao Filipe a connu un développement comparable à celui de Palmarejo, avec une occupation spontanée du côté Est, jusqu'à 1990. Pendant la deuxième moitié de la décennie de 1990, avec l'exécution du PUD de ce quartier, le côté ouest s'est développé d'une façon ordonnée et avec toutes les infrastructures nécessaires. Malgré cela, le

pourcentage de ménages qui utilisaient la fontaine comme source d'approvisionnement en eau était le plus important, 68%, par rapport à ceux qui utilisaient les autres systèmes.

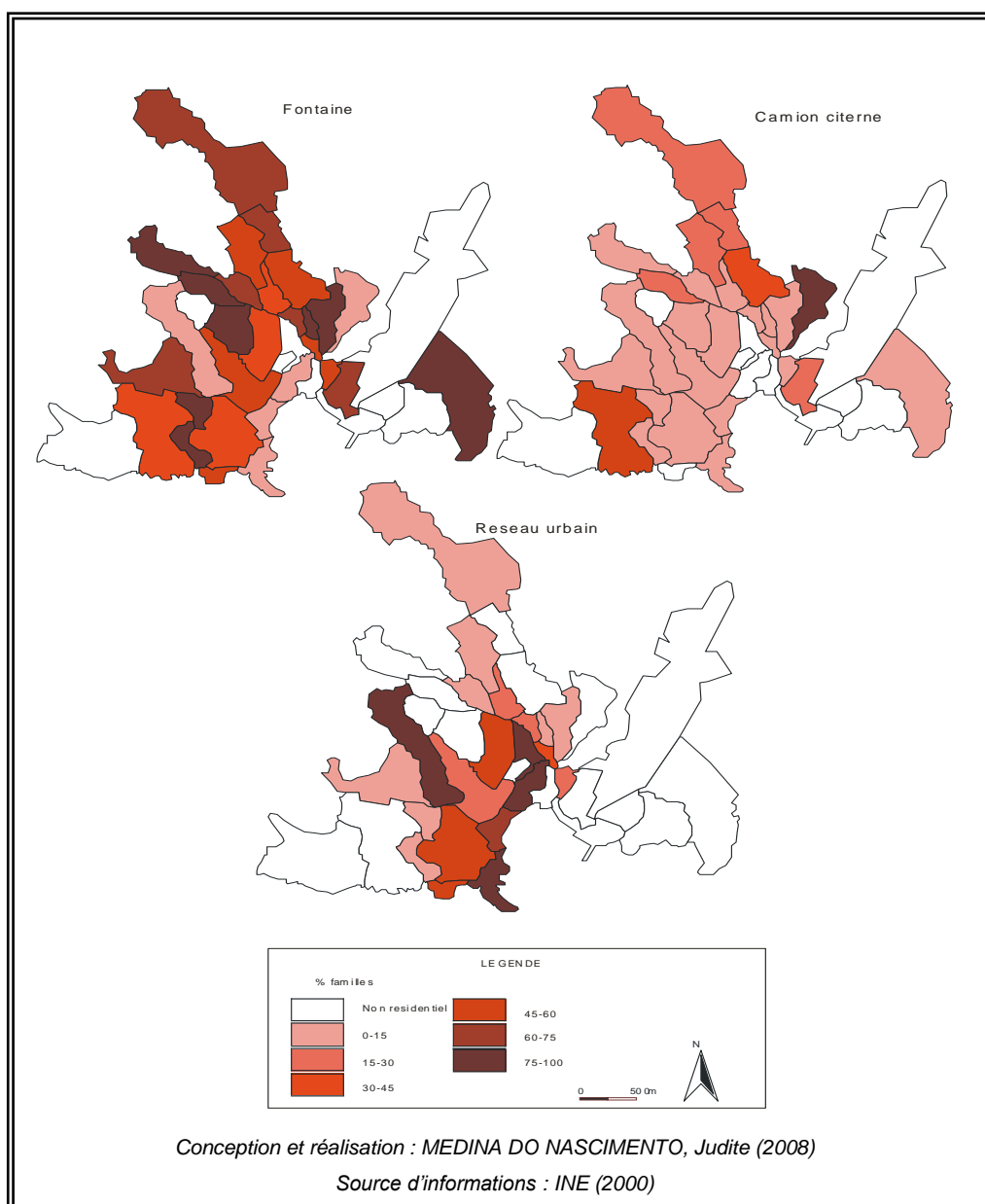


Figure 19 - Système d'approvisionnement d'eau potable

En pourcentage du total de ménages du quartier

En 2000, seulement 3% des ménages du quartier avaient une liaison au réseau de la ville. Achada Mato se distingue des autres quartiers, car il est le seul où le camion citerne était la source utilisée pour 86% des ménages.

La source d'énergie pour l'éclairage du foyer est aussi un bon indicateur de confort des résidents. Les données du recensement de 2000 permettent d'identifier deux types

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

principaux de source d'énergie, l'électricité et le pétrole. Le premier permet aux utilisateurs un meilleur confort. La figure 20 permet de conclure qu'il y a une relation inverse entre la distance au *centre ville*²⁶ (Platô) et l'utilisation de l'électricité par les ménages, comme source d'énergie pour l'éclairage des foyers. Vale de Palmarejo, Achadinha Pires et Achada Mato sont ceux où une grande partie des ménages, 50%, 46% et 42% respectivement, utilisaient le pétrole comme source d'énergie. Il s'agit des quartiers où habitent les ménages les plus pauvres de la ville, ce qui explique le fait qu'elles préfèrent le pétrole, moins cher, à l'électricité.

Plus de 50% des ménages de 21 des 30 quartiers de la ville utilisaient l'électricité comme source d'énergie. Parmi ces 21 quartiers, 9 présentaient des valeurs supérieures à 80% des ménages. Pour le total des ménages de la ville, la valeur est de 68%, ce qui montre la nécessité d'améliorer l'accès des ménages à une source d'énergie permettant un confort majeur, surtout dans les quartiers les plus périphériques de la ville. La situation d'accès au réseau d'électricité est donc bien meilleure que celle de l'accès au réseau d'eau potable, (24% des ménages).

Le nombre relativement réduit des ménages qui ont une liaison aux réseaux d'électricité et d'eau potable, est déterminé par la lenteur du traitement des dossiers dans l'entreprise et par les prix excessivement élevés de ce type de ressources. Les prix varient en fonction du niveau de consommation des ménages. ELECTRA²⁷ a définie 2 catégories de prix pour la consommation d'électricité:

- ◆ Les familles qui consomment jusqu'à 60kwh paient 22\$77/KWh (vingt deux escudos et soixante dix-sept centavos par kWh);
- ◆ Les familles qui consomment plus de 60kwh paient 29\$94 (vingt neuf escudos et quatre-vingt quatorze centavos par kWh);

²⁶ Endroit le plus fréquenté de la ville (BRUNET R et al, 1993)

²⁷ Entreprise qui gère la distribution d'eau et d'électricité au Cap-Vert

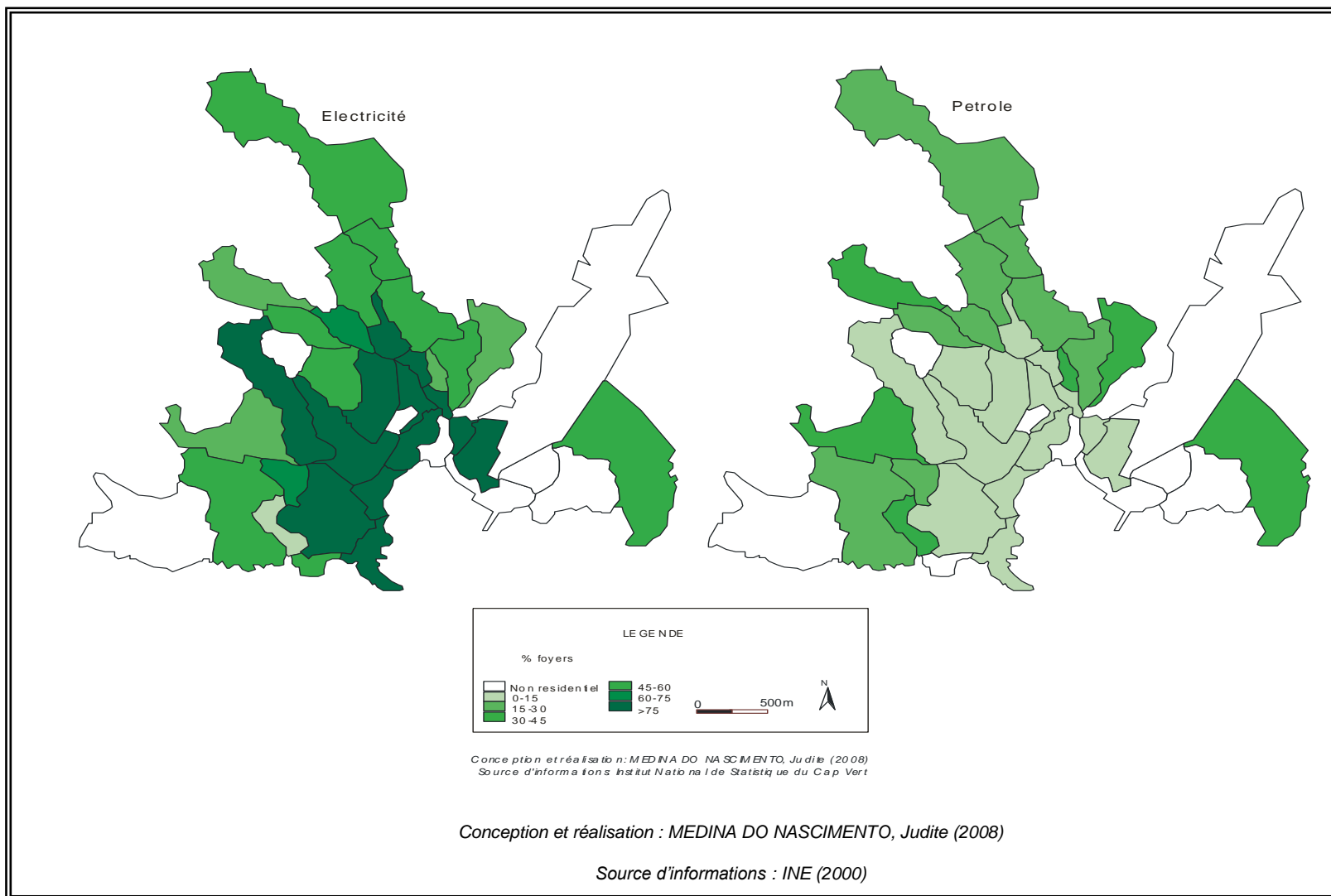


Figure 20 – Ménages en fonction des sources d'énergie pour l'éclairage du logement

Por la consommation d'eau ELECTRA a définie 3 catégories de prix :

- ◆ Les familles qui consomment jusqu'à 6m³ d'eau paient 234\$07/m³ (deux-cent trent quatre escudos et sept centavos par m³);
- ◆ Les familles qui consomment entre 6m³ et 10 m³ d'eau paient 343\$52/m³ (trois-cent et quarante et trois escudos et cinquante et deux centavos par m³);
- ◆ Les familles qui consomment plus de 10 m³ d'eau paient 457\$15/m³ (quatre-cent et cinquante et sept escudos et quinze centavos par m³);

Le gaz est la source d'énergie la plus utilisée pour préparer les repas, puisque 91% des ménages l'utilisent. La deuxième source est le bois, utilisée seulement par 5,4% des ménages les plus pauvres de la capitale.

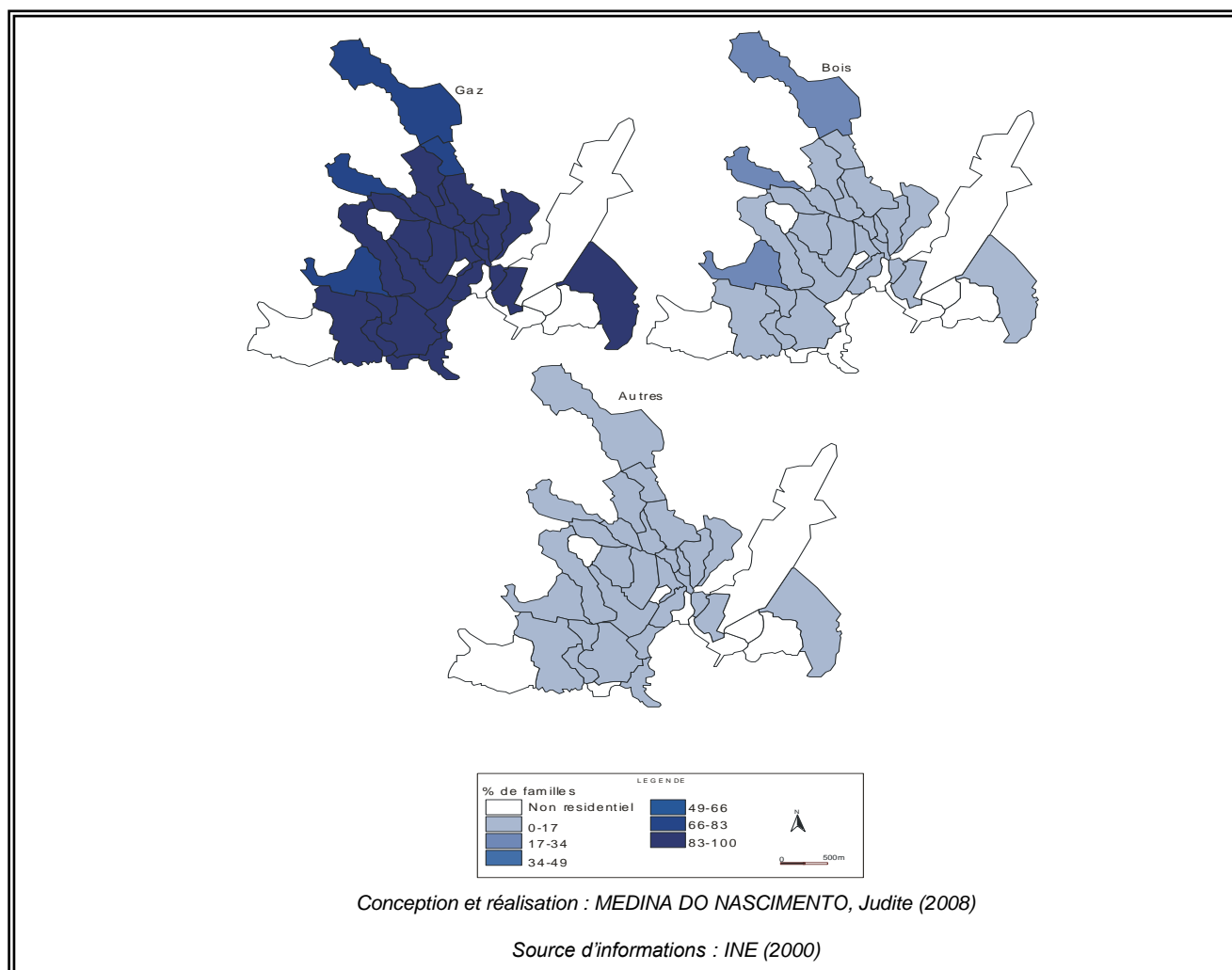


Figure 21 - Source d'énergie utilisée pour préparer les repas

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

Les seuls quartiers où le pourcentage de ménages qui utilisent le bois, en tant que source d'énergie, dépasse 17% sont Achada São Filipe, São Pedro Latada et Bela Vista. Les 3,6% des ménages restants utilisent d'autres sources d'énergie comme le charbon, le pétrole et l'électricité (figure 20). Une analyse simultanée des figures 20 et 21 permet d'établir une ressemblance entre les comportements des quartiers par rapport aux variables *électricité en tant qu'énergie pour l'éclairage des foyers* et *gaz en tant que source d'énergie pour préparer les repas*. L'électricité, très répandue en tant que source d'énergie pour l'éclairage, est la source la moins utilisée pour la préparation des repas. C'est sans doute en rapport direct avec le prix des deux types d'énergie et du fourneau électrique au Cap-Vert.

La figure 22 permet d'identifier un des problèmes les plus graves en ce qui concerne l'environnement urbain et le confort des résidents de la ville de Praia. Il s'agit de la façon dont les ménages se débarrassent des eaux usées.

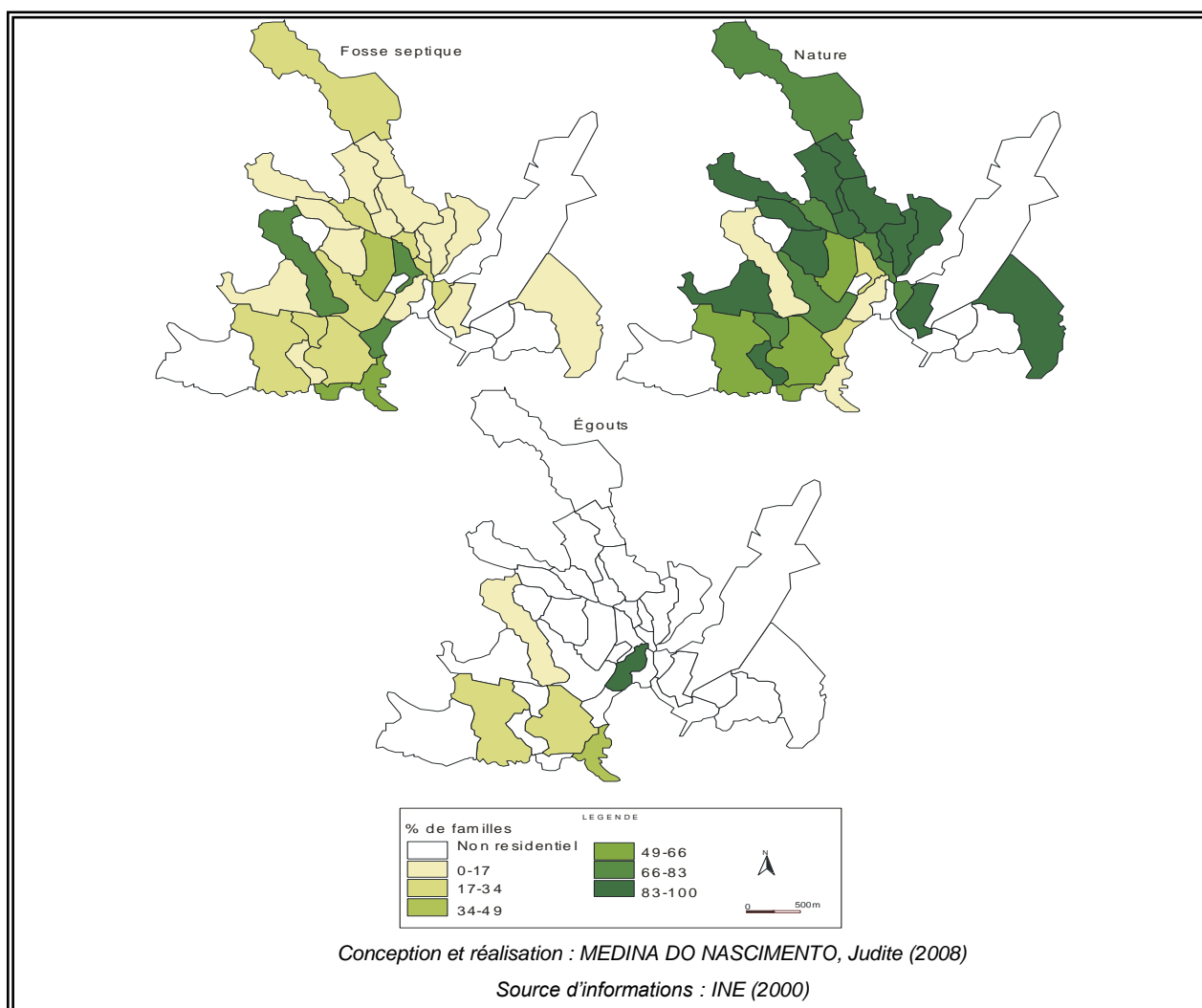


Figure 22 - Mode d'évacuation des eaux usagées

Environ 71% des ménages de la ville, en 2000, se débarrassaient des eaux usées directement dans la nature (les alentours de sa maison, les vallées, les versants...). C'est un vrai problème de santé publique dont l'origine est l'eau stagnante des flaques, qui facilite le développement des moustiques responsables de la transmission de plusieurs maladies infectieuses. A part cela, la décomposition de la matière organique présente dans les eaux usées, pendant le processus d'eutrophisation, libère, aussi, de mauvaises odeurs. Le déplacement des personnes tout au long des rues est gêné par la présence de flaques d'eau stagnante réduisant le confort des résidents.

Seulement 6,5% des logements, localisés dans les quartiers Platô, Prainha, Achada Santo António, Palmarejo e Terra Branca, étaient reliés au réseau d'égouts urbains en 2000 (figure 22). Néanmoins, une observation directe a permis de récolter quelques informations qui démontrent que la situation s'améliore, car le nombre de foyers reliés au réseau d'égouts a augmenté considérablement, surtout avec l'expansion des quartiers Palmarejo, Terra Branca et Cidadela et l'augmentation du nombre des liaisons à Achada Santo António, Achadinha et Tira Chapéu (tableau 12).

Entre mars 2004 et décembre 2007, 453 foyers de 11 quartiers ont été reliés au réseau d'égouts, dont 233 seulement en 2004, période de développement du réseau. Les quartiers d'Achadinha, Palmarejo et Achada Santo António sont ceux qui présentent les valeurs les plus élevées.

Tableau 12- Nouvelles liaisons aux égouts urbains par quartier
Période entre Mars 2004 et Décembre 2006

Quartier/Année	2004	2005	2006	Total
ASA	51	29	28	108
Achadinha	99	12	10	121
Chã d'areia	2	0	0	2
Fazenda	8	5	6	19
Palmarejo	37	39	33	109
Platô	2	4	3	9
Prainha	4	2	1	7
Terra Branca	18	14	13	45
Tira Chapeu	10	7	6	23
Varzea	2	1	3	6
Cidadela	0	0	4	4
Total	233	113	107	453

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)

Source d'informations : ELECTRA²⁸ (2007)

²⁸ ELECTRA – entreprise qui a le monopole de la gestion des réseaux d'eau, électricité et égouts au Cap-Vert

4.2. Conditions des logements familiaux

La dimension du logement par rapport au nombre d'individus par ménage qui y vivent est l'autre indicateur choisi pour analyser le niveau de vie des résidents. Selon le recensement de 2000, plus de 47% des ménages de Praia, habitaient dans des foyers avec 1 ou 2 pièces (sans compter la cuisine et la toilette, quand ils existent), ce qui permet de conclure que, soit ils n'ont pas de salon et occupent les deux pièces comme chambre, soit ils ont une seule chambre pour tous les éléments du ménage. La moyenne du nombre d'individus par ménage était de 4,3 personnes, en 2000. Si l'on considère le fait qu'il existe un grand décalage entre le nombre d'individus par ménage dans différents quartiers et que les ménages les plus nombreux habitent les foyers les plus petits, on peut conclure qu'une bonne partie des foyers sont suroccupés, ce qui réduit le niveau de confort des ménages.

La figure 23 permet d'identifier les quartiers les plus confortables par rapport à cette variable, et ils coïncident avec les mêmes quartiers les plus privilégiés de la ville, identifiés lors de l'analyse des autres variables choisies. Les plus grandes maisons, appelées *vivendas* se localisent dans les quartiers les plus prestigieux de la ville, Prainha, Palmarejo et Achada Santo António. Ce sont des quartiers où la plupart des logements ont plus de quatre pièces (figure 23).

L'existence ou pas de toilette complète (sanitaire, lavabo et douche ou baignoire) est une autre variable choisie pour analyser le confort des ménages. Plus de 50% des ménages de Praia habitent des logements équipés de sanitaire, lavabo et douche ou baignoire (figure 24). Dans les logements les plus pauvres, il existe parfois seulement soit le sanitaire, soit un espace lavabo, soit ni l'un ni l'autre. En 2000, les quartiers où les pourcentages de logements avec toilette complète étaient les plus élevés, étaient Prainha, Platô, Terra Branca et Fazenda, avec des valeurs supérieures à 91% et Achadinha, Achada Santo António et Palmarejo avec des valeurs qui variaient entre 71,7%, 71,2% et 57% respectivement.

Environ 58% des foyers de Praia sont équipées d'une cuisine (figure 25). Le niveau de sophistication des équipements des cuisines varie en fonction du niveau de vie des ménages qui occupent les foyers. Il y a une relation directe entre le niveau de confort des quartiers et le nombre de foyers équipés ou pas d'une cuisine.

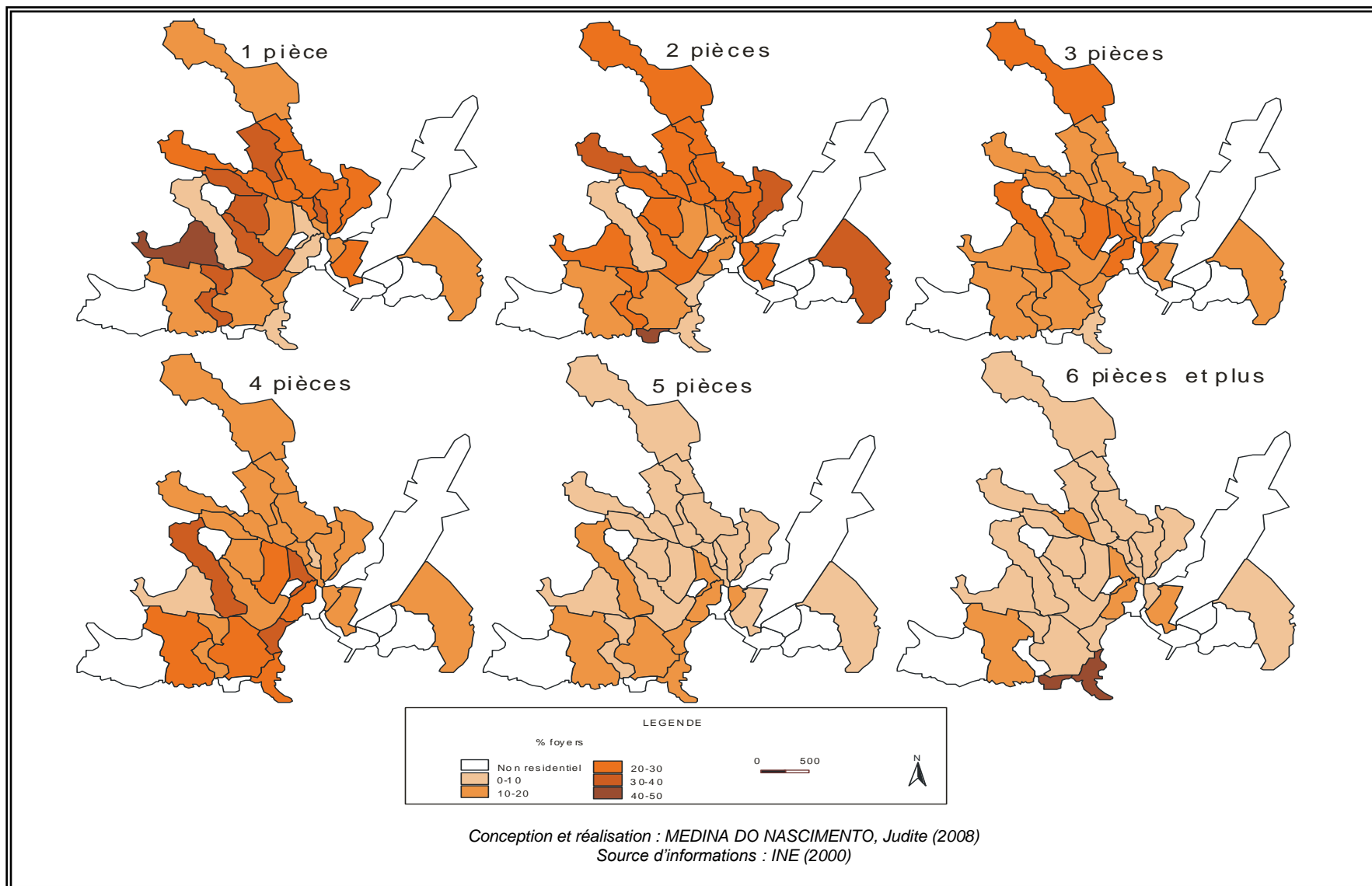


Figure 23 - Nombre de pièces du foyer

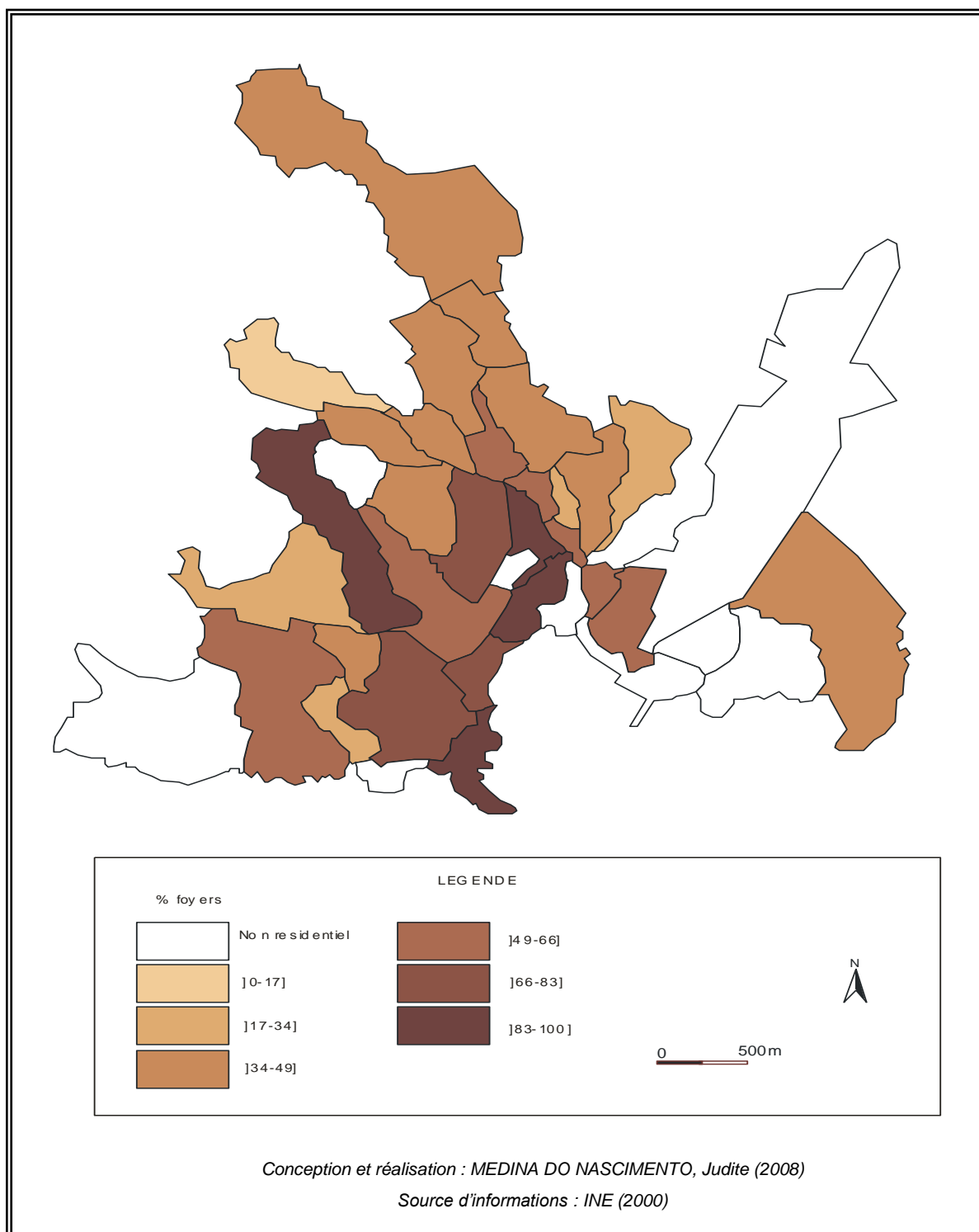


Figure 24 - Foyers équipés de toilettes complètes
En pourcentage du total de foyers du quartier

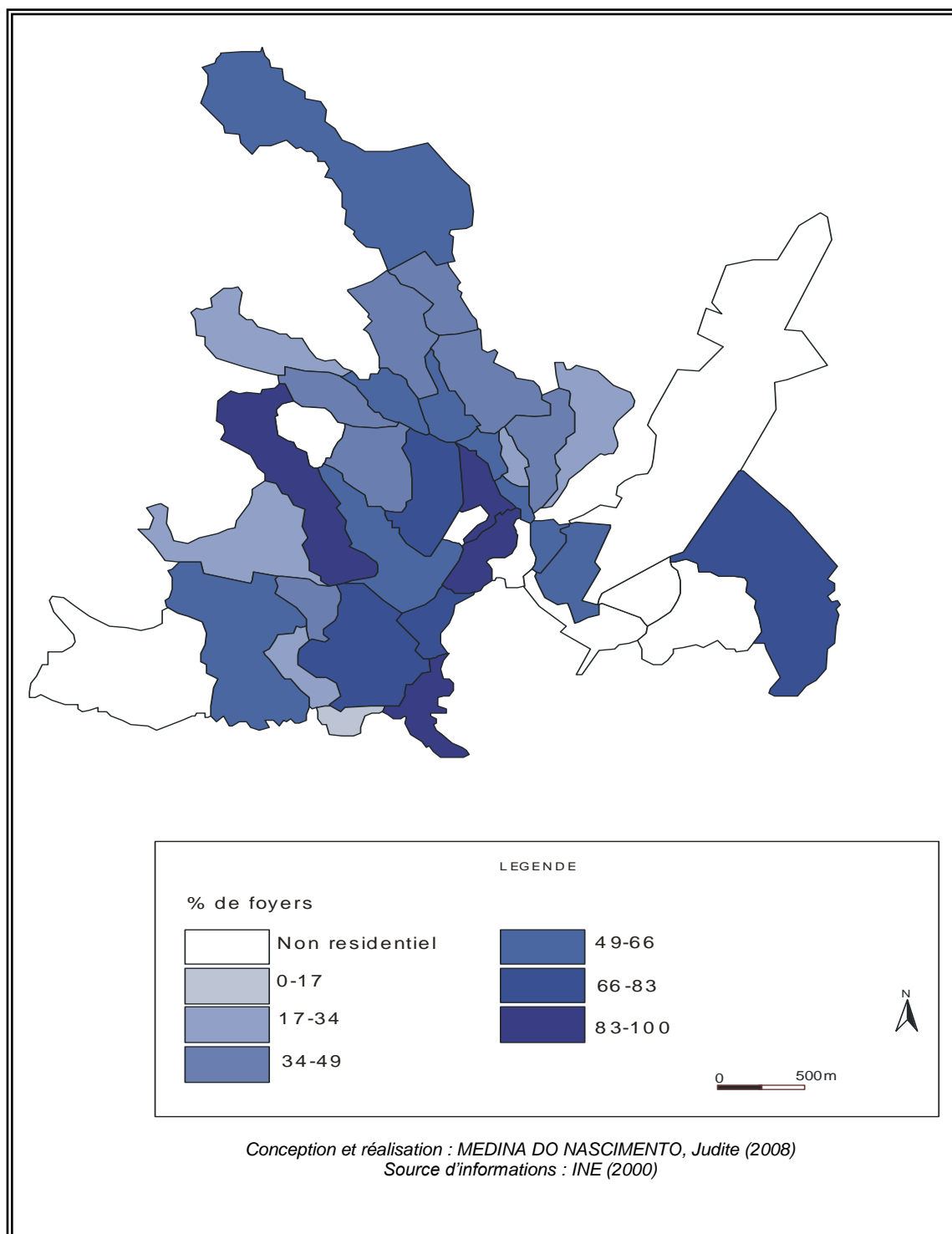


Figure 25 - Foyers équipées d'une cuisine
En pourcentage du total de foyers du quartier

4.3. Type d'habitation et régime d'occupation

La discrétisation des quartiers de la ville par rapport au *type de logement* permet d'approfondir l'analyse du confort des ménages et de comprendre un peu mieux la différenciation sociale de l'espace de la ville de Praia (figure 26).

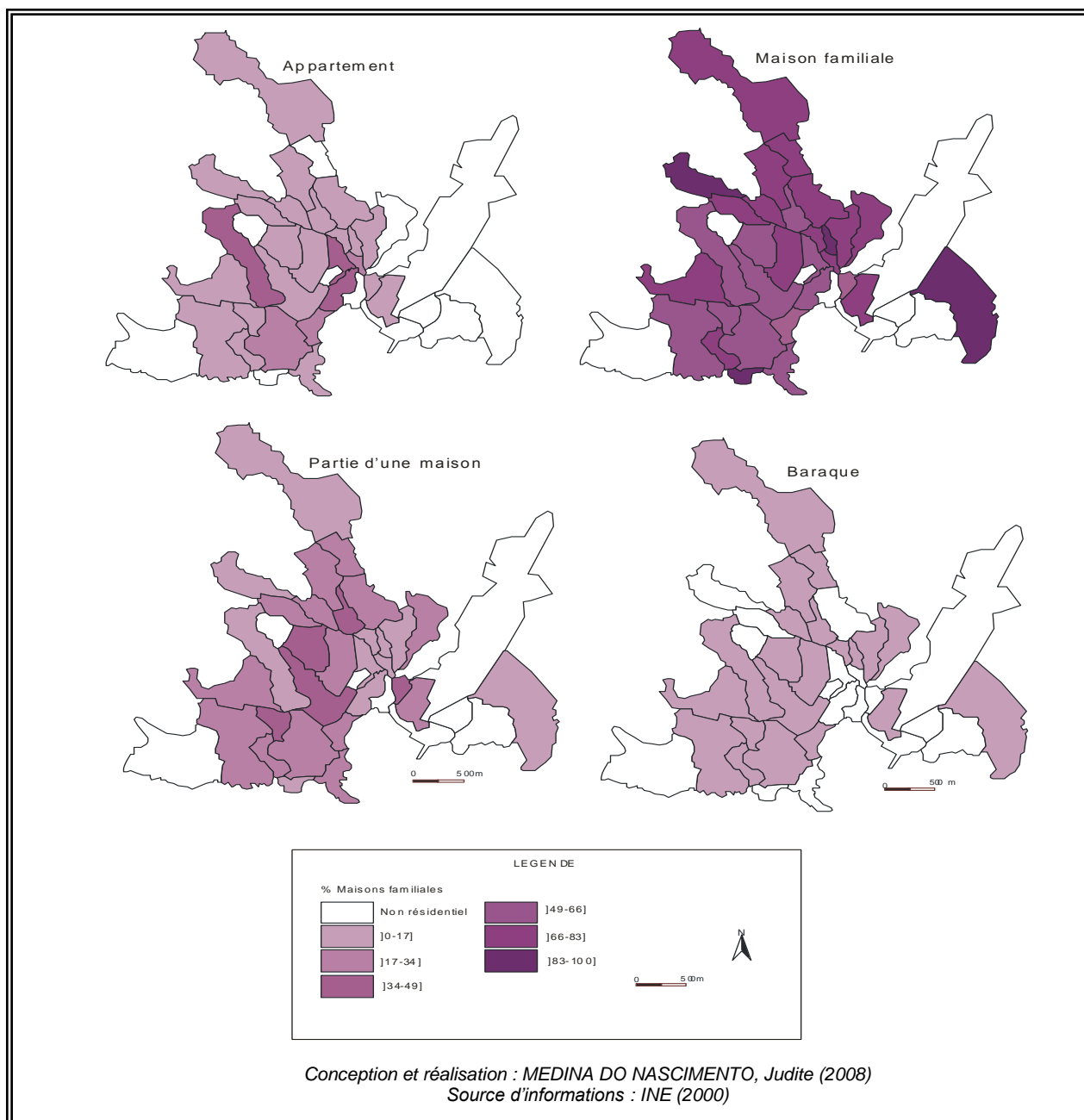


Figure 26 - Type de logement
En pourcentage du total de foyers du quartier

Plus de 49% des ménages de tous les quartiers résidentiels de la ville occupaient des logements type *maison familiale* (figure 26). Dans cette catégorie sont incluses les *vivendas* qui sont aussi des maisons familiales mais de grande dimension et plus sophistiquées, ainsi que les *maisons familiales modestes*, normalement de deux ou trois pièces sans compter la toilette et un coin douche. Les *vivendas* constituaient seulement 0,9% des habitations familiales à Praia et se concentrent dans les quartiers de Platô (anciennes résidences des hauts fonctionnaires coloniaux, construits avant les années 1930, dans la partie Nord de ce quartier), Achada Santo António (tout au long du côté ouest de l'*Avenida das Nações Unidas*, où se localisent les ambassades de différents pays étrangers, construites pendant les années 1980), Chã d'Areia (une petite tache au long de l'*Avenida Marginal* construite pendant les années 1990), Prainha (années 1980), Palmarejo (années 1990) et Cidadela (années 2000).

Malgré le fait que les *baraques* existaient dans 21 des 31 quartiers résidentiels en 2000, elles ne constituaient un logement que pour 0,5% des ménages de Praia. Elles sont habitées par les nouveaux arrivés à la ville et ne sont que des habitations provisoires. Après quelque temps, les ménages se construisent de petites maisons clandestines à la place des baraques. Il s'agit de petites maisons d'une seule pièce en forme de *cubes* d'environ 10m², construites en parpaings de ciment et béton²⁹. Au fur et à mesure que la situation économique des ménages s'améliore elles construisent d'autres pièces autour de la toute première et la maison s'accroît petit à petit. La légalisation de ces logements est postérieure à leur construction (quand les propriétaires se donnent la peine de la légaliser). Dans la discrétisation effectuée dans la figure 26, cet type de logement est compté dans l'ensemble dénommé *maison familiale*.

Environ 24% des ménages de la ville habitent une *partie de maison*. L'analyse de la figure 26 et des statistiques permettent de conclure que les quartiers où cette forme de logement est plus concentrée sont Tira Chapeu (46%), Vila Nova (42%), Lem Ferreira (42%), Varzea (35%) et Eugénio Lima (35%). Il s'agit de maisons familiales de catégorie modeste. Les ménages qui en sont propriétaires, ayant besoin d'un complément de salaire pour les dépenses familiales, louent une partie de leur maison, normalement une seule pièce. Il s'agit aussi des pièces de maisons construites de façon informelle pour loger les ménages pauvres, mais avec prévision d'élargissement futur. Dans les quartiers les plus prestigieux, quand on parle de *partie de maison* il s'agit d'un petit appartement dans une grande *vivenda* loué surtout par des célibataires.

²⁹ Entrent dans la catégorie de *partie de maison*

En ce qui concerne le régime d'occupation des logements, les ménages qui habitaient dans des logements prêtés constituaient seulement 10% de l'ensemble. Elles étaient disséminées dans tous les quartiers résidentiels, sans considération de niveau. Les pourcentages les plus élevés concernent les quartiers de Chã d'Areia (25%), Prainha (20%), Lém Ferreira (18%) et Platô (16%). Il faut souligner qu'une partie des logements prêtés à Praia appartient à l'Etat et est attribuée à des fonctionnaires publics. Les autres logements prêtés appartiennent à des émigrants qui habitent à l'étranger et qui prêtent leur maison à un parent pour qu'il y habite et la garde pendant son absence.

Les ménages qui ne peuvent pas s'offrir une maison entière louent une partie d'une maison familiale. La figure 27 permet de conclure qu'une bonne partie des ménages est propriétaire de son logement (54,2%), même si le pourcentage des locataires de leur maison était relativement élevé en 2000 (35%). Il n'y a pas de rapport entre les variables *niveau de confort des ménages* et *régime d'occupation du logement*, car on a trouvé des pourcentages élevés de ménages propriétaires de leur logement autant dans les quartiers les plus confortables (ex : Palmarejo 67%), comme dans les moins confortables (ex : Achadinha Pires 69,9 %). Les ménages qui habitaient dans des appartements constituaient 10% du total de la ville et étaient répartis dans 26 des 31 quartiers résidentiels. Même s'il n'était pas encore très répandu en 2000, l'appartement commence à se disséminer dans la ville. La quantité de blocs d'appartements construits et vendus après 2000 est très significative et visible par observation directe.

Praia est une ville de contrastes très frappants en ce qui concerne l'habitat. Nous pouvons trouver fréquemment des habitations modestes s'adossant à des bâtiments de deux ou plusieurs étages, ou des quartiers urbanisés faisant face à des quartiers d'habitat précaire. Ces contrastes sont le résultat d'une croissance accélérée et non contrôlée de la population. La ville n'a pas su ou n'a pas pu mobiliser les moyens pour accueillir les migrants dont les arrivées massives sont venues aggraver les difficultés de gestion urbaine. L'absence d'une politique de gestion de la croissance et des services efficaces d'aménagement urbain a favorisé la diffusion de l'occupation spontanée et de l'habitat précaire.

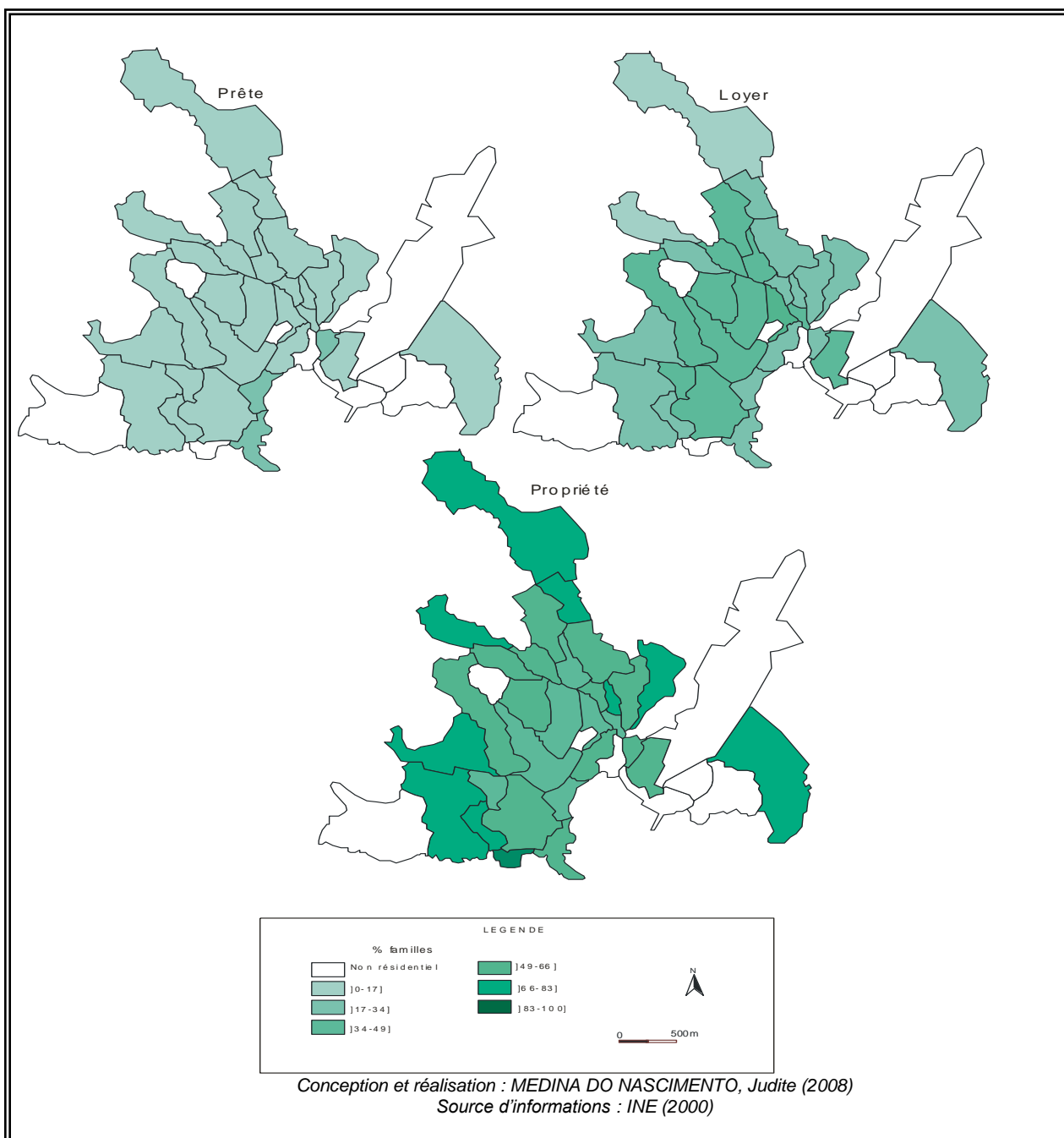


Figure 27 - Régime d'occupation de l'habitation

En pourcentage du total de familles du quartier

4.4. La Possession de biens de consommation

Par rapport à la *Possession de biens de consommation*, le recensement de la population de 2000 a considéré 6 indicateurs, choisis comme les plus significatifs. Avec le développement du pays, ce type de biens s'est répandu et d'autres biens ont commencé à être introduits dans les habitudes de consommation des ménages. Le questionnaire du QUIBB (questionnaire unifié des indicateurs de base du bien-être), réalisé par échantillonnage par l'Institut National de Statistique du Cap-Vert en 2007 a considéré d'autres indicateurs, comme la possession d'un ordinateur, d'un lecteur vidéo/DVD, d'un magnétophone, d'un téléphone portable, d'une moto, d'une bicyclette, d'un four à micro-ondes, d'un appareil de climatisation du foyer, d'une machine à laver, d'un bateau et/ou d'un congélateur.

Le bien le plus diffusé dans la ville est la radio (74% des ménages), suivi du téléviseur (56,5%). Dans tous les quartiers, plus de 50% des ménages avaient au moins un appareil radio. La figure 28 montre que le seul bien non représenté dans tous les quartiers résidentiels était le téléphone, et les seuls quartiers où il n'a pas été trouvé ont été Vale de Palmarejo et Bela Vista. Néanmoins, la moyenne de la ville a été relativement haute par rapport aux autres biens considérés : 52,1% des ménages avaient au moins une installation téléphonique chez lui. Le réfrigérateur était aussi bien diffusé car il existait dans 51,1% du total des foyers et dans tous les quartiers résidentiels. Mais le magnétoscope et la voiture étaient les biens les moins diffusés entre les ménages de la ville soit 25,9% et 14,1% respectivement, même s'ils sont représentés dans tous les quartiers.

Logiquement il y a une relation directe entre le niveau de vie et la possession des biens de consommation, ce qui établit, par conséquent, une relation spatiale directe entre la plus grande fréquence de cette variable et les quartiers de résidence des classes économiquement les plus aisées, localisés sur le littoral sud-ouest (sauf les fonds des vallées et versants), et aux alentours du centre ville (figure 28).

La situation, par rapport à la possession de biens de consommation a changé visiblement avec la diffusion systématique et rapide des magasins chinois qui vendent tout type d'électroménager à bas prix, ce qui permet à beaucoup de ménages d'y accéder plus rapidement. Le recensement de 2010 montrera sûrement, de la part des ménages de Praia, une plus grande diversité d'indicateurs et un accès aux biens plus important.

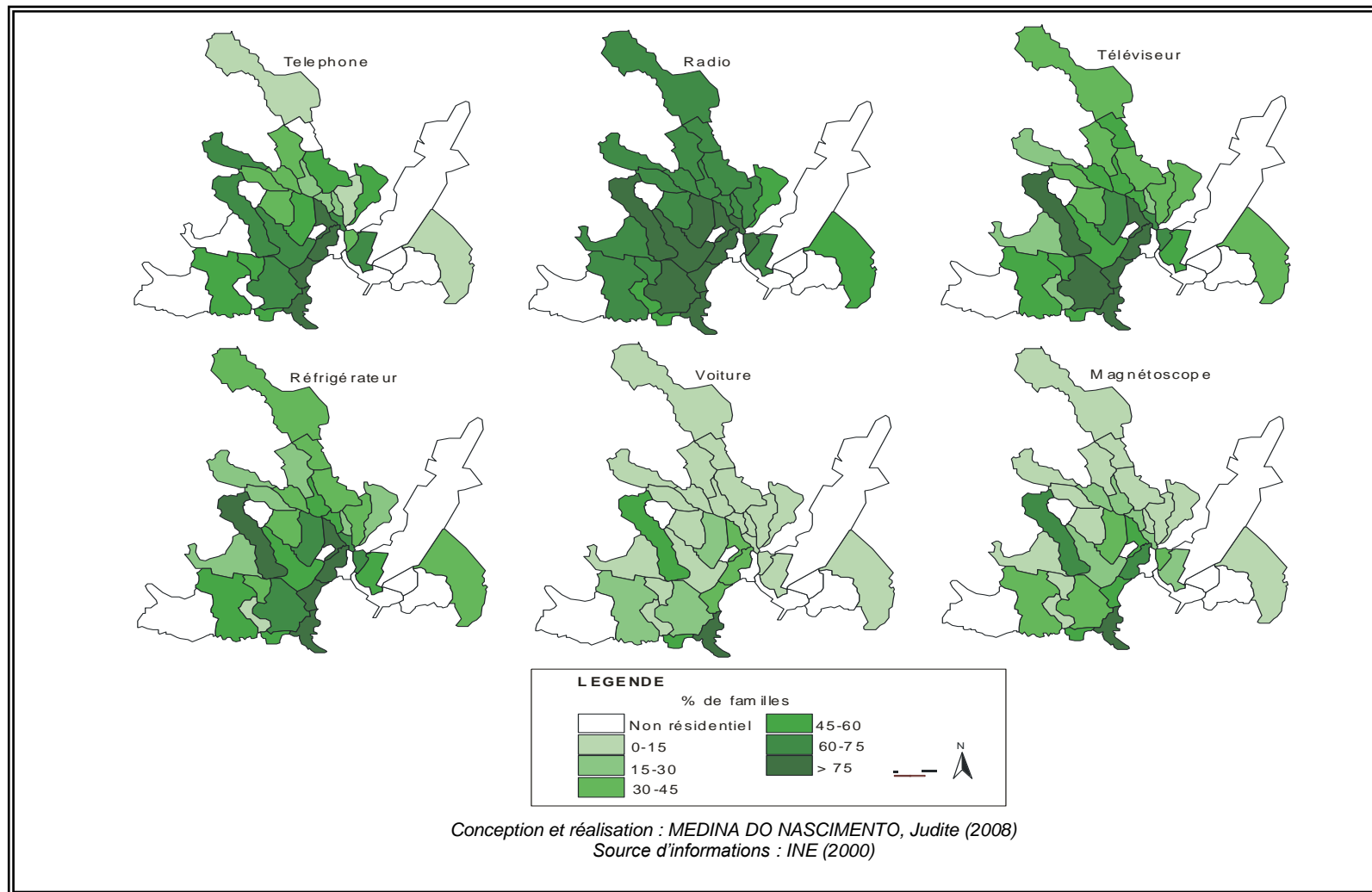


Figure 28 - Possession de biens de consommation

En pourcentage de ménages du quartier

4.5. Moyens d'existence des ménages et situation du chef par rapport à l'emploi

Selon les informations du recensement de la population de 2000 (figure 29 et tableau 13), la plupart des ménages de Praia, soit 77,2%, a comme moyen de survie le salaire du chef ou de ses différents membres. Les ménages qui dépendent de l'aide des parents à l'étranger ou au Cap-Vert existent dans tous les quartiers mais ne sont pas nombreux, seulement 5,8% du total de la ville. Néanmoins, les pourcentages les plus élevés ont été identifiés pour les quartiers Lem Cachorro (19,3%), Achada Grande Tras (18,4%), Paiol (17,9%), Vale do Palmarejo (15,9%), Achadinha Pires (15,5%), Lém Ferreira (15,4%) e Vila Nova (15,3) (figure 29 et tableau 13). Les ménages qui dépendaient des pensions, surtout de retraite, étaient distribués dans tous les quartiers de la ville, mais le pourcentage le plus élevé concernait le centre historique, 23,4% des ménages. Quebra Canela présentait aussi une valeur élevée, de 50%, celle-ci déterminée par le nombre très réduit de ménages qui y habitaient en 2000, soit seulement deux.

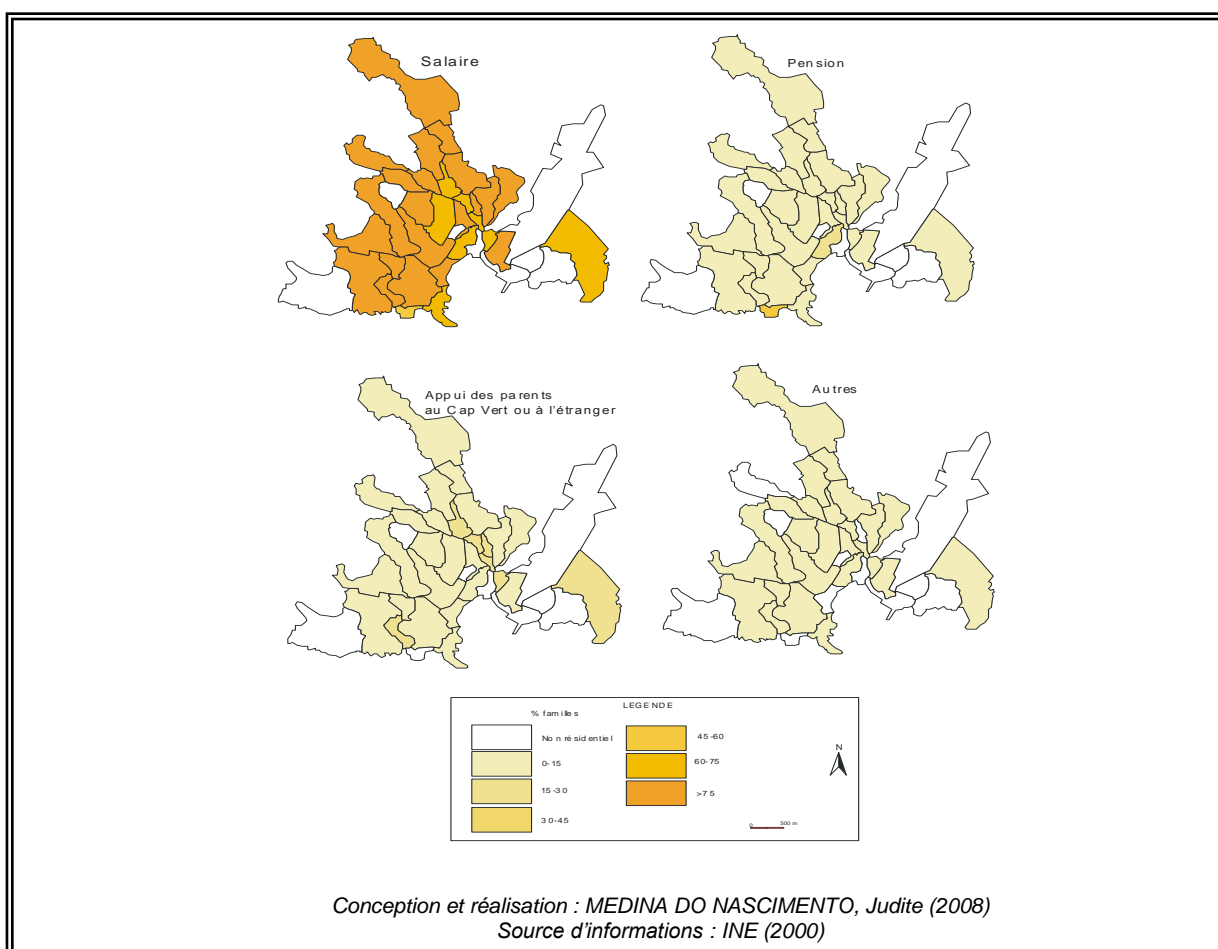


Figure 29 - Moyen d'existence des ménages et situation du chef par rapport à l'emploi

Tableau 13- Moyen d'existence des ménages et situation du chef par rapport à l'emploi

En pourcentage de ménages du quartier

ID	Quartier	Situation du chef par rapport à l'emploi			Moyen d'existence du ménage					
		%actives employés	%actives au chômage	% inactive	% salaire	% rente	% pension	%dépende parents au Cap-Vert	%dépende parents à l'étranger	% Autres
1	A.Mato	82,2	4,7	11,6	81,4	2,3	1,6	8,5	3,9	0,8
2	A.Pires	83,9	7,3	8,8	81,9	0	2,6	9,3	6,2	0
3	A.SFilipe	80,4	6,6	11,5	76,5	3,1	5,6	8,6	2	3,8
4	Achadinha	73,3	5,5	20,2	71,5	2,4	9,9	10,4	3,1	1,9
5	AELima	80,8	5,4	13,1	80	1,2	4	8	5,2	1,4
6	AGFrente	78,7	7,9	12,6	78,6	1,5	5,3	6,9	5,2	1,4
7	AGTraz	73,8	10,8	15,1	68,6	1,4	7,6	16,5	1,9	4,1
8	ASAntónio	77,2	3,6	17,4	75,3	2,9	6,7	9	3,4	1,7
9	Bela Vista	80,5	12,8	6	83,2	0,4	1,4	13,3	0,6	0,4
10	C.Areia	83,3	0	16,7	88,9	0	2,8	5,6	2,8	0
11	Calabaceira	78,9	3,1	17,1	77,8	2	3,7	6,4	2,3	7
12	Castelão	81,5	4,5	13,1	81,2	0,7	3,6	8,4	2,6	2,6
13	Fazenda	83,6	1,8	14,4	76,8	6,8	9,4	4,2	1,2	1,4
14	L.Cachorro	73	5	21,9	69,7	0,7	8,1	16,2	3,1	2
15	L.Ferreira	73,5	6,2	20,3	70,6	2	11,1	11,4	3,9	1
16	M.Agarro	86	6,2	7,9	82,6	2,5	3,3	7	3,3	1,2
17	P. Água	76,9	5,4	17	75,9	0,8	4,4	7,5	4,6	6,3
18	Paiol	72	6,5	21,2	68,7	2,9	6,8	12,4	5,5	3,6
19	Palmarejo	86,3	4,8	8,6	86,8	1	2,3	6,5	2,3	0,7
20	Pensamento	85,6	4	9,6	84,4	1,6	3,4	5,2	2,2	2,4
21	Plató	64,6	1,4	32,7	60,2	4,7	23,4	5,2	2,5	3,3
22	Prainha	79,5	1,3	14,1	74,4	7,7	12,8	1,3	0	0
23	Q Canela	50	0	50	50	0	50	0	0	0
24	Safende	78,9	6,4	13,7	79,7	0,6	3,5	8,2	2,9	4,2
25	SPLatada	79,6	4,8	14,6	79,8	0	5,3	11,1	2,7	0
26	T.Branca	83,9	1,5	14,1	84,9	0,3	7,2	3,7	2	1,7
27	Tchapeu	82,2	5,5	11,5	82,6	0,7	3,2	9,5	2	1,3
28	V.Nova	72,7	6,3	19,8	73,2	0,5	4,8	11,7	3,6	5,2
29	V.Palmarejo	82,1	8,3	9	80,7	0	2,1	13,8	2,1	0,7
30	Várzea	79	6	14,9	77,8	1,5	5,1	7,5	3,8	4,2
	Total Praia	78,4	5,3	15,5	77,2	1,7	5,8	8,8	3,2	2,6

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)
Source d'informations : INE (2000)

Le pourcentage de chefs de ménage actifs et ayant un emploi était de 78,4% au moment du recensement, et pour 23 des 30 quartiers résidentiels, les valeurs étaient supérieures à 75%. Les quartiers pour lesquels on a identifié les valeurs de chômage des chefs de

ménage les plus élevés étaient Bela Vista, 12,8%, et Achada Grande Tras, 10,8% (figure 30, tableau 13). Il s'agit de deux des quartiers les plus pauvres de la ville.

L'indice d'inactivité des chefs de ménage était relativement élevé, 15,5% était la moyenne pour la ville. Pour 12, des 30 quartiers considérés, l'indice d'inactivité était supérieur à la moyenne. Platô se distinguait car il présentait une valeur de 32,7%, très élevée par rapport au restant de la ville. Il peut y avoir une relation avec le fait que 53% de sa population avait soit moins de 20 ans (33%), soit plus de 60 ans (20%). Dans le premier groupe, la plupart des jeunes sont au lycée et, dans le deuxième groupe, les personnes sont en retraite.

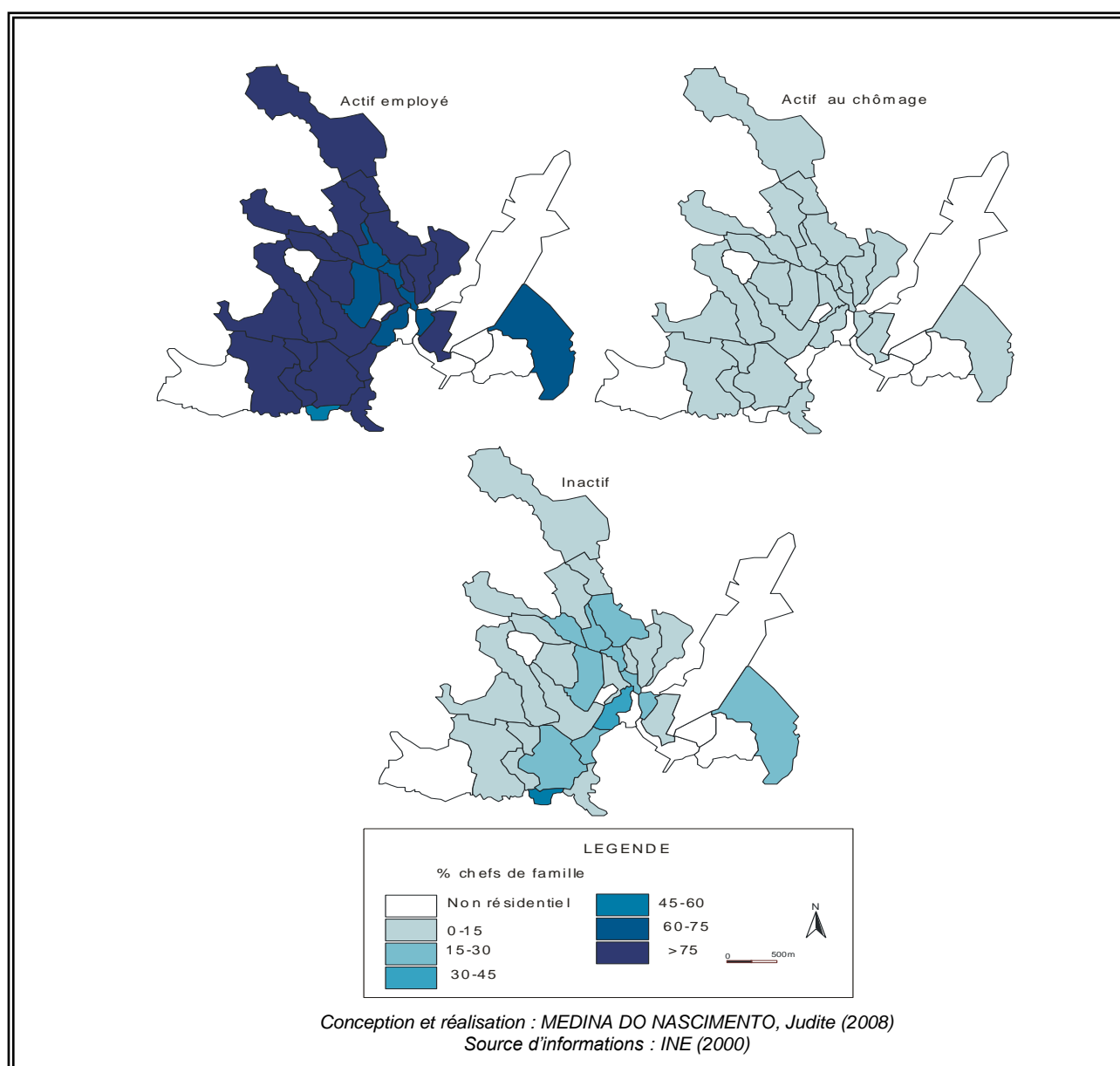


Figure 30 - Situation du chef de ménage par rapport à l'emploi
En pourcentage du total de ménages des quartiers

4.6. Niveau de scolarité

Avec l'institutionnalisation de la scolarité obligatoire après l'indépendance, le nombre d'individus sans instruction s'est beaucoup réduit. En 2000, pour la ville de Praia, le recensement de la population et de l'habitation a identifié seulement 10,9% d'effectifs sans instruction. Achadinha Pires est le quartier où le poids de la population sans instruction dans la population totale (16,7%) est plus significatif (figure 31). La moyenne pour la ville est de 11,2% et on a identifié 17 quartiers avec des valeurs supérieures à celle-ci.

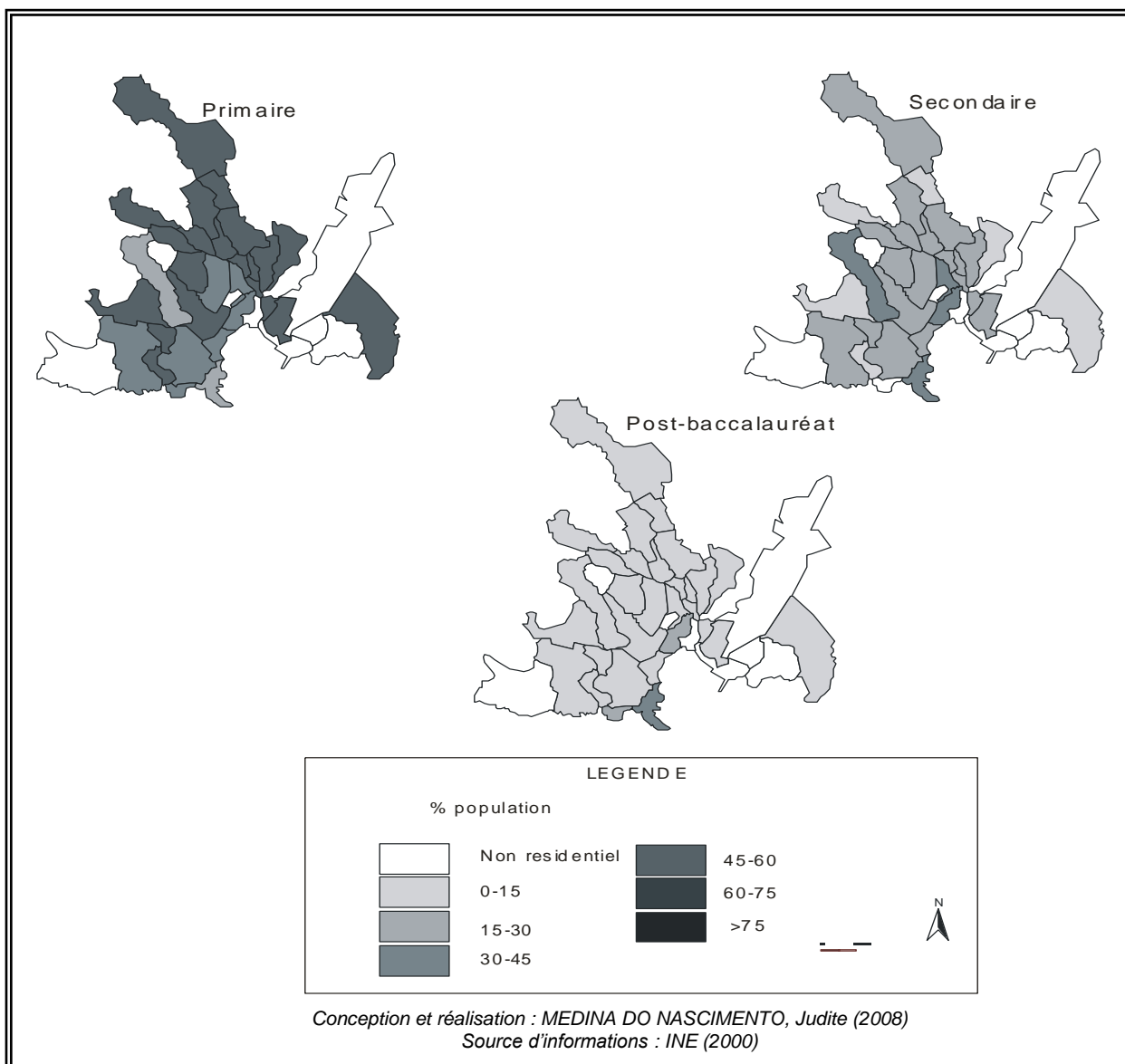


Figure 31 - Niveau de scolarité de la population
Pourcentage par rapport au total de la population des quartiers

Le poids de la population avec formation post-secondaire par rapport à la population totale des quartiers n'était pas très significatif car 52,2% de la population avait entre 0 et 19 ans. Elle était répartie entre l'enseignement primaire et le secondaire. Parmi les 43,1% d'âge compris entre 19 et 39 ans, qui pouvaient fréquenter le post-secondaire, une grande partie a été contrainte de chercher un emploi et de ne pas continuer ses études.

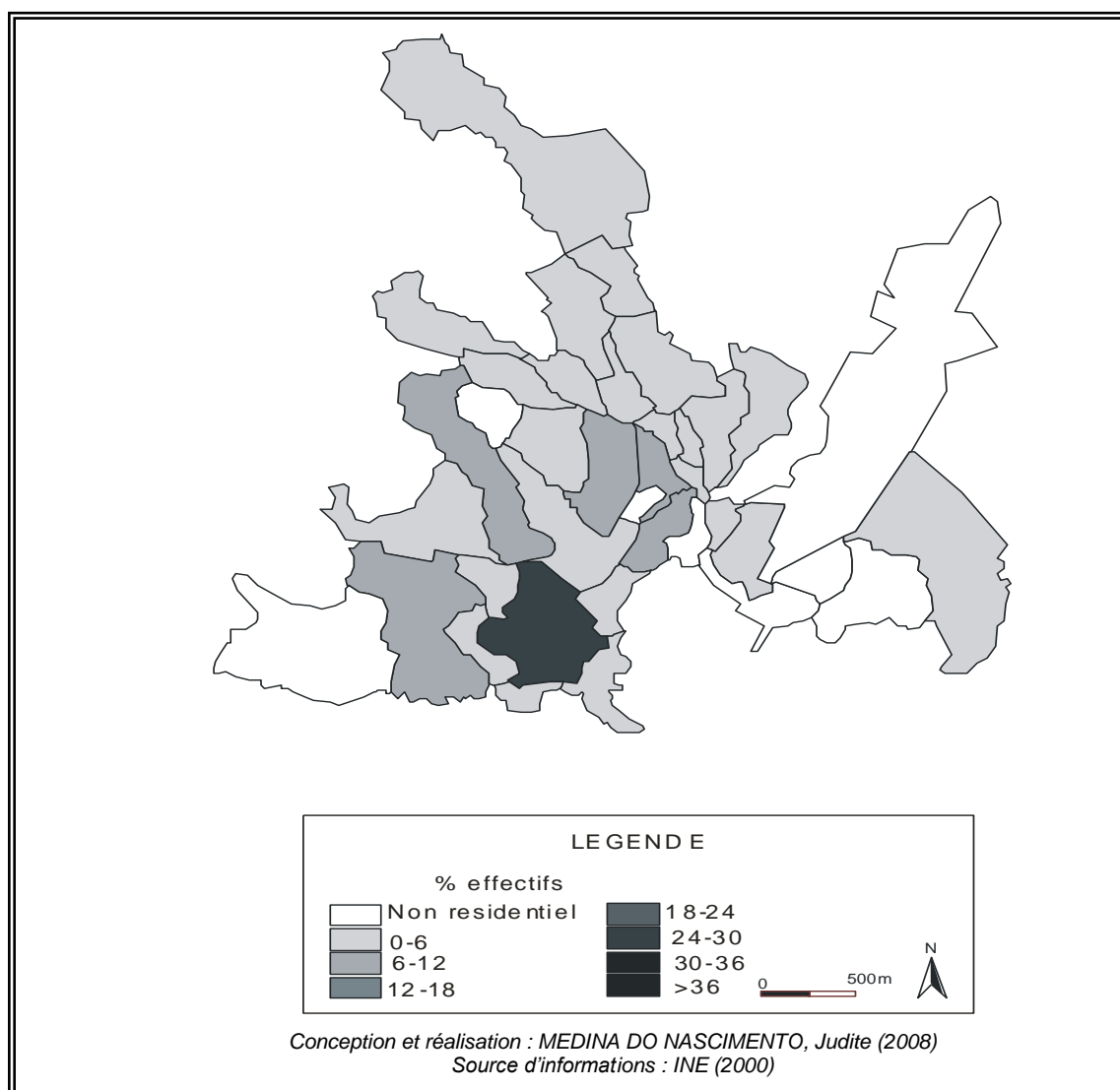


Figure 32 - Population des quartiers avec formation post-baccalauréat

Pourcentage par rapport au total de la population avec formation post-baccalauréat à Praia

Par contre, la relation entre la *population des quartiers avec formation post-secondaire* avec le *total de la population de la ville avec formation post-secondaire* est plus intéressante et permet de se rendre compte de la distribution des cadres moyens et supérieurs dans la ville. Achada Santo António se distinguait des autres quartiers car 30% des cadres moyens et supérieurs de la ville y habitaient. Il est suivi par Palmarejo, Achadinha et Terra Branca qui présentaient les valeurs 11,8%, 11,7% et 11%

respectivement. Fazenda et Platô concentraient respectivement 6,9% et 6,6% des cadres moyens et supérieurs de la ville (figure 32).

Conclusion

Il y a une grande disparité entre les niveaux de confort des populations de différents quartiers résidentiels. Il faut repenser le système de gestion et de planification de façon à réduire la disparité et créer un plus grand équilibre. La définition de stratégies et de politiques de proximité avec les résidents est à recommander pour pouvoir connaître leurs aspirations par rapport au développement de leur quartier et en tenir compte lors de l'élaboration des plans de développement urbain. Cette approche de développement participatif aurait contribué à l'épanouissement des sentiments d'appartenance et d'appropriation et, par conséquent, au développement de l'urbanité qui aurait facilité le développement urbain. Cet aspect sera traité dans le chapitre 9.

Chapitre 5. Les immigrants dans la ville.

Introduction

Les populations humaines ont toujours été dynamiques. Elles se déplacent dans l'espace, motivées par différents facteurs sociaux, culturels, politiques, économiques et/ou religieux. Elles sont sujettes à des désastres naturels, guerres, tensions sociales, crises économiques et autres. Le déplacement des personnes provoque des impacts, non seulement sur les immigrants eux-mêmes mais aussi sur les sociétés d'origine et d'accueil.

Pour cette thèse, nous retiendrons la notion d'*immigration* comme le mouvement d'individus (immigrants) qui se fixent, pour une longue durée, dans un lieu ou pays qui n'est pas leur pays/lieu d'origine. Dans cette définition, nous incluons les migrants d'origine étrangère et les migrants qui se déplacent dans le même pays, d'une localité dans une autre.

Selon NKENE B.J. (sd), « l'intensification des flux migratoires transnationaux observée dans le monde depuis deux siècles n'a pas épargné l'Afrique et, comme un peu partout, les principaux pôles d'attraction des étrangers dans ce continent sont les villes; c'est-à-dire les lieux où les investissements et le développement sont les plus manifestes. Ici plus qu'ailleurs, ces flux démographiques transnationaux ignorent les frontières, entraînent des changements, influencent ou transforment les économies, engendrent des nouvelles formes de sociabilité dans les villes d'accueil.

PEIXOTO J. (2004), à propos de l'intérêt que la thématique des migrations a déclenché parmi les chercheurs de différentes disciplines au long du temps, a affirmé que la thématique des migrations a été largement ignorée par les auteurs classiques des principales sciences sociales, pendant la période historique où elles se sont constituées et consolidées. Malgré l'importance des flux migratoires dans le contexte européen entre la fin du XIX^e siècle et le début du XX^e siècle, soit sous forme d'intenses mouvements internes à partir de la campagne vers les grands villes, soit sous forme de migrations transocéaniques, la thématique avait à peine été abordée par la plupart des auteurs.

Selon JANSEN C. J. (1969), les migrations sont un problème *démographique* : elles influencent la dimension de la population autant dans le lieu d'origine que dans le lieu d'accueil. C'est un problème aussi *économique* : ce sont les déséquilibres économiques entre différents espaces qui provoquent plusieurs changements dans la population. Elles

peuvent aussi être considérés en tant que problème politique : plusieurs restrictions sont appliquées à ceux qui veulent traverser une frontière politique. Elle concerne aussi la psychologie sociale, car le migrant est entraîné dans un processus de prise de décision avant son départ, et aussi parce que sa personnalité est très importante pour la réussite de son intégration dans la société d'accueil. Il s'agit aussi d'un problème sociologique, car la structure sociale et le système culturel, autant des lieux d'origine que d'accueil, sont affectés par la migration et, en conséquent, affectent le migrant lui-même.

5.1. Les principales théories des migrations

Même si les théories sur les migrations ne sont pas très nombreuses, quelques-unes ont été développées par des auteurs de différentes disciplines. Les perspectives possibles de contextualisation des théories sociologiques sur les migrations sont multiples mais nous suivrons celle présentée par PEIXOTO J. (2004). Cet auteur a choisi, comme référence principale, la notion *classique* des migrations, dont la distinction la plus habituelle met en contraste les théories qui articulent les causes (et l'analyse globale) des flux migratoires avec le niveau *micro* ou *macro sociologique* :

- ◆ **Les théories microsociologiques** – elles ont un point commun qui est le privilège analytique attribué à l'agent migratoire individuel. D'après elles, même si les contraintes externes (économiques et sociales) sont variées, à la limite c'est la rationalité individuelle qui va pondérer ces facteurs et promouvoir la décision d'émigrer ou de rester. Elles décrivent les flux en tant que résultats des choix individuels, qu'il s'agit de choix rationnellement pris sur la base des facteurs économiques (*homo economicus* de la théorie néo-classique y compris le modèle *push-pull*) ou des investissements stratégiques dans le futur (théorie du capital humain). Le cadre de référence des agents est constitué par les facteurs qui, au niveau du marché de travail ou du contexte de l'action (cycle de vie ou stratégie familiale et trajectoire sociale) encadrent la décision d'émigrer ou de rester. Cependant, le processus de migration constitue, dans son essence, une série de décisions individuelles, prises par des agents rationnels qui cherchent à améliorer leurs conditions individuelles et familiales.

- ◆ **Les théories macrosociologiques** - elles évaluent les migrations en tant que résultat des forces sociales structurantes, qu'il s'agisse des positions des pays dans le système international (les théories du système/monde), les logiques spécifiques du marché de travail (les thèses de la segmentation du

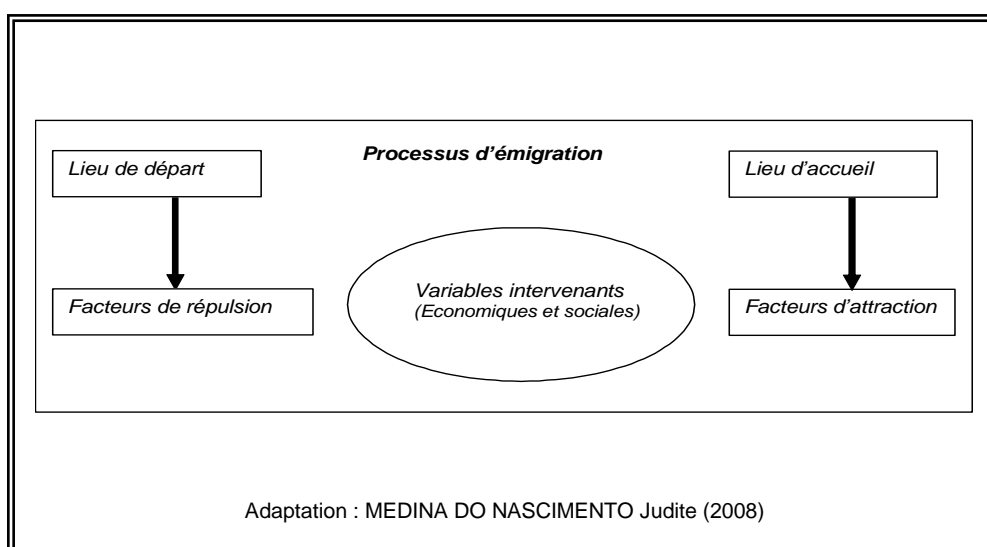
marché de travail ou et de l'économie informelle) ou de la formation de réseaux de migrants de production et leur support.

Les théories microsociologiques

Parmi les théories microsociologiques nous pouvons *distinguer* :

- **la théorie économique classique et son modèle d'attraction/répulsion.**
Elle a dominé l'abordage des migrations pendant les dernières années du XIXe siècle. D'après cette théorie, l'homme en tant qu'être rationnel est capable de réagir de façon satisfaisante aux pressions en maximisant les avantages et minimisant les contraintes. Alors, le processus migratoire résulte d'une prise de décision parfaitement rationnelle dont l'agent (le migrant) maîtrise bien le système. Il a toute l'information sur les caractéristiques des régions *de départ* et *d'accueil* (surtout en ce qui concerne la facilité de trouver un emploi et un bon niveau de salaire) et maîtrise bien sa situation individuelle et familiale au moment de la prise de décision d'émigration.

D'après cette théorie, les facteurs et les variables intervenant jouent seulement un rôle de stimulants de la décision d'un agent rationnellement motivé. Les défenseurs de cette théorie, dont RAVENSTEIN E. G. est l'exemple le plus classique et connu, opposent deux principaux groupes de facteurs : a) *répulsifs*, du côté départ ; b) *attractifs* du côté accueil (figure 33).



**Figure 33- Modèle d'attraction/ répulsion
D'après Ravenstein**

Les variables intervenant sont considérées autant dans la perspective des impacts positifs que négatifs, c'est-à-dire à la fois en tant que facilitateurs/stimulateurs et en tant qu'obstacle/contrainte. L'idée implicite ou explicite de cette théorie c'est que l'agent de migration prend la décision de partir sur la base du désir d'améliorer ses conditions économiques. En synthèse, pour les défenseurs de cette théorie, c'est la conjugaison individuelle des facteurs d'attraction et de répulsion (y compris les opportunités existantes), pondérées avec un ensemble de contraintes ou d'inertie au déplacement (la distance par exemple) qui explique la migration. Les personnes se déplacent seulement quand les coûts de déplacement sont inférieurs aux bénéfices attendus. La pondération coûts/bénéfices est établie en ce qui concerne la situation d'emploi, le chômage, les variations des revenus, le potentiel d'information sur les nouvelles opportunités de travail et de logement et les réseaux sociaux locaux.

D'après REA A. et TRIPIER M. (2008), le calcul est fait entre la connaissance de la qualification qu'on possède et ce qu'on escompte en termes de salaires, calcul valable tant pour les personnes peu qualifiées que pour celles hautement diplômées. Les flux migratoires ne sont que le résultat de la somme des projets individuels.

En 1969, LEE E. S. a distingué quatre types de facteurs d'émigration :

- » *Facteurs associés à la région de départ* – il a considéré autant des facteurs économiques que physiques et les infrastructures sociales : les contraintes climatiques, le manque ou l'insuffisance d'infrastructures scolaires, le chômage, le bas niveau des salaires, etc.
- » *Facteurs associés à la région d'accueil* – d'une part, les informations sur la facilité d'emploi, les salaires élevés, d'autre part la méconnaissance relative de la région d'accueil, les contacts personnels variables et les émotions transitoires. Selon LEE, les incertitudes par rapport à la région d'accueil sont les seuls éléments qui peuvent relativiser le degré de rationalité de la décision d'émigrer.
- » *Facteurs personnels* – il s'agit des facteurs qui font varier individuellement toutes les décisions : la position dans le cycle de vie, les contacts et sources d'information, la personnalité, les occurrences personnelles fortuites, le désir d'améliorer les conditions économiques, etc.
- » *Contraintes intervenant* – ce sont les contraintes habituelles entre deux points géographiques et qui provoquent des « frictions » au déplacement : la distance, les coûts de déplacement, la dimension du ménage, les lois de migration du pays d'accueil, etc.

RAVENSTEIN E. G., est celui qui a construit les bases de toutes les *théories d'attraction/répulsion (push-pull)* des migrations et il a proposé sept *lois des migrations*³⁰:

- » La plupart des migrants fait seulement un parcours de courte distance et les courants migratoires se dirigent plutôt vers les centres de commerce et d'industrie;
- » Le processus d'attraction et migration vers une ville en croissance rapide commence à partir des zones alentours et graduellement s'étend à des zones plus lointaines;
- » Le processus de dispersion est l'inverse de l'attraction;
- » Chaque courant principal d'attraction produit un contre-courant compensateur;
- » Les migrants provenant de grandes distances préfèrent les centres de commerce et d'industrie;
- » Les natifs des villes migrent moins que ceux du milieu rural;
- » Les femmes migrent plus que les hommes.

En 1969, LEE E. S., ajoute à ce groupe deux nouvelles lois :

- » Le progrès technologique (développement des moyens de communication, locomotion, industrie et commerce) déclenche une intensification de l'immigration ;
 - » Il y a une prédominance des facteurs économiques sur les autres facteurs qui sont à la base de la décision d'émigrer.
- ◆ **La théorie du capital humain**, une deuxième théorie microéconomique, affirme que l'analyse économique des coûts/bénéfices réalisée par l'agent ne doit pas être faite seulement à court terme. Les déplacements comportent un investissement de l'agent sur son propre potentiel productif, ou sur celui de son unité familiale, dont quelques résultats seront atteints à moyen ou long terme. Au fond, le migrant investit sa capacité de gérer de plus grands bénéfices futurs, en s'appuyant sur ses qualifications, même si pour cela il est nécessaire de supporter des coûts importants à court terme. Le calcul est fait soit au niveau des intérêts de l'*individu*, soit de l'entité *famille*. Dans le dernier cas ce sont les opportunités de ses enfants qui expliquent, à terme, l'acte migratoire qui peut, à court terme, sembler moins viable. Dans cette

³⁰

Cité par PEIXOTO J, 2004, extrait du Vol. 48 du *Journal of the Royal Statistical Society*, 1885, p. 710

perspective, l'analyse migratoire est réalisée avec une carte de coûts/bénéfices même si celle-ci est différée dans le temps.

D'après SJAASTAD L.A. (1962)³¹, la migration peut être analysée en tant qu'investissement qui augmente la productivité des ressources humaines, un investissement qui comporte des coûts mais aussi des bénéfices :

- » *Les coûts de l'investissement* – pendant la recherche d'informations sur les nouvelles opportunités (professionnelles, de formation et des conditions de vie) dans la région d'accueil on dépense de l'argent et du temps. On compte ici aussi les dépenses de déplacement, les coûts d'installation et d'adaptation (logistique d'installation, apprentissage d'une nouvelle langue et culture, création de nouveaux réseaux d'appui, coûts d'éloignement de la famille et de l'environnement d'origine, etc.) ;
- » *Bénéfices de l'investissement* – amélioration de la productivité individuelle, augmentation des revenus, amélioration des conditions de vie. Selon SJAASTAD, la migration ne doit pas être vue isolément car des investissements complémentaires en éducation ou formation accompagnent souvent les parcours de façon à permettre la rentabilisation de la mobilité.

- **La théorie du cycle de vie et de la trajectoire de mobilité sociale** aborde la migration plutôt sous une perspective biographique. Dans ce cas, les variables étudiées sont l'influence, d'un côté, du cycle de vie (individuel et familial : entrée dans la vie adulte, mariage, naissance des enfants, divorces, retraite, etc.) et d'un autre côté, de la trajectoire de mobilité sociale (y compris la carrière professionnelle), sur les parcours territoriaux. La rationalité de l'agent migrant est implicite dans cette théorie. D'après PEIXOTO, le fait d'aborder des variables peu familiales à perspective économique, de toucher des domaines où la rationalité instrumentale se confond avec celle motivée par des valeurs ou comportements affectifs et traditionnels, et d'être nécessaire une inter liaison entre la perspective individuelle et les réalités collectives (famille, organisation, groupe/classe sociale), justifie l'ascendance plus sociologique de cette théorie. La tradition des études des migrations selon cette perspective est liée aux études réalisées par l'Ecole de Chicago sur les formes de mobilité territoriale. La plupart de ces études ont analysé les

³¹

Cité par PEIXOTO J, 2004

mobilités intra urbaines, s'intéressant aux relations entre les besoins en logement, dans le contexte urbain, et les phases du cycle de vie.

L'étude la plus connue faite sur la base de cette théorie est celle de ROSSI P.H. (1955), qui analyse les raisons de la mobilité familiale. Selon ses conclusions, c'était la succession des étapes du cycle de vie, avec des changements de la composition familiale, qui provoquait des moments d'insatisfaction par rapport aux caractéristiques du logement et conséquemment entraînait le déménagement du ménage. Selon ROSSI, la mobilité résidentielle était élevée parmi les adultes et les jeunes ménages, (par influence des mariages, expansion du noeud familial avec la naissance des enfants et changements relationnels avec l'emploi) et se déclinait au fur et à mesure de l'avancement de l'âge (car les variables de base perdent de l'importance). Postérieurement, d'autres études ont suivi et un bon exemple est celui de LESLIE, G. R. et RICHARDSON A. H. (1961), lesquels articulent cette forme de mobilité avec les changements de carrière des individus ou avec la mobilité sociale ascendante. Alors, dans la mobilité sociale, la question qui se pose concerne la réalisation d'un parcours, par l'agent migratoire, à travers différentes positions sociales.

Les théories macrosociologiques

Les théories qui appartiennent à cette catégorie ne font pas de l'individu l'unité de référence, mais plutôt la famille car, à la limite, ce sont les intérêts de cette dernière qui pèsent le plus au moment de la décision d'émigrer. Les agents migratoires ne cherchent pas seulement à maximiser les profits économiques mais espèrent aussi réduire les risques. Ainsi, les ménages essaient de diversifier les stratégies d'accumulation de ressources : certains membres de la famille cherchent un emploi sur le marché local tandis que d'autres émigrent à la recherche des marchés les plus attractifs.

- ◆ **La théorie du marché de travail** met en avant le salaire en tant que facteur fondamental du comportement migratoire. D'après elle, le niveau des salaires dans les lieux de départ est en équilibre avec l'émigration car la sortie des travailleurs vers d'autres régions à la recherche de meilleurs salaires est toujours compensée par l'arrivée d'autres travailleurs venant de régions encore plus pauvres. Dans les régions les plus périphériques, où la main-d'oeuvre est rare, la sortie de travailleurs est compensée par l'élévation des niveaux des salaires pour fixer les gens et empêcher l'émigration. Les migrations internationales sont dues alors aux différences spatiales entre les réserves et les demandes de main-d'oeuvre. Les pays qui disposent d'une dotation en

travail plus élevée qu'en capital ont un marché de l'emploi avec des faibles salaires. En revanche, les pays où le rapport entre capital et travail est en faveur du capital, disposent d'un marché de travail avec des salaires élevés. Cette discordance dans les salaires conduit les travailleurs à bas salaires à bouger vers les pays à hauts salaires. Alors, les réserves de main-d'œuvre dans les pays pauvres diminuent et les salaires augmentent tandis que les réserves de main-d'œuvre dans les pays riches augmentent et les salaires diminuent. KEYNES M.³² en analysant le niveau de qualification des groupes d'émigrants a conclu que les émigrants des régions de départ étaient plus qualifiés que ceux qui leur succédaient. Une intervention de l'Etat a été fondamentale pour créer des conditions pour stimuler l'investissement industriel dans ces régions, empêchant la sortie des cadres locaux. KEYNES a donc introduit ce nouveau paramètre dans cette théorie.

Certains auteurs considèrent que le point faible de ces théories c'est qu'elles surestiment le rôle des salaires en ignorant d'autres facteurs aussi importants. On peut tenir compte d'autres variables tels que le niveau de développement des infrastructures de la région, la distance par rapport à d'autres centres, l'importance culturelle et sociale de la région, etc. Il faut souligner l'importance de la prise en compte des nouvelles tendances migratoires, surtout motivées par des facteurs autres que la recherche d'emploi, tels que la fuite de la congestion, du stress et de la pollution des villes, la recherche de l'air de la campagne et le tourisme.

- ◆ **La théorie du marché de travail segmenté** soutient que ce ne sont pas des facteurs de répulsion (*push factors*) qui conduisent les migrants à partir mais les démarches du marché de l'emploi qui les attirent vers les marchés les plus développés. D'après PIORE³³ (1979), défenseur de cette perspective, il existe un double marché de l'emploi : le secteur primaire propose des postes de travail qualifiés, bien rémunérés et relativement stables, avec protection sociale garantie, alors que le secteur secondaire emploie surtout des personnes peu qualifiées, mal payées, flexibles et où la protection sociale est presque inexistante. Cette situation de double marché explique l'existence d'appels de main-d'œuvre immigrée même en période de chômage (REA A. et TRIPIER M., 2008).

³² Cité par PEIXOTO J. (2004)

³³ Cité par REA A. et TRIPIER M., 2008

D'après PEIXOTO, une bonne partie des attractions spécifiques qui influencent les migrations internationales, surtout celle qui se dirige vers les pays les plus développés, concerne les marchés secondaires et les zones d'économie informelle. D'après cet auteur, c'est le fait de l'existence d'activités qui se basent sur un marché du travail de ce type qui provoque, d'une part, un effet de répulsion sur les citoyens nationaux et, d'une autre part, un effet d'attraction sur les migrants des régions encore plus pauvres, lesquels, même dans des conditions économiques déficientes, pourront augmenter leur niveau de vie antérieur, ou au moins, ouvrir des possibilités de mobilité future vers des horizons plus prometteurs. D'après PORTES (1981), les modes d'incorporation des immigrants sont variés. Selon lui, les migrants qui sont attirés par le marché primaire présentent comme principales caractéristiques l'entrée sur ce marché par des réseaux légaux, l'accès au travail par les caractéristiques et qualités individuelles et non par le critère ethnique, des conditions de mobilité identiques à celles des nationaux et une fonction de renforcement de la force nationale de travail. Par contre, l'accès au marché secondaire (dans le sens le plus large) présente comme attributs un statut précaire (habituellement temporaire ou illégal), un recrutement basé sur des origines ethniques et non sur des qualifications (étant donné les conditions de vulnérabilité associés à leur condition) et l'occupation d'activités ponctuelles, sans perspective de mobilité.

- ◆ **La théorie de la globalisation du marché de travail**, développée par PETRAS E. (1981), soutient que la division du travail au niveau mondial est basée sur les relations qui se développent entre trois zones distinctes mais interdépendantes: le *centre*, la *demi périphérie* et la *périphérie*. D'après elle, le *capital*, les *marchandises*, et la *main-d'œuvre* se déplacent à travers les frontières nationales en tant que partie d'un processus graduel qui génère des interdépendances complexes entre divers pays. Les migrations de travail sont expliquées par l'influence économique et politique des économies centrales sur la périphérie. La périphérie fonctionne comme une espèce de réserve internationale de main-d'œuvre et de matière première et on ne lui donne pas la chance de devenir vraiment indépendante du centre parce qu'elle n'a pas le capital pour investir dans les secteurs les plus spécialisés de l'industrie transformatrice. Cette perspective a lancé les bases du succès des théories dualistes du sous-développement.
- ◆ **La théorie des réseaux sociaux** interroge davantage les raisons de la persistance des flux migratoires que leurs émergence. Cette théorie définit les réseaux sociaux comme étant les relations sociales qui unissent les migrants,

les anciens migrants et les non migrants, reliant les lieux d'origine des migrations et ceux des destinations sur la base de la parenté ou de l'amitié. Ces réseaux diminuent les risques de la migration, favorisent la diffusion de l'information et l'adaptation au nouvel environnement. Lorsque le nombre de connexions connaît un seuil, la migration peut être maintenue et les flux migratoires arrivent à déjouer ou éviter les politiques publiques de contrôle. Certaines politiques, telles que le regroupement familial, alimentent la formation de ces réseaux sociaux. Cette théorie souligne le rôle de l'effet cumulatif des causes des migrations, la migration internationale devenant, à un certain moment, son propre moteur (REA A. et TRIPIER M., 2008)

- ◆ **La théorie d'institutions migratoires** considère que les causalités structurelles de l'émigration consistent en l'articulation entre des agents (individus, associations, entreprises, institutions, etc.) qui ont des intérêts et des rôles spécifiques dans un environnement institutionnel définissant des règles collectives et des espaces d'opportunité, tout en étant définies par des actions individuelles. Il existerait ainsi une institutionnalisation des migrations qui résulte de la combinaison entre actions individuelles et structures sociales.

Les théories qu'on vient d'exposer nous ont aidé à comprendre les dynamiques des mouvements migratoires vers la ville de Praia. L'émigration des capverdiens vers l'étranger, surtout Europe et Amérique, à la recherche de meilleurs salaires est compensée par l'arrivée d'étrangers des pays voisins qui, de son côté, cherchent aussi des meilleurs salaires³⁴.

5.2. Une immigration massive et diversifiée vers la ville de Praia

La ville de Praia, comme les autres villes africaines, n'a pas été épargnée par les mouvements migratoires, surtout à partir de l'ouverture économique des années 1990 qui a déclenché une intensification des mouvements migratoires dans sa direction, principalement à partir des autres localités du pays et des pays d'Afrique de l'ouest. Pour comprendre les rapports entre *Immigration et développement urbain* à Praia, une réflexion sur la question s'est imposée. Notre vision sur les relations entre immigration et développement urbain a été synthétisée dans le schéma de la figure 34. La réflexion a pris en compte les principes théoriques du développement urbain qui orientent notre analyse (figure 7) et les idées exposées dans les théories de l'immigration qu'on a synthétisée avant. L'immigration provoque une augmentation de la population qui, en

³⁴ Par rapport à beaucoup d'autres pays africains, les salaires au Cap-Vert sont plus élevés.

fonction des conditions réunies dans la localité d'accueil, peut déclencher des impacts positifs et/ou négatifs sur l'espace de la ville.

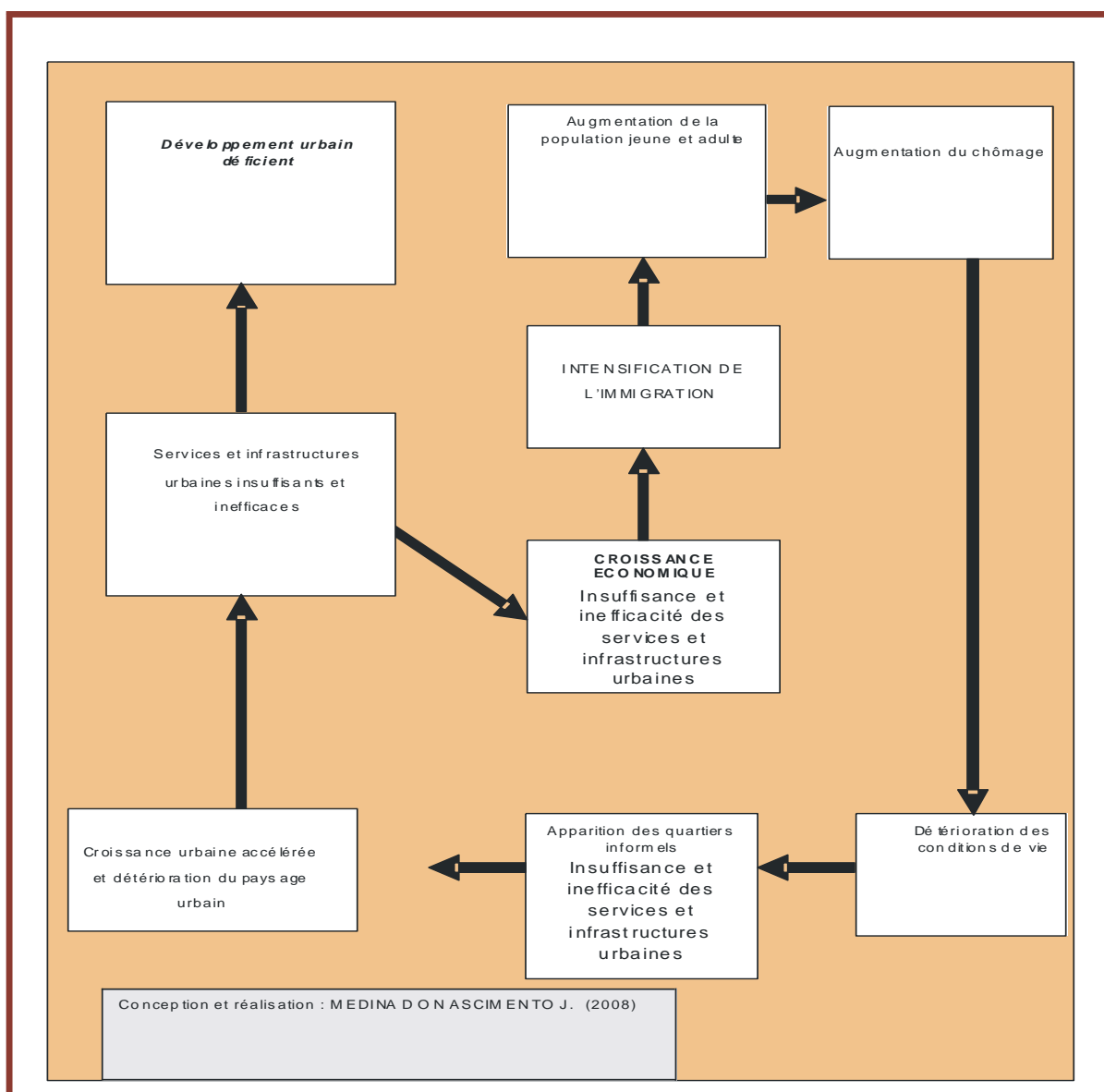


Figure 34 - Rapport entre immigration, croissance et développement urbain à Praia

En ce qui concerne notre objet d'étude, les conditions réunies ne sont pas suffisamment développées pour répondre aux besoins d'une population en pleine croissance accélérée. Aussi, l'augmentation de la population jeune et adulte provoque-t-elle une élévation des taux de chômage et la détérioration des conditions de vie des résidents. Cette dernière contribue à l'apparition et/ou la croissance des quartiers informels. Ne pouvant réunir les conditions pour construire ou louer une habitation dans des quartiers urbanisés, les immigrants construisent des petites maisons dans des espaces non urbanisés, sans autorisation municipale.

Les services et infrastructures urbaines, face à la difficulté, de la part de la municipalité, de contrôler ce type de croissance, deviennent insuffisantes et, conséquemment, inefficaces. Le manque de structures et d'institutions de contrôle de la croissance informelle provoque une détérioration du paysage urbain. La croissance urbaine accélérée provoque un effet multiplicateur positif sur la construction civile, ce qui constitue un facteur d'attraction d'immigrants fermant le système cyclique (figure 34).

Les mouvements migratoires vers la ville provoquent une grande croissance de la capitale dont l'évolution de la population est toujours positive et supérieure à 20% par chaque période de dix ans, depuis 1950 (figure 15). Néanmoins, les pourcentages de croissance de la population sont faibles entre 1970 et 1980, ce qui pourrait s'expliquer par l'augmentation de l'émigration vers l'Europe pendant cette période.

Pour mieux étudier la croissance urbaine de la ville de Praia, il est nécessaire de comprendre les caractéristiques de sa population, y compris la population immigrante, issue soit des migrations internes, soit des migrations externes. D'après LESOURD M. (1995), à propos de l'immigration à Praia, *« les immigrants récents marquent l'espace urbain par leur tendance à produire des quartiers nouveaux, périphériques, mal équipés. La ségrégation est fille de l'exode rural. Au contraire, les émigrés investisseurs recherchent les quartiers mieux équipés, dotés d'aménités, bien desservis par des réseaux de confort. Alors que les quartiers d'immigration forment une ceinture périphérique au nord et au sud-ouest de la ville (Calabaceira, Ponta d'Água, Eugénio Lima et Monte Vermelho), les émigrés contribuent plutôt à restructurer le vieux centre (Plató) et les quartiers périphériques proches bien équipés de Achada Santo António (standing élevé, sud-ouest de la ville), Terra Branca (standing moyen, ouest), Fazenda, Varzea et Achadinha (standing économique, centre nord de la ville) ».*

5.3. L'installation des immigrants dans la ville : le choix des quartiers de résidence.

Selon le recensement de la population et habitat de 2000, 37,1% des résidents de la ville de Praia étaient immigrants. Ils étaient originaires des autres localités et villes du pays et de l'étranger (tableau 14 et figure 35).

La croissance urbaine de Praia est donc intimement liée aux mouvements migratoires, soit internes, soit à partir de l'extérieur. Dans 43,3% des quartiers résidentiels de la ville, la population immigrante constituait, en 2000, plus de 40% du total des effectifs (tableau

14)³⁵. Dans les quartiers de Prainha, Terra Branca et Monte Agarro, le pourcentage de population migrante par rapport à la population du quartier avait dépassé les 50%.

Tableau 14- Immigrants du quartier par rapport au total d'étrangers dans la ville

Quartier	Population du quartier	Population immigrante	Immigrants du quartier/total de migrants	Migrant du quartier/Population du quartier	Etrangers	Etrangers du quartier/ Total étrangers	Etrangers du quartier/ Population du quartier	Etrangers/ Population migrante (%)
Achada Santo António	12496	4329	12,4	34,6	824,0	20,2	6,6	19,0
Achadinha	10134	3350	9,6	33,1	506,0	12,4	5,0	15,1
Achada Eugenio Lima	6810	2626	7,5	38,6	152,0	3,7	2,2	5,8
Ponta d'Agua	5827	2344	6,7	40,2	102,0	2,5	1,8	4,4
Vila Nova	5363	1870	5,4	34,9	192,0	4,7	3,6	10,3
Tira Chapeu	5163	1536	4,4	29,8	172,0	4,2	3,3	11,2
Achada Grande Frente	4404	1371	3,9	31,1	109,0	2,7	2,5	8,0
Palmarejo	4375	2047	5,9	46,8	258,0	6,3	5,9	12,6
Calabaceira	4270	1726	4,9	40,4	152,0	3,7	3,6	8,8
Safende	4253	2094	6,0	49,2	126,0	3,1	3,0	6,0
Castelão Coqueiro	3260	1052	3,0	32,3	91,0	2,2	2,8	8,7
Varzea	3236	1061	3,0	32,8	169,0	4,1	5,2	15,9
Achada São Filipe	2649	948	2,7	35,8	33,0	0,8	1,2	3,5
Terra Branca	2386	1297	3,7	54,4	272,0	6,7	11,4	21,0
Lem Cachorro	2083	586	1,7	28,1	36,0	0,9	1,7	6,1
Achada Grande Tras	2060	470	1,3	22,8	46,0	1,1	2,2	9,8
Pensamento	2059	744	2,1	36,1	91,0	2,2	4,4	12,2
Bela Vista	2039	742	2,1	36,4	45,0	1,1	2,2	6,1
Fazenda	2025	879	2,5	43,4	210,0	5,2	10,4	23,9
São Pedro Latada	1676	705	2,0	42,1	32,0	0,8	1,9	4,5
Lem Ferreira	1474	495	1,4	33,6	61,0	1,5	4,1	12,3
Païol	1247	360	1,0	28,9	33,0	0,8	2,6	9,2
Platô	1216	542	1,6	44,6	203,0	5,0	16,7	37,5
Monte Agarro	1054	567	1,6	53,8	14,0	0,3	1,3	2,5
Achadinha Pires	834	412	1,2	49,4	17,0	0,4	2,0	4,1
Vale do Palmarejo	668	285	0,8	42,7	13,0	0,3	1,9	4,6
Achada Mato	592	225	0,6	38,0	13,0	0,3	2,2	5,8
Prainha	238	185	0,5	77,7	77,0	1,9	32,4	41,6
Chã de Areia	149	48	0,1	32,2	25,0	0,6	16,8	52,1
Quebra Canela	8	7	0,0	87,5	2,0	0,0	25,0	28,6
Total	94048	34903	100,0	37,1	4076	100,0	4,3	11,7

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)

Source d'informations : INE (2000)

Parmi les quartiers de Praia, Achada Santo António et Achadinha sont ceux qui concentraient le plus grande pourcentage de la population migrante (12,4% et 9,6%

³⁵ Compris les immigrants issus des mouvements migratoires internes

respectivement, en 2000). Il s'agit des deux quartiers les plus peuplés de la ville et les plus consolidés autant du point de vue démographique que du point de vue fonctionnel.

Des 34903 immigrants à Praia en 2000, 4076 (11,7%), étaient étrangers, parmi lesquels une majorité d'origine africaine (ceux-ci constituaient plus de 60% du total d'étrangers dans la ville). Les Européens constituaient 29%, les Américains 9% et les Asiatiques seulement 0,9%. Chã d'Areia était le seul quartier où le total d'étrangers dépassait le total des autres migrants, issus de la migration interne (tableau 14).

La distribution des pourcentages s'explique par des raisons historiques, liées aux liens étroits qui ont toujours caractérisée les relations entre les peuples de l'archipel du Cap-Vert aux voisins du continent africain et aux européens³⁶.

La position géostratégique du Cap-Vert entre les continents africain, européen et américain a aussi jouée un rôle important en tant que facteur d'attraction des étrangers. Malgré le fait qu'au moment du recensement de 2000 les étrangers originaires du continent asiatique étaient peu nombreuses à Praia, aujourd'hui leur présence est manifestement plus visible à travers la dissémination des boutiques chinoises dans le tissu urbain, surtout dans les principaux centres de commerce et de services.

³⁶ L'histoire du Cap-Vert est liée à l'histoire de l'esclavage de l'Afrique et de l'Europe

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

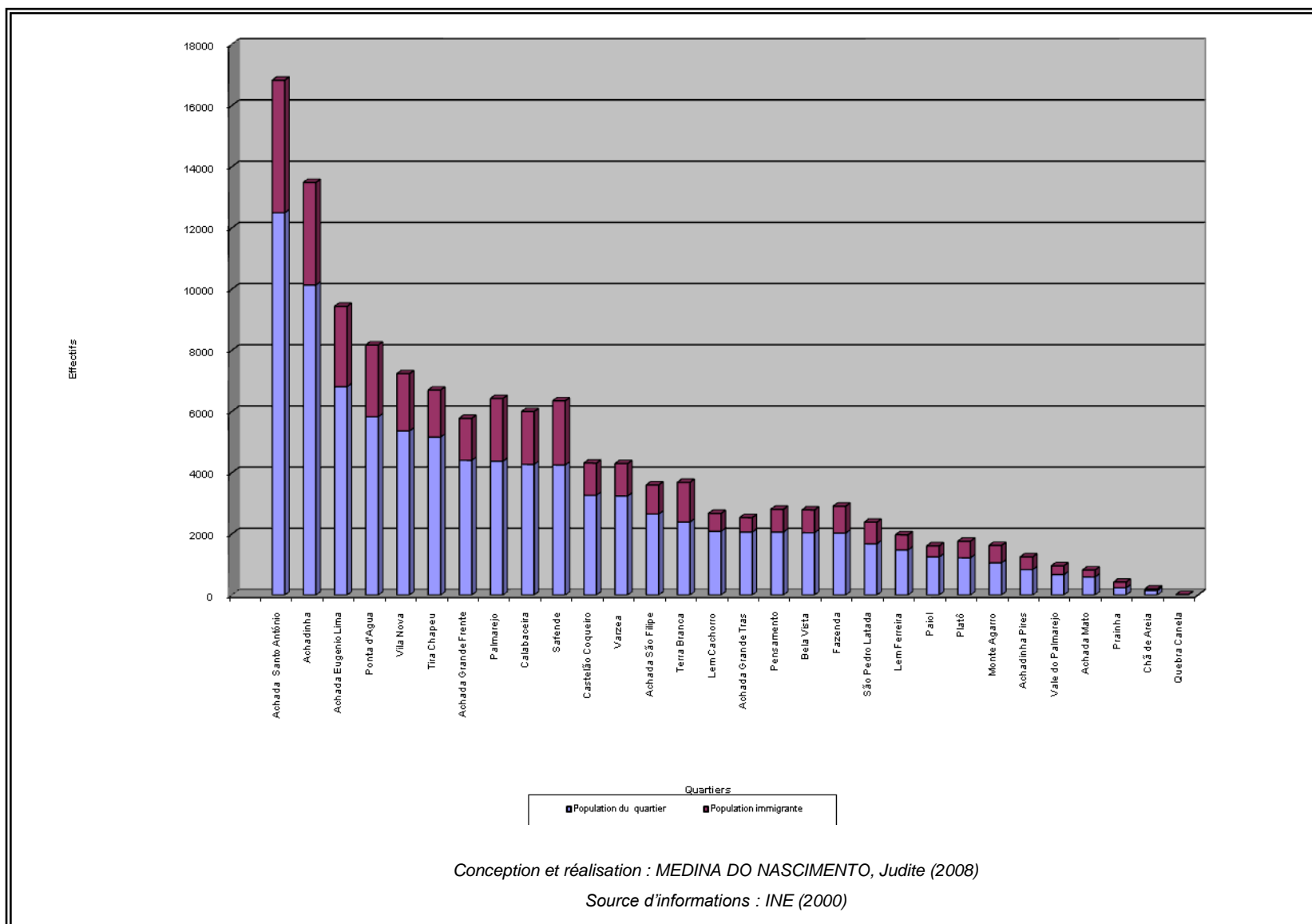


Figure 35 - Population immigrante par rapport à la population du quartier

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

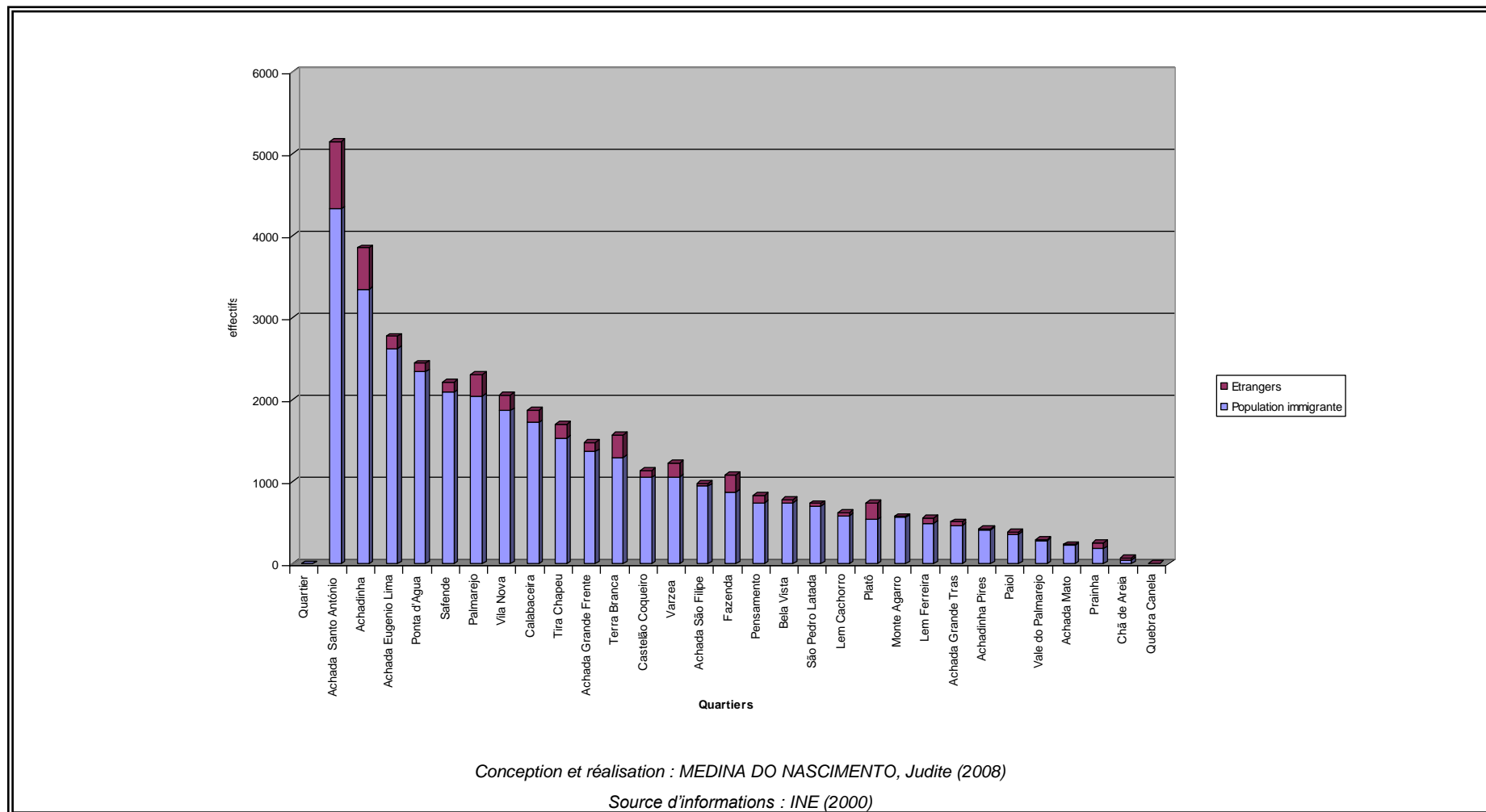


Figure 36 - Population étrangère par rapport à la population immigrante du quartier

5.4. Les immigrants étrangers à Praia : origine, motivations de l'immigration et intégration.

Origine

Les étrangers à Praia viennent de différents pays de tous les continents. D'après les statistiques du recensement de la population et de l'habitation de 2000, 61,4% des étrangers à Praia, au moment de l'enquête, étaient originaires du continent africain et 29,1% venaient d'Europe (tableau 15 et figure 37). Les originaires du continent américain étaient seulement 8,6%, mais le pourcentage le plus petit (0,9%) concernait les originaires de l'Asie. L'augmentation accélérée du nombre de boutiques chinoises dans les quartiers les plus centraux de la ville nous conduit à penser que cette situation a changé après le recensement, mais nous n'avons que des données partielles du nombre d'immigrants à Praia aujourd'hui. Néanmoins, nous pensons que les données officielles de l'immigration chinoise doivent être proches de la réalité parce que l'immigration clandestine au Cap-Vert concerne surtout les originaires des pays voisins du continent africain.

Tableau 15- Les étrangers à Praia par origine géographique

Origine	Effectifs	%
Afrique	2504	61,4
Europe	1186	29,1
Amérique	349	8,6
Asie	37	0,9
Total	4076	100,0

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)

Source d'informations : INE (2000)

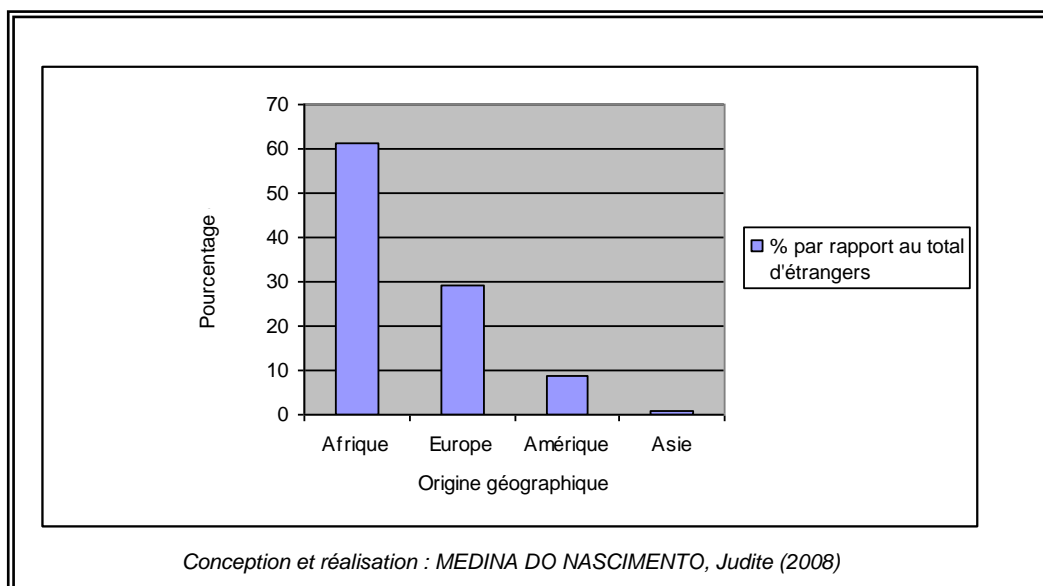


Figure 37 - Les étrangers à Praia par origine géographique

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

Le tableau 16 représente les étrangers résidents à Praia jusqu'à avril 2008 avec documentation de résidence à jour. Le total d'étrangers avec le titre de résidence en 2000 (195) ne représentait que 5% du nombre d'étrangers identifiés lors du recensement de la population et de l'habitation de 2000 (4076). Ce décalage peut être expliqué par différents facteurs, ce qui nous conduit à l'élaboration de la liste suivante d'hypothèses :

- ◆ Un grand nombre d'étrangers qui séjournent à Praia, pour des périodes de temps court, n'ont pas besoin de demander un titre de résidence;
- ◆ Un grand nombre d'étrangers entrés au Cap-Vert avec un visa provisoire, restent clandestinement, pour différentes raisons, après l'échéance de la date d'autorisation;
- ◆ Un grand nombre d'étrangers, après avoir vécu quelques années au Cap-Vert, repartent vers leur pays d'origine ou vers d'autres pays étrangers;
- ◆ La loi envers la clandestinité des étrangers est peu rigoureuse, ce qui provoque le laxisme des immigrants par rapport à leur documentation de résidence;
- ◆ La fiscalisation du statut des immigrants est faible ou inexistante;

Selon les informations fournies par la Direction de l'émigration et des frontières, un total de 1805 étrangers résidents dans la ville de Praia était à jour de leur situation résidentielle en avril 2008.

Tableau 16- Evolution du nombre d'étrangers avec résidence valide à Praia
Distribution par continent d'origine

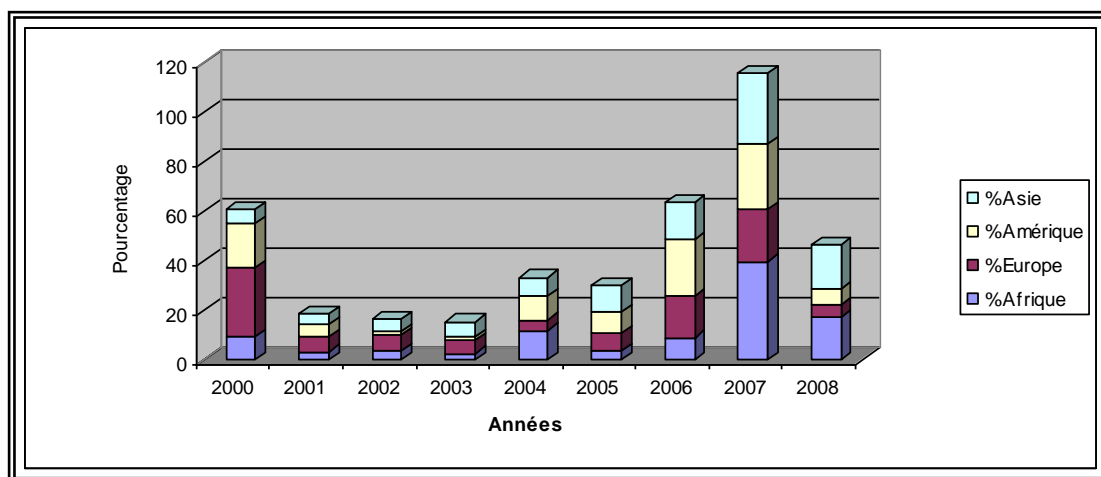
Années	Afrique	%Afrique	Europe	%Europe	Amérique	%Amérique	Asie	%Asie	Total	%total
2000	104	9,4	57	27,8	11	18,0	23	5,3	195	10,8
2001	36	3,2	13	6,3	3	4,9	18	4,2	70	3,9
2002	40	3,6	13	6,3	1	1,6	21	4,9	75	4,2
2003	28	2,5	11	5,4	1	1,6	26	6,0	66	3,7
2004	131	11,8	9	4,4	6	9,8	31	7,2	177	9,8
2005	40	3,6	15	7,3	5	8,2	46	10,7	106	5,9
2006	100	9,0	34	16,6	14	23,0	64	14,9	212	11,7
2007	440	39,7	43	21,0	16	26,2	124	28,8	623	34,5
2008	190	17,1	10	4,9	4	6,6	77	17,9	281	15,6
Subtotal	1109	100,0	205	100,0	61	100,0	430	100,0	1805	100,0
Subtotal /total général (%)	61,4		11,4		3,4		23,8		100,0	

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)

Source d'informations : Statistiques fournis par la Direction d'immigration et frontières à Praia (Avril de 2008)

Du total d'étrangers avec une situation régulière de résidence, 61,4% étaient originaires du continent africain et 23,8% de l'Asie (surtout de la Chine). Seulement 11,4% venaient

de l'Europe et le pourcentage le plus modeste concernait les originaires de l'Amérique, 3,4%. Il s'agit d'un scénario très différent de celui que nous avait donné le recensement de la population et de l'habitation de 2000. Ces statistiques confirment l'hypothèse d'une augmentation significative des immigrants originaires de la Chine et nous apportent l'information de la réduction des originaires de l'Amérique et de l'Europe (tableau 16 et figure 38).



Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)
Source d'informations : Statistiques fournies par la Direction d'émigration et frontières à Praia (Avril de 2008)

Figure 38 - Evolution du nombre d'étrangers avec résidence valide à Praia

Selon le recensement de la population et de l'habitation, parmi les 2504 étrangers d'origine africaine, résidents à Praia en 2000, 772 (30,8%) venaient de São Tomé et Príncipe, 637 (25,4%) d'Angola, 536 (21,4%) de Guinée Bissau et 304 (12,1%) du Sénégal. L'effectif en provenance d'autres pays d'Afrique ne dépassait pas 10 personnes par pays.

Les quartiers de préférence, par origine des immigrants

Les originaires d'Angola, Guinée Bissau et Sénégal montraient une préférence pour les quartiers d'Achada Santo António et Achadinha. La concentration des originaires d'Angola dans ces deux quartiers était respectivement, 19,6% et 10,7% du total de cette nationalité dans la ville. Pour les Bissau Guinéens, ces valeurs étaient de 16,8% pour les deux quartiers. Les Sénégalais résidents à Achada Santo António et Achadinha représentaient, respectivement, 14,8% et 27,0% du total de cette nationalité dans la ville. Les originaires du Ghana, par contre, se concentraient plutôt dans le quartier de Pensamento (70,7% du total de Ghanéens) et les Nigériens se concentraient dans les quartiers de Calabaceira, Fazenda, Castelão e Paiol avec des valeurs de 21,5%, 13,8%, 10,8% pour les trois

derniers quartiers. Les autres nationalités africaines n'avaient pas un nombre significatif d'effectifs à Praia (tableau 17).

Tableau 17- Etrangers d'origine africaine à Praia
Effectifs par quartier

Quartier	Angola	Algérie	Ghana	Guinée Conakry	Guinée Bissau	Mozambique	Nigeria	St Tomé et Príncipe	Sénégal	Serra Leone	Autres < 10	Total
AELima	28	0	2	1	14	2	3	72	4	0	2	128
AGFrente	43	1	0	1	7	6	0	28	6	0	0	92
AGTraz	9	0	1	0	5	0	0	31	0	0	0	46
A.Mato	0	0	0	0	1	0	0	10	0	0	0	11
ASAntónio	125	1	0	2	90	5	0	59	45	0	13	340
A.SFilipe	11	0	0	0	1	0	0	16	0	0	0	28
Achadinha	68	3	0	6	90	2	3	49	82	6	6	315
Calabaceira	32	0	3	5	28	0	14	51	6	6	3	148
Castelão	16	0	2	0	12	1	7	37	4	0	0	79
C.Areia	3	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	6
Fazenda	14	0	0	2	30	0	9	2	25	0	5	87
M.Agarro	1	0	0	0	4	0	0	5	0	0	0	10
L.Cachorro	4	0	0	2	2	0	2	5	15	0	2	32
L.Ferreira	8	0	0	0	7	0	0	22	9	0	0	46
Paiol	7	0	1	4	3	0	7	6	0	0	0	28
Palmarejo	37	0	0	0	21	3	0	39	8	0	5	113
Pensamento	14	0	29	2	8	0	3	29	1	0	1	87
Plató	5	1	0	0	5	0	1	0	13	0	5	30
P. Água	23	0	0	1	4	2	2	51	1	0	0	84
Prainha	1	0	0	0	5	0	0	0	0	0	1	7
Safende	32	1	1	4	20	0	3	50	3	0	6	120
SPLatada	3	0	0	0	5	0	0	20	0	1	0	29
T.Branca	23	3	0	0	44	0	0	5	15	0	7	97
Tchapeu	41	0	0	0	33	0	0	63	20	0	3	160
Várzea	34	0	0	3	42	3	6	25	23	1	0	137
V.Nova	38	6	2	1	52	0	5	46	23	0	2	175
A.Pires	8	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	17
Q Canela	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
V.Palmarejo	3	0	0	0	1	0	0	7	0	0	0	11
Bela Vista	6	0	0	0	1	0	0	33	1	0	0	41
Subtotal	637	16	41	34	536	24	65	772	304	14	61	2504
Subtotal / total général	25,4	0,6	1,6	1,4	21,4	1,0	2,6	30,8	12,1	0,6	2,4	100,0

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)

Source d'informations : INE (2000)

Cette tendance au regroupement des individus de la même nationalité dans un ou deux quartiers peut être expliquée par la recherche de la solidarité des compatriotes avec davantage de temps de résidence ou par l'effet du regroupement familial. Les coûts des loyers peuvent aussi jouer un rôle important dans le choix du quartier. Les étrangers, en fonction du niveau de vie, s'installent dans les quartiers où les loyers sont plus adaptés à leur revenu.

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

Les Européens ont montré une tendance à se concentrer dans les quartiers les plus confortables de la ville, parmi lesquels se distinguaient Achada Santo António (30,6%), Achadinha (13,1%) et Platô (11,7%) (tableau 18).

Tableau 18- Etrangers d'origine européenne à Praia

Quartier	Allemagne	Belgique	Espagne	France	Italie	Pays Bas	Portugal	Russie	Ukraine	Autres < 10	Total
AELima	0	0	0	0	0	0	21	0	0	2	23
AGFrente	0	0	0	1	0	0	12	0	0	1	14
ASAntónio	2	4	8	25	5	16	265	18	9	11	363
A.SFilipe	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	3
Achadinha	0	5	0	4	4	3	128	5	4	2	155
Calabaceira	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	3
Castelão	1	0	0	0	0	2	9	0	0	0	12
C.Areia	0	0	1	0	1	0	3	0	0	0	5
Fazenda	0	0	0	6	0	6	70	2	0	2	86
M.Agarro	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	3
L.Cachorro	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	3
L.Ferreira	2	0	0	0	0	0	7	5	0	0	14
Paíol	0	0	0	0	0	1	4	0	0	0	5
Palmarejo	3	2	4	13	2	4	63	6	7	3	107
Pensamento	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4
Platô	0	1	0	0	0	1	134	1	0	2	139
P. Água	0	0	0	0	1	1	14	0	0	0	16
Prainha	0	0	2	4	2	0	50	0	0	2	60
Safende	1	0	0	0	1	0	4	0	0	0	6
SPLatada	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	3
T.Branca	2	1	1	13	4	1	81	4	2	2	111
Tchapeu	0	0	0	2	0	0	8	0	1	0	11
Várzea	0	0	0	0	0	0	20	1	0	1	22
V.Nova	0	0	0	1	0	1	12	0	0	0	14
Q Canela	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2
V.Palmarejo	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2
Total	12	13	16	69	20	38	925	42	23	28	1186
Subtotal / total général (%)	1,0	1,1	1,3	5,8	1,7	3,2	78,0	3,5	1,9	2,4	100,0

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)

Source d'informations : INE (2000)

Des 1186 européens résidents à Praia en 2000, 78% venaient du Portugal et 6% de France. Les autres nationalités représentaient chacune moins de 4% du total dans la ville. Le comportement des Portugais, vu leur nombre plus significatif, a déterminé la tendance globale. Néanmoins les Français se concentraient plutôt à Achada Santo António, 36,2%, Palmarejo, 18,8%, et Terra Branca, 18,8%.

Les originaires d'Amérique avaient une préférence pour le quartier de Achada Santo António (31,8 %). Une certaine concentration des américains se trouvait aussi, à une échelle plus modeste, à Terra Branca (15,8%), Palmarejo (10,9%) et Fazenda (10,0%).

Le pays américain le plus représenté à Praia en 2000 était les Etats Unis d'Amérique avec 57,9% du total des originaires d'Amérique. Cuba et Brésil se suivaient, en termes de représentation, avec 18,6% et 16,0% respectivement (tableau 19).

Tableau 19- Etrangers d'origine américaine à Praia
Effectifs par quartier

Quartier	Brésil	Canada	Colombie	Cuba	EUA	Mexique	Pérou	Autres	Total
AELima	0	0	0	0	1	0	0	0	1
AGFrente	0	0	0	0	3	0	0	0	3
A.Mato	0	0	0	1	1	0	0	0	2
ASAntónio	14	5	0	14	70	0	0	8	111
A.SFilipe	0	0	0	2	0	0	0	0	2
Achadinha	1	0	0	12	17	1	0	0	31
Calabaceira	0	0	0	0	1	0	0	0	1
C.Areia	6	0	0	0	8	0	0	0	14
Fazenda	6	1	1	11	16	0	0	0	35
M.Agarro	1	0	0	0	0	0	0	0	1
L.Cachorro	0	0	0	0	1	0	0	0	1
L.Ferreira	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Palmarejo	5	0	1	2	24	0	5	1	38
Platô	5	0	0	7	12	0	0	0	24
P. Água	1	0	0	0	1	0	0	0	2
Prairinha	0	0	0	0	10	0	0	0	10
T.Branca	16	0	0	14	22	0	2	1	55
Tchapeu	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Várzea	1	0	0	2	7	0	0	0	10
V.Nova	0	0	0	0	2	0	0	0	2
Bela Vista	0	0	0	0	4	0	0	0	4
Total	56	6	2	65	202	1	7	10	349

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)

Source d'informations : INE (2000)

Les originaires des EUA, en ce qui concerne le quartier de préférence, déterminent la tendance générale vue l'importance de leur effectif, et se concentrent plutôt à Achada Santo António (34,7%), Palmarejo (11,9%) et Terra Branca (10,9%). Les originaires de Cuba sont un peu plus disséminés par la ville, car même si la concentration la plus significative concerne les quartiers de Achada Santo António et Terra Branca avec 21,5% pour chacun, nous trouvons aussi des concentrations significatives à Achadinha (18,5%), Fazenda (16,9%) et Platô (10,8%) (tableau 19). Les Brésiliens étaient concentrés à Terra Branca (28,6%) et Achada Santo António (25%).

Les asiatiques étaient en nombre réduit en 2000, seulement 37 personnes dont 70,3% était Chinois et se concentraient plutôt dans les quartiers de Platô, Terra Branca et Achada Santo António, où ils ont installé leurs premières boutiques.

Tableau 20- Etrangers d'origine asiatique à Praia

Quartier	Chine	Corée du Nord	Macao	Autres	Total
ASAntónio	6	0	0	1	10
Achadinha	2	0	0	3	5
Fazenda	0	0	2	0	2
Platô	10	0	0	0	10
T.Branca	8	1	0	0	9
V.Nova	0	0	0	1	1
Total	26	1	2	8	37

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)

Source d'informations : INE (2000)

L'observation directe réalisée pendant les deux missions de terrain de 2007 et 2008 ont permis de conclure que le nombre de Chinois à Praia a beaucoup augmenté après le recensement de 2000, car les boutiques chinoises se sont multipliées un peu partout dans les quartiers les plus centraux de la ville. Jusqu'à Avril de 2008, le nombre d'asiatiques (avec leur lieu de résidence déclarée) était de 430 individus, ce qui constituait 24% du total d'étrangers dans la même situation. Parmi les asiatiques 53% étaient Chinois. Dans la communauté chinoise à Praia, la profession la plus fréquente est le commerce (92% de l'ensemble des activités en 2000).

La conclusion évidente de l'analyse des tableaux précédents est que la majorité des étrangers, soit 82,8%, venait de six pays, à savoir : 22,7% du Portugal, 18,4% de S. Tomé et Príncipe, 15,7% d'Angola, 13,2% de Guinée-Bissau, 7,5% du Sénégal et 5% des EUA. Ce sont des pays qui, d'une manière ou d'une autre, maintiennent une relation étroite avec le Cap-Vert depuis son indépendance en 1975. Ces six nationalités représentent plus de 50% des étrangers dans tous les quartiers résidentiels et plus de 90% dans 13 d'entre eux (figure 39).

Une partie des immigrants sont des descendants d'émigrés capverdiens qui, pour différentes raisons, ont décidé de revenir au Cap-Vert, après plusieurs années d'émigration à l'étranger, en amenant avec eux leurs enfants qui conservent la nationalité étrangère. Une autre partie des personnes de nationalité étrangère est constituée de jeunes capverdiens rapatriés des Etats-Unis d'Amérique et de certains pays européens mais qui conservent la nationalité de ces pays.

Les originaires d'Angola, en 2000, se concentraient plutôt à Achada Santo António, Achadinha, Achada Grande et Tira Chapéu (figure 39). Les quartiers qui hébergent le plus d'effectifs étrangers sont : Achada Santo António, 20,2% et Achadinha, 12,4%. Il s'agit de deux des quartiers le plus consolidés de la ville.

La moyenne de la distribution des étrangers par quartier de la ville est de 136 et nous avons trouvé 11 quartiers avec des valeurs supérieures à celle-là, en 2000 : Achada Santo António, Achadinha, Terra Branca, Palmarejo, Fazenda, Platô, Vila Nova, Tira Chapéu, Varzea, Achada Eugénio Lima et Calabaceira. Ce sont les quartiers où se concentre la majeure partie des étrangers, même si l'on prend en considération que les six principales nationalités (figure 39).



Figure 39 - Les six principales origines des étrangers à Praia, par quartier, en 2000
En pourcentage par rapport au total de la même origine

Une analyse de corrélation entre ces six nationalités nous a donné un coefficient de 0,98 pour le rapport entre les Etats-Unis d'Amérique et le Portugal, ce qui signifie une corrélation très forte entre la distribution des étrangers originaires des deux pays (tableau 21).

La figure 39 nous donne une image de la distribution des étrangers par quartier et confirme cette corrélation. Nous remarquons que les quartiers de préférence des Portugais et des originaires des EUA sont: Platô, Achada Santo António, Palmarejo, Terra Branca, Fazenda, Prainha e Achadinha. Ce sont des quartiers où l'on trouve un noyau de population disposant d'un niveau de confort très élevé. Prainha est le quartier de l'élite cap-verdienne et étrangère. Néanmoins, les portugais sont plus disséminés dans l'espace de la ville que les américains.

Tableau 21– Corrélation entre les six principales nationalités

	%Angola	%G.Bissao	%S.Tomé et Prince	%Sénégal	%Portugal	% EUA
%ANG	1,00	0,90	0,72	0,82	0,88	0,89
%G.BIS		1,00	0,63	0,95	0,86	0,85
%STP			1,00	0,53	0,43	0,45
%SEN				1,00	0,81	0,81
%PORT					1,00	0,98
%EUA						1,00

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)

Source d'informations : INE (2000)

Une très forte corrélation a été identifiée entre la distribution des originaires de la Guinée Bissau avec la distribution des originaires du Sénégal (coefficient de corrélation = 0,95) et d'Angola (coefficient de corrélation = 0,90). La tache de distribution des originaires de Guinée et Angola est très semblable, sauf qu'ils diffèrent plutôt en intensité (figure 40). Les sénégalais se sont concentrés dans les quartiers plus proches du centre historique. En intensité de concentration, leur distribution a beaucoup d'affinités avec celle des Bissau Guinéens, malgré leur distribution moins éparpillée dans la ville.

Une très forte corrélation concerne aussi la distribution des Angolais par rapport aux originaires des Etats-Unis (Cc= 0,89), Portugal (Cc=0,88), et Sénégal (Cc=0,82). C'est surtout à cause de la concentration de ces nationalités dans les quartiers de Achada Santo António, Achadinha, Fazenda, Palmarejo et Terra Branca.

La distribution des étrangers originaires de São Tomé et Príncipe a une corrélation modérée avec celle des originaires d'Angola (coefficient de corrélation = 0,72), et c'est la corrélation la plus forte de cette nationalité avec les 5 autres.

Structure socioprofessionnelle de la population étrangère à Praia

Même si au premier regard l'origine géographique semble déterminer le choix du quartier de résidence, une analyse plus approfondie des caractéristiques des effectifs de

différentes origines nous mène à penser que ce n'est pas l'origine géographique mais la fonction professionnelle (et conséquemment le niveau de vie) qui est corrélable avec le choix du quartier. Les statistiques des étrangers permettent de caractériser l'univers officiel. D'un total officiel de 1805 étrangers en Avril 2008, 1,7% (31 personnes) n'ont pas déclaré leur profession (tableau 22). Parmi ceux qui l'ont fait, 49,8% (soit 898 effectifs) étaient commerçants. De cet ensemble, seulement 80% avaient une boutique ou un poste commercial, les autres étant commerçant ambulant. Les commerçants ambulants étrangers sont tous originaires des pays de la côte ouest africaine. Parmi ceux pratiquant un commerce formel, 61% viennent d'Afrique continentale et 37,4% d'Asie (surtout de Chine). Les Africains sont occupés plutôt dans le commerce (56%), l'industrie et la construction civile (11,4%). En termes absolus, le nombre d'Africains employés dans les services, la consultance et l'assistance technique est très proche de celui des Européens. En termes relatifs, nous remarquons que les 34 personnes de cette catégorie professionnelle constituent seulement 3,1% du total des Africains, tandis que pour les Européens les 39 individus forment 19% du total. Une grande partie (35,1%) des Européens à Praia est occupée dans la gestion d'entreprises et les affaires. Les Américains se concentrent dans les services de consultance et d'assistance technique (19,7% du total), ainsi que dans le secteur de la santé (13,1%). Nous avons regroupé les autres professions dans une seule catégorie généraliste appelée *autres* en raison de leur variété et de la faible signification des effectifs. Il faut tout de même signaler que en ce qui concerne les américains, environ 6% étaient missionnaires religieux.

Tableau 22- Structure socio professionnelle de la population étrangère
Effectifs avec documentation régulière jusqu'à Avril 2008

Origine géographique	Enseignement, administration publique	Gestion, affaires et administration entreprise	Commerce formel	Commerce ambulant	Santé	Services, consultance, assistance technique	Professions du secteur primaire	Professions du secteur industriel et construction civile	Autres	Total
Afrique	27	6	434	187	6	34	1	126	288	1109
Europe	20	72	10	0	7	39	0	6	51	205
Amérique	6	6	1	0	8	12	0	2	26	61
Asie	1	14	266	0	2	27	0	4	116	430
Total	54	98	711	187	23	112	1	138	481	1805

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)

Source d'informations : Statistiques fournis par la Direction d'immigration et frontières à Praia (Avril de 2008)

L'analyse faite permet de conclure que les caractéristiques sociales des différents groupes d'immigrants sont plus déterminantes dans le choix du quartier de résidence que l'origine en elle-même. Mais n'ayant pas d'autres variables socio-économiques pour argumenter notre conclusion, l'analyse de la seule structure professionnelle des groupes d'immigrants permet de conclure que les immigrants originaires d'Europe et d'Amérique, avaient, dans l'ensemble, un niveau de scolarité et un niveau de vie supérieurs à ceux

des originaires d'Asie ou d'Afrique. Il est donc parfaitement normal qu'ils cherchent à s'installer dans les quartiers le plus confortables, tandis que les Africains, qui n'ont pas les meilleurs revenus, s'installent dans des quartiers moins confortables. Les Africains qui sont dans des catégories professionnelles qui exigent un niveau de formation moyenne ou supérieur habitent les quartiers les plus prestigieux de la ville. Les Asiatiques (dont 62% étaient commerçants et 82% Chinois), habitaient les mêmes quartiers que ceux où ils avaient installé leurs boutiques, soit Achada Santo António, Platô, Terra Branca e Achadinha (il s'agit des quartiers où se concentrent la plupart des établissements commerciaux).

Caractéristiques de l'échantillon d'étrangers enquêtés.

Pour mieux comprendre les caractéristiques de l'immigration à Praia, un questionnaire a été appliqué à 135 étrangers originaires de différents pays, résidents dans la ville. Il s'agit d'un questionnaire fermé où l'enquêté pouvait choisir une réponse parmi un ensemble proposé, du type qualitatif ou quantitatif. Les cas d'étude (quartiers) ont été choisis par échantillon aléatoire à travers un tableau de nombres aléatoires. Parmi les cas d'études, dont la plupart était des quartiers de résidence, nous avons choisi d'inclure le marché permanent du *Sucupira*, lieu de travail et/ou de permanence de la plupart des étrangers, originaires du continent africain. Malgré le fait qu'il s'agissait d'un questionnaire fermé, nous avons laissé l'option *autres réponses* pour donner au répondant la liberté de préciser sa réponse en dehors de l'ensemble proposé. Les questions posées tournaient autour des conditions de vie, situation par rapport à l'emploi, intégration et ségrégation. Pour permettre de mettre l'enquêté à l'aise, le questionnaire a commencé par des questions plus généralistes qui concernaient l'identification de la personne. Pour l'analyse en elle-même, les réponses à ce type de questions sont importantes car elles permettent d'avoir une image des caractéristiques de l'échantillon.

Structure de la population étrangère par sexe

Des 135 enquêtés, 79% étaient du sexe masculin (tableau 23). En général, les hommes migrent beaucoup plus que les femmes, et les statistiques ont prouvé que ce sont justement les hommes les principaux agents de migration vers le Cap-Vert.

Tableau 23- Immigrants étrangers selon le sexe et le niveau d'instruction
Par rapport au total de réponses des enquêtés

Quartier	Sexe		Niveau d'instruction				
	Féminin	Masculin	Primaire	Secondaire	Technique et professionnel	Supérieur	Sans instruction
Achadinha	4	13	7	6	1	3	0
Calabaceira	0	6	1	5	0	0	0
Sucupira	5	25	11	10	5	1	3
Palmarejo	3	6	2	4	1	2	0
Ponta d'Água	2	8	2	1	4	3	0
Achada Grande Frente	2	6	3	2	1	0	2
Achada Santo António	10	18	6	8	5	9	0
Tira Chapéu	0	16	5	10	0	0	1
Bela Vista	0	7	4	3	0	0	0
Eugenio Lima	2	2	1	1	2	0	0
Sub-total	28	107	42	50	19	18	6
Total général	135		135				

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)

Source: Questionnaire appliquée en 2004

Le niveau général de scolarité était bas, car 68% n'avait que le niveau primaire ou secondaire.

Le croisement de cette information avec celle obtenue sur la profession des étrangers régulièrement recensés à Praia, nous permet de conclure que l'échantillon, par rapport à cette variable est représentatif car la plupart était homme et le niveau de scolarité était plutôt bas (tableau 23).

Temps de résidence des étrangers à Praia

Des 135 enquêtés, 65% résidaient à Praia depuis moins de 5 ans. Ceux qui y habitaient depuis plus de 10 ans constituaient seulement 16% du total (tableau 24).

Tableau 24- Immigrants étrangers selon le temps de résidence et les motivations de migration

Quartier	Temps de résidence à			Motivation d'immigration			
	[0-5[	[5-10]	>10	Professionnel	Familial	Economiques	Politiques
Achadinha	11	4	2	6	3	8	-
Calabaceira	5	1	-	-	-	4	1
Sucupira	22	8	-	8	4	15	3
Palmarejo	8	1	-	2	1	4	2
Ponta d'Agua	6	-	4	3	1	6	-
Achada Grande Frente	6	1	1	1	2	5	-
Achada Santo António	15	6	7	11	3	14	-
Tira Chapéu	8	2	6	-	3	13	-
Bela Vista	5	2	-	-	-	7	-
Eugenio Lima	2	-	2	2	1	-	1
Sub-total	88	25	22	33	18	76	7
Total général	135			134			

Par rapport aux motivations de migration, des 134 réponses obtenus, 57% ont avoué avoir été motivés par des raisons économiques, en recherche de meilleures conditions de vie.

Il faut souligner que pour une bonne partie des immigrants ouest-africains, le Cap-Vert représente une porte ouverte sur le reste du monde, un tremplin pour arriver en Europe ou en Amérique, à cause de sa localisation géostratégique et de la relative facilité de sortie vers d'autres continents. D'autres, face aux problèmes économiques dans leurs pays d'origine, trouvent dans le commerce ambulante une possibilité de vie meilleure étant donné l'attrait pour des produits textiles et des souvenirs africains par les touristes et même par les capverdiens. Il faut souligner que le différentiel monétaire avec des monnaies relativement faibles de leurs pays d'origine et les prix élevés à Praia jouent un rôle significatif aussi dans ce processus.

Facteurs qui déterminent la migration

En ce qui concerne les facteurs de migration, les motivations professionnelles ont été présentées par 25% des enquêtés. Il s'agit surtout des techniciens, enseignants et consultants venant de différents pays. Le regroupement familial a été la motivation de migration de 13% des enquêtés, tandis que les motivations politiques ont été avancées seulement par 5%. Ces dernières concernent plutôt les Bissau Guinéens qui, en 1998, ont fui la guerre civile et sont restés au Cap-Vert même après qu'elle soit terminée.

La situation des étrangers par rapport à l'emploi avant la migration

Face au développement accéléré de la construction civile à Praia, la croissance conséquente de l'emploi et la nette préférence des entrepreneurs de la construction civile pour les étrangers (à cause du bas coût de cette main-d'œuvre), la ville se transforme en pôle d'attraction d'immigrants provenant surtout d'Afrique lusophone, en raison de la proximité linguistique. Praia exerce donc d'abord un attrait économique sur les étrangers. Une bonne partie d'entre eux cherche un emploi pour quelques années avant de retourner au pays d'origine ou de partir vers d'autres pays. S'ils se fixent pour quelques années, c'est peut-être parce que les salaires offerts y sont plus élevés que dans leur pays d'origine, dans la mesure où les opportunités commerciales et les besoins en main d'œuvre y sont encore plus importants. Il s'agit d'une population peu ou non scolarisée, avec des niveaux de revenus bas (par rapport au contexte capverdien), qui va contribuer au développement des quartiers spontanés.

Tableau 25- Situation par rapport à l'emploi dans le lieu d'origine

Quartier	Situation par rapport à l'emploi			Secteur d'activité			Employeur		
	Employé	Chômeur	Etudiant	Primaire	Secondaire	Tertiaire	Etat	Entreprise personnel	Secteur privé
Achadinha	12	5	0	1	0	11	2	7	3
Calabaceira	2	2	2	2	1	1	1	2	1
Sucupira	26	4	0	0	4	22	1	20	5
Palmarejo	2	7	0	0	1	1	1	0	1
Ponta d'Agua	8	2	0	0	1	7	5	0	3
Achada Grande Frente	6	2	0	1	0	5	1	1	4
Achada Santo António	20	7	1	2	8	10	7	7	6
Tira Chapeu	13	3	0	3	6	4	1	9	3
Bela Vista	6	1	0	0	1	5	0	5	1
Eugenio Lima	3	1	0	0	0	3	2	0	1
Sub-total	98	34	3	9	22	69	21	51	28
Total général	135			100			100		

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)

Source: Questionnaire appliquée en 2004

Sur les 135 enquêtés, 72,6% étaient employés dans le pays d'origine, avant d'émigrer, 25,2% étaient chômeurs et seulement 2,2% étaient étudiants. De ceux qui étaient employés 69% l'étaient dans le secteur tertiaire et 22% dans le secondaire. Le secteur primaire a été évoqué seulement par 9% des enquêtés. Cette analyse nous fait conclure que, peut-être, les immigrants de la côte ouest africaine ne viennent pas directement de la campagne : il ne s'agirait donc pas, ou moins directement, d'exode rural.

Parmi ceux qui ont répondu à cette question, 51% étaient à la tête de leur propre entreprise, 28% travaillaient dans le secteur privé et 21% pour l'Etat. En tenant compte du pourcentage relativement élevé d'enquêtés qui avaient évoqué des motivations économiques et professionnelles pour la migration, nous pouvons conclure que, peut-être, le niveau de salaires et/ou les conditions de travail au Cap-Vert étaient supérieurs à ceux du pays d'origine.

La situation des étrangers par rapport à l'emploi à Praia

Le tableau 26 montre que, au moment de l'enquête, 85%, parmi ceux qui ont répondu, étaient employés à Praia, 8% étaient chômeurs et 7% entrepreneurs. En ce qui concerne le type de contrat de travail, 22% travaillaient sans contrat, 17% avec un contrat à plein temps et 12% avec un contrat à temps partiel. Parmi les restants, 45% avaient leur propre entreprise.

Tableau 26 - Situation par rapport à l'emploi à Praia

Quartier	Situation actuelle			Type de contrat				
	Employé	Chômeur	Entrepreneur	Contrat plein temps	Contrat temps partiel	Entreprise personnelle	Sans contrat	Autres
Achadinha	15	2	0	5	0	2	6	1
calabaceira	5	1	0	0	0	0	4	1
sucupira	30	0	0	0	1	26	1	2
palmarejo	6	3	0	0	4	1	1	
Ponta d'Água	8	2	0	5	0	2	0	1
Achada Grande Frente	5	2	1	0	1	2	2	0
Achada Santo António	25	1	2	7	5	9	4	0
Tira Chapeu	11	0	5	1	0	10	5	0
Bela Vista	6	0	1		2	2	3	0
Eugenio Lima	3	0	0	2	1	0	0	0
Sub-total	114	11	9	20	14	54	26	5
Total général	134			119				

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)

Source: Questionnaire appliquée en 2004

Il faut souligner que le niveau de chômage à l'origine était supérieur à celui existant au moment de l'enquête, ce qui nous conduit à déduire que la migration a contribué à améliorer la situation de la plupart des personnes impliquées.

Le secteur d'activité

Parmi les enquêtés ayant répondu à la question sur le secteur d'activité, 75,2% étaient occupés dans le secteur tertiaire et les restants (24,8%), dans le secondaire.

Tableau 27- Secteur d'activité et niveau de satisfaction par rapport à son emploi

Quartier	Secteur d'activité		Niveau de satisfaction par rapport à l'emploi		
	Secondaire	Tertiaire	Satisfait	Peu satisfait	Insatisfait
Achadinha	2	12	7	5	
Calabaceira	4		4	1	
Sucupira	4	26	16	8	
Palmarejo	1	5	4	2	
Ponta d'Agua	1	7	1	1	
Achada Grande Frente	1	4	3	2	
Achada Santo António	3	22	13	5	3
Tira Chapeu	9	7	13	2	
Bela Vista	4	2	6		
Eugenio Lima		3	3		
Sub-total	29	88	70	26	3
Total général	117		99		

Source: Questionnaire appliquée en 2004

Il faut rappeler que les étrangers d'origine africaine qui arrivent à Praia sont, en grande partie, faiblement scolarisés et travaillent dans le commerce, la construction civile et la petite industrie. Le niveau de satisfaction par rapport à l'emploi est plutôt favorable car 70% des répondants ont avoué être satisfaits de leur emploi.

La situation de résidence et les conditions du logement

Parmi les étrangers qui ont répondu à la question sur la situation de résidence, 81,3% ont avoué avoir une résidence fixe au Cap-Vert (tableau 28).

Nous pouvons déduire que la plupart des immigrants étrangers se fixent au Cap-Vert pour une période relativement longue. 11% des enquêtés étaient propriétaires de leur habitation ce qui nous mène à conclure qu'ils se sont fixés au Cap-Vert définitivement ou pour une longue période. Une partie des 89% qui restent sont en situation relativement précaire et ne peuvent accéder à la propriété d'un logement.

Tableau 28- Situation de résidence et propriété de l'habitation

Quartier	Situation de résidence		Propriété de l'habitation		
	Résidence fixe	Sans résidence fixe	Louée	Propriété	Autres
Achadinha	15	2	16		
Calabaceira		6	6		
Sucupira	30		30		
Palmarejo	7	2	7		
Ponta d'Agua	8	2	9	1	
Achada Grande Frente	5	3	5	2	1
Achada Santo António	20	8	22	4	
Tira Chapeu	15	1	10	5	
Bela Vista	6		6		
Eugenio Lima	3	1	2	2	
Sub-total	109	25	113	14	1
Total général	134		128		

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)

Source: Questionnaire appliquée en 2004

A partir des réponses obtenues nous avons une idée des types de logements choisis par les étrangers enquêtés, dont 51,5% habitent dans *une partie de maison*, 36% dans un *appartement* et les autres dans des maisons familiales (tableau 29). Ceux qui habitent dans des *parties de maison* sont des personnes qui louent une ou deux chambres dans des maisons de famille. Il s'agit surtout de célibataires qui ont l'intention de rester au Cap-Vert pour une brève période ou de nouveaux arrivés encore en période d'installation.

Tableau 29- Type d'habitation et conditions de l'habitation

Quartier	Type d'habitation			Conditions de l'habitation	
	Appartement	Part d'une maison	Maison familiale	Avec wc et cuisine	Sans wc et cuisine
Achadinha	7	8	2	16	1
Calabaceira		6		5	1
Sucupira	14	13	3	29	1
Palmarejo	4	5		8	1
Ponta d'Agua	4	2	4	9	1
Achada Grande Frente	1	5	2	3	4
Achada Santo António	11	13	4	25	3
Tira Chapeu	3	13		8	7
Bela Vista	4	2		3	3
Eugenio Lima		2	2	2	2
Sub-total	48	69	17	108	24
Total général	134			132	

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)

Source: Questionnaire appliquée en 2004

En ce qui concerne l'équipement du logement, 82% des répondants habitaient des maisons équipées de WC et cuisine et seulement 18% des logements non équipés

d'égouts ou de fosses septiques pour l'évacuation des eaux usagées. Pour l'approvisionnement en eau potable, 61,2% utilisent le réseau d'eau, 37,3% la fontaine et seulement 2% le camion citerne.

Tableau 30- Accès aux infrastructures d'assainissement urbain et d'approvisionnement en eau

Quartier	Accès aux infrastructures d'assainissement urbain				Approvisionnement en eau		
	Egout	Sans Egout	Fosse sceptique	sans fosse sceptique	Réseau urbain	Fontaine	Camion citerne
Achadinha	7		9	1	16	1	
Calabaceira		1	5			6	
Sucupira	14		15	1	24	5	1
Palmarejo			8	1	8	1	
Ponta d'Agua	2		7	1	6	4	
Achada Grande Frente			4	4	3	5	
Achada Santo António	14		10	3	18	10	
Tira Chapeu	3	4	4	3	6	10	
Bela Vista			3	3		6	
Eugenio Lima		1	2		1	2	1
Sub-total	40	6	67	17	82	50	2
Total général	130				134		

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)

Source: Questionnaire appliquée en 2004

En tant que source d'énergie pour l'éclairage du foyer, 94% des enquêtés utilisaient l'électricité, et pour la préparation des repas 99% utilisaient le gaz (tableau 31). Le croisement de cette information avec celle présentée auparavant, mène à la conclusion que les étrangers enquêtés ont, d'une manière générale, des conditions de vie et de confort raisonnables à Praia, habitant des maisons avec un minimum de confort.

Tableau 31- Source d'énergie pour l'éclairage et pour la préparation de l'alimentation

Quartier	Source d'énergie pour l'éclairage			Source d'énergie préparation alimentation	
	électricité	pétrole	gaz	gaz	Electricité
Achadinha	17			17	
Calabaceira	6			6	
Sucupira	30			30	
Palmarejo	8	1		9	
Ponta d'Agua	10			10	
Achada Grande Frente	7	1		8	
Achada Santo António	25	2	1	26	2
Tira Chapéu	16			16	
Bela Vista	4	2		6	
Eugenio Lima	3	1		4	
Sub-total	126	7	1	132	2
Total général	134			134	

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)

Source: Questionnaire appliquée en 2004

La législation capverdienne sur les migrations

La législation capverdienne, en ce qui concerne les procédures pour la légalisation et l'intégration des étrangers, a été considérée par 54,1% des enquêtés comme facile ou raisonnablement facile. Seulement 37% ont considéré que la légalisation et l'intégration au Cap-Vert est difficile ou très difficile. Parmi les réponses obtenues, 83% ont considéré que la législation capverdienne concernant l'intégration des étrangers est juste et démocratique (tableau 32).

Il faut souligner que les étrangers disposant d'une résidence fixe et légale au Cap-Vert ont presque les mêmes droits que les nationaux, sauf quelques spécificités concernant les droits et garanties politiques et autres expressément réservés, par la loi, aux capverdiens. L'étranger, au Cap-Vert, n'est pas autorisé à se mêler, directement ou indirectement, aux affaires politiques nationales mais par contre, il est autorisé à participer, activement ou passivement, aux élections municipales, dans le respect de la loi en vigueur. Il peut résider et s'intégrer facilement dès qu'il respecte la Constitution nationale et les autres lois en vigueur dans le pays.

Tableau 32- Législation capverdienne concernant la légalisation et l'intégration des étrangers

Quartier	Degré de facilité de la légalisation des immigrants au Cap-Vert					Législation capverdienne concernant l'intégration d'étrangers			
	Facile	Raisonnement facile	Difficile	Très difficile	Sans opinion	Ample et démocratique	Juste	Injuste	Sans opinion
Achadinha	4	4	6	2	1	6	9	1	1
Calabaceira		2			4		1		4
Sucupira	5	10	7		7	4	15	3	5
Palmarejo		4	5			9			
Ponta d'Agua	2	5	3			5	5		
A. Grande Frente	3	2	3			3	5		
A. Santo António	15	8	4	1		5	19	4	
Tira Chapeu	1	2	7	6		2	11	2	1
Bela Vista		2	2	2			4	2	
Eugenio Lima	3		1			3	1		
Sub-total	33	39	38	11	12	37	70	12	11
Total général	133					130			

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)

Source: Questionnaire appliquée en 2004

Pour la permanence sur le territoire national il a juste besoin d'une autorisation de résidence. La législation prévoit 7 types de visa (autorisation d'entrée dans le pays) : a) transit ; b) temporaire ; c) de résidence ; d) de tourisme ; e) officiel ; f) diplomatique et g) de courtoisie. Le visa de transit est attribué pour une période inférieure ou égale à 8 jours aux étrangers qui prouvent avoir des moyens de survie pendant cette période et de ne pas avoir d'antécédents criminels. Le visa temporaire est attribué, pour une période de 90 jours, prorogeable par égale période ou pour une période égale à la durée du contrat, aux étrangers qui ont l'intention d'entrer au Cap-Vert en mission culturelle, d'étude/recherche, affaires, en tant qu'artiste ou sportif, étudiant, technicien, enseignant ou autres professions, en régime de contrat de service avec l'Etat capverdien ou d'autres entités publiques ou privées. Ce type de visa existe en deux modalités : ordinaire, avec le droit à une seule entrée, et à entrées multiples, avec le droit d'entrer dans le pays plusieurs fois pendant la durée de la validité du visa. Le visa de résidence est attribué à l'étranger qui pense se fixer au Cap-Vert pour un période longue, soit supérieure à 180 jours. Il obtient un visa de résidence avec un délai d'un an prorogeable. S'il pense prolonger sa présence au-delà d'un an il doit demander une autorisation de résidence pour l'attribution de laquelle seront pris en compte les critères suivantes : justification des finalités de la présence au Cap-Vert et sa viabilité, existence ou non de casier criminel au pays d'origine et au Cap-Vert, moyens de survie au Cap-Vert, état de santé, relations familiales avec des résidents au Cap-Vert. Le visa touristique est attribué pour 90 jours prorogeables par égale période, aux étrangers qui visitent le Cap-Vert par des raisons

récréatives ou de simple visite. Le visa officiel, de courtoisie et diplomatique est attribué aux étrangers, par une permanence non supérieure à 30 jours en prévoyant multiples entrés. Les étrangers en situation illégale au Cap-Vert viennent, en grande partie, des pays de la CEDEAO. Ils n'ont donc pas besoin de visa pour entrer au Cap-Vert (mais disposent d'un délai pour demander l'autorisation de résidence). Les autres sont entrés sur le territoire du pays en ayant un des types de visa référés et n'ont pas demandé une autorisation de résidence permanente.

La convivialité des étrangers avec les capverdiens

La convivialité avec les capverdiens a été une des variables choisies pour analyser le niveau d'intégration des étrangers (tableau 33).

Tableau 33- Convivialité avec les capverdiens

Quartier	Convivialité avec les Capverdiens		Situations de convivialité			
	Oui	Non	Loisir	Bisness	Profession	Diverses
Achadinha	17		7	3	4	3
Calabaceira	5	1			4	1
Sucupira	28	2	7	6		15
Palmarejo	9		1	1	4	3
Ponta d'Agua	7	3	2	4	3	
Achada Grande Frente	7	1	4		1	2
Achada Santo António	26	2	3	5	1	17
Tira Chapeu	13	3	2	3	5	4
Bela Vista	2	4		1	2	
Eugenio Lima	4		2			2
Sub-total	118	16	28	23	24	47
Total général	134		122			

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)

Source: Questionnaire appliquée en 2004

La plupart des enquêtés étrangers, soit 88%, ont déclaré avoir des relations très conviviales avec les capverdiens et seulement 12% ne l'ont pas. Les circonstances de convivialité étaient, pour 62% des enquêtés, liées à diverses situations (pour 23% d'entre eux liées à de situations de loisir) et seulement 39 exclusivement liées à la profession ou au *business*. La même question a été appliquée aux natifs de Praia, et 73% ont dit avoir des relations très conviviales avec les étrangers de n'importe quelle nationalité. Les 27% restants ne développent aucun rapport de convivialité (ou presque), avec les étrangers. Parmi les réponses positives, 60% ont avoué que la plupart des circonstances de convivialité concernent le loisir, 11% ont évoqué différentes situations telles que la profession, le loisir et les affaires. 30% évoquent des circonstances soit exclusivement professionnelles soit exclusivement d'affaires.

Acceptation d'entretenir des relations amoureuses avec les capverdiens

Une grande partie des enquêtés étrangers, soit 78%, accepterait, sans hésitation, d'entretenir une relation amoureuse avec un(e) Capverdien(e). Les 12% qui ont avoué l'accepter, mais avec quelques réticences, ont évoqué comme facteur de réserve des raisons religieuses et/ou culturelles.

Tableau 34- Relation amoureuse avec les capverdiens

Quartier	Accepteriez-vous de maintenir un rapport amoureux avec un capverdien?			Accepteriez-vous un rapport amoureux entre un de vous parents et un capverdien?			Accepteriez-vous l'amitié entre vos enfants et des enfants capverdiens?		
	Oui	Avec réticences	Non	Bien	Avec réticences	Mal	Bien	Avec réticences	Mal
Achadinha	11	2	4	14	3		8	3	
Calabaceira	4	2		4	2		4	2	
Sucupira	23	4	1	29		1	19	2	1
Palmarejo	7	1	1	7	1		7	1	
Ponta d'Água	8	2		8	2		8	2	
Achada Grande Frente	5	1		6	2		5	1	
Achada Santo António	21	3	3	20	5	2	23	2	2
Tira Chapeu	13		1	15	1		13		
Bela Vista	3		3	5	1		5		1
Eugenio Lima	2			4			4		
Sub-total	97	15	13	112	17	3	96	13	4
Total général	125			132			113		

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)

Source: Questionnaire appliquée en 2004

L'analyse du tableau 34 permet de conclure qu'une partie de ceux qui n'accepteraient pas de maintenir une relation amoureuse avec les capverdiens, n'ont rien contre un rapport amoureux d'un parent proche avec ces derniers. Par rapport à l'amitié entre ses propres enfants et des enfants capverdiens, ceux qui ont répondu à la question ont montré le même niveau d'acceptation ou les mêmes réticences. Environ 90% de ceux qui ont montré des réticences ont évoqué comme contrainte le comportement social et les autres (10%) ont avoué que leurs réticences étaient motivées par des raisons religieuses et culturelles. La même question appliquée aux natifs de Praia montre que 54% n'hésiteraient à entretenir une relation amoureuse avec un (e) étranger(e). Des réticences ont été avancées par 24% et concernaient : le comportement en société (par 68,2% des enquêtés); l'origine géographique (pour 15,1%); la race et d'autres (par 12%), et les conditions sociales par 4,5%. Parmi ces mêmes enquêtés, 78,8% accepterait bien une relation amoureuse entre un parent proche et un étranger. Environ 17% ont évoqué des réticences par rapport au comportement en société et les conditions sociales. Seulement

4% accepterait mal ce type de relation. Les mêmes réticences ont été avancées par rapport à la convivialité/amitié entre ses propres enfants et les enfants étrangers (86% accepteraient bien ; 11% avec réticences et seulement 3% pas du tout). Les raisons évoquées pour les réticences concernaient à 92,4% le comportement en société et les conditions sociales. La race apparaît comme justification seulement pour 2,6% des réponses (5% n'ont pas justifié leur réticence). A la question *comment acceptez-vous la présence d'étrangers dans votre quartier ?* 84,1% ont répondu *bien*, mais 13,7% ont avancé des réticences surtout concernant le comportement en société et les conditions sociales.

L'acquisition de biens de consommation

Une bonne partie des étrangers enquêtés, soit 60,4%, a l'habitude d'acquérir ses vêtements et chaussures exclusivement au Cap-Vert tandis que 21,6% le font exclusivement au pays d'origine. Par contre, les produits alimentaires sont surtout acquis au Cap-Vert (95% des enquêtés).

Tableau 35- Acquisition de biens de consommation

Quartier	Lieu d'acquisition de vêtements et chaussures				Lieu d'acquisitions de produits alimentaires		
	Cap-Vert	Pays d'origine	Etranger	Cap-Vert et Pays d'origine	Cap-Vert	Pays d'origine	Cap-Vert et Pays d'origine
Achadinha	13	4			16	1	
Calabaceira	4	2			5		
Sucupira	17	3	10		27	3	
Palmarejo	5	4			8	1	
Ponta d'Água	6	4			9	1	
Achada Grande Frente	2	3	1	2	8		
Achada Santo António	13	5		10	27		1
Tira Chapeu	11	4		1	16		
Bela Vista	6				6		
Eugenio Lima	4				4		
Sub-total	81	29	11	13	126	6	1
Total général	134				133		

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)

Source: Questionnaire appliquée en 2004

Il faut souligner que la population étrangère, surtout celle qui est originaire des pays africains, a des vêtements spécifiques qu'ils ne trouvent pas au Cap-Vert, ce qui justifie le besoin de les importer de leur pays. Quant à l'alimentation, peut-être qu'ils s'adaptent bien à l'alimentation capverdienne et trouvent tout ce qu'il leur faut pour préparer leurs repas traditionnels quand ils le veulent.

L'intégration culturelle des étrangers à Praia

L'acceptation et la participation à la culture locale sont aussi un bon facteur d'intégration. 72% des enquêtés n'hésiteraient à porter des habits traditionnels du Cap-Vert, mais 18,8% le feraient seulement dans des circonstances spéciales, pendant des fêtes traditionnelles (tableau 36). Il faut souligner qu'au Cap-Vert les habits traditionnels ne sont utilisés que pendant les événements culturels et traditionnels.

Tableau 36– Intégration culturelle des étrangers

Quartier	Accepteriez-vous de porter les habits traditionnels du Cap-Vert?			Appréciez-vous la musique Cap Verdienne?			Lisez-vous les journaux et revues capverdiennes?		
	Oui	Non	Seulement en circonstances spéciales	Beaucoup	« Comme ci comme ça »	Non	Toujours	Rarement	Jamais
Achadinha	12	2	3	9	6	2	2	11	4
Calabaceira	3	1	1	3	3			5	1
Sucupira	28	1	1	25	4	1	2	14	14
Palmarejo	3	1	5		8	1	3	5	1
Ponta d'Agua	5	1	4	5	5		5	5	
Achada Grande Frente	2		6	4	4		5	3	
Achada Santo António	22	3	3	18	9	1	14	7	7
Tira Chapéu	12	2	2	9	7		7	4	5
Bela Vista	5	1		1	3	2			6
Eugenio Lima	4			3	1		2	2	
Sub-total	96	12	25	77	50	7	40	56	38
Total général	133			134			134		

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)

Source: Questionnaire appliquée en 2004

La musique capverdienne est très appréciée par 58% des enquêtés, tandis que 37,3% ont avoué l'apprécier « *comme ci comme ça* ». La presse capverdienne n'est lue que par 30% des enquêtés; 42% ont avoué la lire rarement ou jamais (28,4%). La justification que ces derniers ont présentée tient à la barrière linguistique. La presse capverdienne est écrite entièrement en Portugais et la plupart des étrangers utilisent plutôt le créole, la langue la plus utilisée au Cap-Vert et ne maîtrisent pas ou mal le portugais.

Le Portugais continue d'être la seule langue officielle. Elle est utilisée par la plupart des capverdiens seulement dans de circonstances officielles. Les danses traditionnelles capverdiennes sont maîtrisées par 41,8% des enquêtés, tandis que 29% les maîtrisent plus ou moins et 29% ne les maîtrisent pas du tout. Par contre le créole est parlé, bien ou raisonnablement, par 97% des enquêtés (tableau 37).

Tableau 37– Niveau de connaissance de la langue et de la musique capverdienne

Quartier	Connaissez-vous danses capverdiennes?			Parlez-vous créole?		
	Oui	Plus ou moins	Non	Oui	Plus ou moins	Non
Achadinha	9	2	6	9	7	1
Calabaceira	2	1	3	2	4	
Sucupira	13	6	11	25	3	1
Palmarejo		4	5	4	4	1
Ponta d'Agua	5	2	3	9	1	
Achada Grande Frente	3	3	2	6	1	
Achada Santo António	9	15	4	14	11	1
Tira Chapeu	11	4	1	10	4	
Bela Vista		2	4	2	4	
Eugenio Lima	4			4		
Sub-total	56	39	39	85	39	4
Total général	134			128		

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)

Source: Questionnaire appliquée en 2004

Les perspectives de durée du séjour et l'investissement de l'épargne

Les réponses aux questions sur la durée prévue du séjour au Cap-Vert et le lieu où ils investissent leurs épargnes, permettent de conclure que la plupart des étrangers, soit 56,7% avait prévu un séjour de quelques années ou quelques mois.

Tableau 38- Perspectives de durée du séjour et investissement de l'épargne

Quartier	Perspectives de durée du séjour				Investissement de l'épargne		
	Quelques mois	Quelques années	Plusieurs années	Définitivement	Cap-Vert	Pays d'origine	Cap-Vert Pays d'origine
Achadinha	3	8	2	4	4	11	2
Calabaceira	2	4				4	2
Sucupira	1	15	11	3	11	9	10
Palmarejo	1	8				9	
Ponta d'Agua	1	4	4	1	6	4	
Achada Grande Frente	2	1	4	1	3	5	
Achada Santo António	2	11	10	5	11	16	1
Tira Chapeu		7	4	5	9	5	2
Bela Vista		5		1	1	4	1
Eugenio Lima		1	1	2	4		
Sub-total	12	64	36	22	49	67	18
Total général	134				134		

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)

Source: Questionnaire appliquée en 2004

Ceux qui pensaient se fixer définitivement au Cap-Vert ne constituent que 16,4% des enquêtés, tandis que 26,9% ont avoué prévoir un long séjour des plusieurs années. Les

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

épargnes sont investies exclusivement dans leur pays d'origine par 50% des enquêtés, et au Cap-Vert par 36,6%. Ces résultats permettent de conclure que, parmi ceux qui prévoient de rester plusieurs années au Cap-Vert, une partie finira par s'y fixer définitivement puisqu'ils y investissent exclusivement leur épargne.

La discrimination des étrangers à Praia

La discrimination, n'a jamais été ressentie, en aucune circonstance, par plus de 50% des enquêtés. Au niveau professionnel, 61,2% n'ont jamais été discriminés, tandis que 25% ont avoué l'être rarement. Seulement 13,8% étaient fréquemment victimes de discrimination au niveau professionnel (tableau 39).

Tableau 39– Niveau de discrimination

Quartier	Avez-vous été discriminé professionnellement?			Avez-vous été discriminé au niveau des salaires?			Avez-vous été discriminé dans d'autres circonstances?		
	Fréquemment	Rarement	Jamais	Fréquemment	Rarement	Jamais	Fréquemment	Rarement	Jamais
Achadinha	1	1	13			13	1	3	13
Calabaceira		1	2		1	3		1	4
Sucupira	4	10	16	1	6	22	6	11	13
Palmarejo	1	4	2		1	5	2	5	1
Ponta d'Água	2	1	5		2	6	3	4	3
Achada Grande Frente		1	4		1	4		1	7
Achada Santo António	3	6	17		4	21	5	5	18
Tira Chapeu	4	4	7	5	2	6	6	5	5
Bela Vista	1	1	1	2		2	5	1	
Eugenio Lima			4			4		2	1
Sub-total	16	29	71	8	17	86	28	38	65
Total général	116			111			131		

*Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)
Source: Questionnaire appliquée en 2004*

Il faut souligner que la discrimination professionnelle au niveau de l'embauche dans la construction civile au Cap-Vert, par rapport aux immigrants, est plutôt positive car les entrepreneurs préfèrent embaucher un ouvrier étranger qui est moins exigeant, qui accepte des salaires inférieurs et de travailler dans de mauvaises conditions de sécurité et de confort. Toutefois, cette situation de discrimination salariale n'a été dénoncée que par 7,2% des enquêtés, qui ont avoué ressentir fréquemment ce type de discrimination. La plupart des enquêtés, soit 77,5%, ne se sont jamais senti discriminés et 15,3% l'ont été rarement. Dans le commerce, qui est la profession la plus évoquée par les enquêtés, il n'y a pas de discrimination, car les étrangers sont traités de la même façon que les nationaux.

Des niveaux de salaires variés, mais plutôt modestes : un facteur explicatif de la distribution spatiale des étrangers

Des 116 réponses à la question du niveau salarial, 41% avaient des salaires compris entre 10.000 escudos CV/mois et 20.000 escudos CV/mois, ce qui correspond à environ 100 euros et 200 euros respectivement. Environ 31% des réponses concernaient des salaires supérieurs à 30.000 escudos CV/mois (environs 300 euros) (tableau 40).

Tableau 40- Niveau de salaire des enquêtés

Quartier	Niveau de salaires (en Escudos CV/mois)			
	<10.000	10.000-20.000	20.000-30.000	>30.000
Achadinha	-	6	4	3
Calabaceira	1	4	-	-
Sucupira	5	10	6	6
Palmarejo	-	1	1	4
Ponta d'Agua	-	2	1	4
Achada Grande Frente	1	4	-	-
Achada Santo António	4	7	3	14
Tira Chapeu	2	9	1	3
Bela Vista	2	4	-	-
Eugenio Lima	1	1	-	2
Sub-total	16	48	16	36
Total général	116			

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)

Source: Questionnaire appliquée en 2004

Environ 43% des enquêtés résidaient dans les deux quartiers les plus consolidés et peuplés de la ville, soit, Achada Santo António et Achadinha.

Tableau 41– Distribution des enquêtés par quartier

Quartier	Nombre d'enquêtés	Enquêtés du quartier/ total d'enquêtés
Achada Santo António	36	26,7
Achadinha	22	16,3
Tira Chapeu	18	13,3
Ponta d'Agua	14	10,4
Achada Grande Frente	12	8,9
Palmarejo	11	8,1
Calabaceira	9	6,7
Bela Vista	8	5,9
Eugenio Lima	5	3,7
Total enquêtés	135	100,0

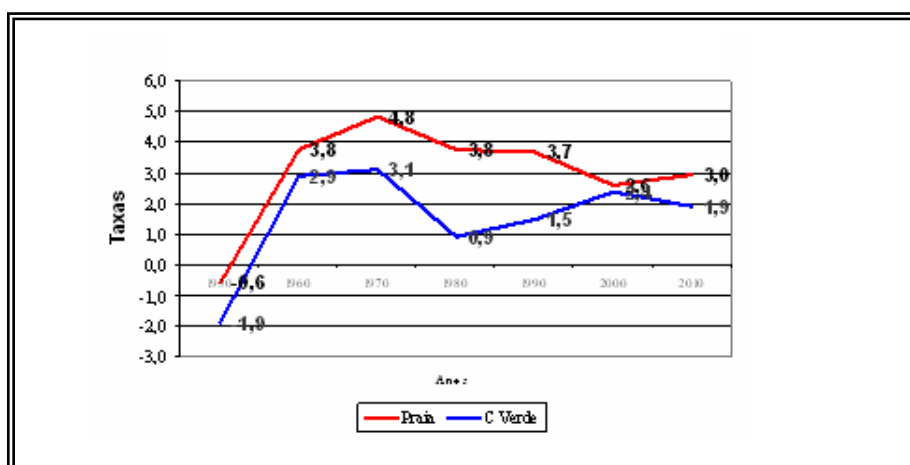
Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)

Source: Questionnaire appliquée en 2004

Si nous croisons cette information avec celle des salaires nous pouvons conclure que le niveau des salaires de l'échantillon joue un rôle important dans l'explication de la distribution spatiale des étrangers dans la ville. Les deux quartiers cités, dans le schéma de l'organisation de l'espace de Praia ont été considérés comme étant ceux de la résidence des classes moyenne et haute (Achada Santo António) et de résidence de classe moyenne (Achadinha). Néanmoins, étant donné leurs dimensions (physique et démographique), les deux quartiers sont très hétérogènes et peuvent être sous divisés en parties distinctes, habités par des gens de classes socio-économiques différentes³⁷.

5.5. Les immigrants capverdiens à Praia selon l'origine, les motivations de la migration et les formes d'intégration.

Praia est une ville qui doit sa croissance rapide surtout aux mouvements migratoires à partir des autres localités du pays. Parmi les 94048 résidents dans l'aire d'étude en 2000, 29,4%, soit 27675 personnes, étaient originaires des autres *Concelhos*³⁸ du Pays. Les principales îles d'origine des immigrants capverdiens à Praia étaient Santiago (sauf Praia), 18,8%, Fogo, 5,8% et São Vicente, 2,1%. Le pourcentage relativement élevé des originaires des autres *Concelhos* de Santiago (20,6%) permet de conclure qu'il s'agit surtout d'un exode rural. Selon TAVARES F. F. (sd) la migration interne vers Santiago (surtout Praia) à partir des autres îles du Cap-Vert, a commencé à s'intensifier à partir des années 1980 (69% des immigrants capverdiens résidents à Santiago en 2000, sont arrivés pendant cet période).



Source: TAVARES F.F. et BARROS C. (sd),

Figure 40 -Taux moyen de croissance annuelle de la population dans la ville de Praia et au Cap-Vert 1940-2010

³⁷ Dans cette thèse nous n'allons pas analyser cette différenciation intra quartier et sa référence a comme but seulement de justifier la distribution des étrangers

³⁸ Correspond à la commune française

D'après TAVARES F.F. et BARROS C. (sd), la population de Praia, à partir des années 1960, présente une croissance moyenne de 3,8%/an contre la moyenne du Pays de 0,9%/an (figure 40).

Le décalage existant entre les niveaux de développement de la ville capitale et le reste de l'archipel constitue la principale cause de l'exode rural. Les sièges sociaux des principales entreprises se concentrent à Praia ce qui, en conséquence, fait peu à peu de cette ville le principal pôle d'emploi au Cap-Vert. Les jeunes cadres originaires des autres *Concelhos* (de Santiago ou d'autres îles) ont de meilleures opportunités de trouver un emploi dans leur spécialité dans la ville de Praia et préfèrent s'y installer définitivement. Les personnes sans formation spécifique et même sans instruction ou peu instruites se déplacent, elles aussi, vers Praia, en fuyant la sécheresse et le chômage du milieu rural, à la recherche de meilleures conditions de vie dans la capitale. L'ouverture politique des années 1990 et sa consolidation progressive a permis une réduction des déséquilibres entre les différents *Concelhos*, mais le décalage demeure significatif et préoccupant car Praia ne rassemble pas les conditions nécessaires (en quantité et en qualité) pour continuer à recevoir les immigrants au rythme actuel. Cette immigration accélérée et non contrôlée est la principale responsable des déséquilibres de la croissance urbaine de la ville. Les infrastructures et les services urbains n'arrivent pas à combler les besoins des résidents et les conséquences de cette situation sont les conditions précaires d'une grande partie de l'habitat et des voies de circulation dans les quartiers ainsi que les bas niveaux de confort de la plupart des résidents.

Tableau 42 - Distribution des immigrants originaires des autres îles/*Concelhos*, par quartier à Praia, selon le recensement de 2000

Quartier	Santo Antão	S. A dans quartier/total quartier	SA dans quartier /total Santo Antão	S. Vicente	S. V dans quartier/total quartier	SV dans quartier /total São Vicente	S. Nicolau	S. N dans quartier/total quartier	SN dans quartier /total São Nicolau	Sal	S. dans quartier/total quartier	S. dans quartier /total Sal
AELima	51	0,7	5,4	78	1,1	3,9	4	0,1	1,4	17	0,2	4,2
AGFrente	13	0,3	1,4	42	1	2,1	20	0,5	6,9	9	0,2	2,2
AGTraz	6	0,3	0,6	15	0,7	0,7	0	0	0	3	0,1	0,7
A.Mato	3	0,5	0,3	2	0,3	0,1	1	0,2	0,3	0	0	0
ASAntónio	153	1,2	16,2	470	3,8	23,4	56	0,4	19,4	73	0,6	17,9
A.SFilipe	14	0,5	1,5	25	0,9	1,2	2	0,1	0,7	10	0,4	2,5
Achadinha	120	1,2	12,7	252	2,5	12,6	45	0,4	15,6	75	0,7	18,4
Calabaceira	17	0,4	1,8	11	0,3	0,5	6	0,1	2,1	9	0,2	2,2
Castelão	27	0,8	2,9	52	1,6	2,6	9	0,3	3,1	8	0,2	2
C.Areia	3	2	0,3	4	2,7	0,2	1	0,7	0,3	0	0	0
Fazenda	18	0,9	1,9	90	4,4	4,5	9	0,4	3,1	26	1,3	6,4
M.Agarro	2	0,2	0,2	6	0,6	0,3	0	0	0	0	0	0
L.Cachorro	17	0,8	1,8	34	1,6	1,7	9	0,4	3,1	3	0,1	0,7
L.Ferreira	11	0,7	1,2	66	4,5	3,3	2	0,1	0,7	28	1,9	6,9
Paio	26	2,1	2,7	36	2,9	1,8	5	0,4	1,7	5	0,4	1,2
Palmarejo	50	1,1	5,3	140	3,2	7	26	0,6	9	31	0,7	7,6
Pensamento	14	0,7	1,5	12	0,6	0,6	1	0	0,3	1	0	0,2
Plateau	27	2,2	2,9	96	7,9	4,8	5	0,4	1,7	20	1,6	4,9
P. Água	26	0,4	2,7	34	0,6	1,7	11	0,2	3,8	11	0,2	2,7
Prainha	21	8,8	2,2	25	10,5	1,2	3	1,3	1	5	2,1	1,2
Safende	11	0,3	1,2	26	0,6	1,3	4	0,1	1,4	1	0	0,2
SPLatada	0	0	0	13	0,8	0,6	1	0,1	0,3	0	0	0
T.Branca	83	3,5	8,8	175	7,3	8,7	42	1,8	14,5	34	1,4	8,4
Tchapeu	65	1,3	6,9	80	1,5	4	2	0	0,7	10	0,2	2,5
Várzea	104	3,2	11	101	3,1	5	8	0,2	2,8	14	0,4	3,4
V.Nova	24	0,4	2,5	57	1,1	2,8	8	0,1	2,8	10	0,2	2,5
A.Pires	9	1,1	1	4	0,5	0,2	0	0	0	0	0	0
Q Canela	1	12,5	0,1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
V.Palmarejo	5	0,7	0,5	10	1,5	0,5	1	0,1	0,3	0	0	0
Bela Vista	25	1,2	2,6	49	2,4	2,4	8	0,4	2,8	4	0,2	1
Total	946	1	100	2005	2,1	100	289	0,3	100	407	0,4	100

Tableau 43 - Distribution des immigrants originaires des autres îles /*Concelhos*, par quartier à Praia, selon le recensement de 2000

Quartier	Boa Vista	BV dans quartier/total quartier	BV dans quartier /total Boa Vista	Malo	M dans quartier/total quartier	M dans quartier /total Malo	Santiago sauf Praia	SsP dans quartier/total quartier	SsP dans quartier /total Santiago sauf Praia	Fogo	F. dans quartier/total quartier	F. dans quartier /total Fogo
AELima	2	0	0,8	20	0,3	3,8	2287	33,3	12,8	182	2,7	3,3
ABFrente	8	0,1	2,3	22	0,6	3,8	804	13,7	3,4	388	3,4	8,7
ABTraz	1	0	0,4	4	0,2	0,7	228	11,1	1,3	48	2,4	0,9
A.Malo	0	0	0	0	0	0	80	16,2	0,6	88	14,8	1,8
A.SAntônio	70	0,8	27,1	188	1,3	28,8	788	8,2	4,3	872	7,8	17,7
A.SFilipe	0	0	0	8	0,2	1,1	728	27,3	4,1	71	2,7	1,8
Aohadinha	68	0,8	21,7	88	0,9	17,1	1377	13,8	7,8	326	3,2	6,8
Calabocreira	2	0	0,8	13	0,3	2,3	1268	29,6	7,1	144	3,4	2,8
Castelão	0	0	0	14	0,4	2,6	682	17,8	3,3	108	3,3	1,8
C.Arela	3	2	1,2	0	0	0	8	4	0	8	6,4	0,1
Fazenda	12	0,8	4,7	31	1,6	6,6	268	12,8	1,4	86	4,7	1,7
M.Agarro	0	0	0	4	0,4	0,7	478	46,4	2,7	28	2,8	0,6
L.Cachorro	8	0,3	2,3	4	0,2	0,7	280	12,6	1,6	161	7,2	2,7
L.Ferreira	13	0,8	6	8	0,8	1,8	146	8,8	0,8	148	10,1	2,7
Palol	8	0,7	3,6	8	0,7	1,8	121	8,7	0,7	48	3,7	0,8
Palmarajo	12	0,3	4,7	13	0,3	2,3	808	13,8	3,4	882	16,8	12,4
Pensamento	1	0	0,4	6	0,2	0,8	641	28,3	3,1	48	2,3	0,8
Plateau	8	0,6	2,3	18	1,6	3,2	110	8	0,8	66	4,6	1
P. Água	6	0,1	1,8	18	0,3	3,2	1781	30,2	8,8	248	4,3	4,6
Prairha	1	0,4	0,4	0	0	0	8	2,6	0	8	3,4	0,1
Safende	8	0,1	2,3	10	0,2	1,8	1730	40,7	8,8	82	1,8	1,6
SPLalada	0	0	0	2	0,1	0,4	847	38,8	3,7	18	1,1	0,8
T.Branca	23	1	3,8	8	0,4	1,8	278	11,7	1,8	178	7,6	3,3
Tohapeu	2	0	0,8	8	0,2	1,8	688	11,6	3,4	483	8	3,4
Várzea	10	0,3	3,8	24	0,7	4,3	283	8,1	1,7	288	3,2	4,8
V.Nova	8	0,1	3,1	30	0,8	6,3	1104	20,8	8,2	288	6,4	6,3
A.Pires	1	0,1	0,4	14	1,7	2,6	278	33,1	1,8	72	3,8	1,3
Q. Canela	0	0	0	0	0	0	4	60	0	0	0	0
V.Palmarajo	0	0	0	7	1	1,2	147	22	0,8	88	14,8	1,8
Bela Vista	3	0,1	1,2	4	0,2	0,7	460	22,1	2,6	200	8,8	3,8
Total	268	0,3	100	681	0,8	100	17716	13,3	100	6484	6,3	100

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

Tableau 44 - Distribution des immigrants originaires des autres îles/*Concelhos*, par quartier à Praia, selon le recensement de 2000

Quartier	Brava	B. dans quartier/total quartier	B. dans quartier /total Brava	Total immigrants	Tim. dans quartier/total quartier	Tim. dans quartier /total immigrants	Praia	Santiago total	ST dans quartier/total quartier	ST dans quartier /total Santiago	P. dans quartier/total quartier	P. dans quartier /total Praia	Total du quartier
AELima	31	0,5	3,7	2703	39,7	9,8	3869	6136	90,1	8	56,8	6,6	6810
AGFrente	82	1,9	9,7	1101	25	4	3025	3629	82,4	4,7	68,7	5,1	4404
AGTraz	16	0,8	1,9	319	15,5	1,2	1606	1835	89,1	2,4	78	2,7	2060
A.Mato	12	2	1,4	336	56,8	1,2	374	464	78,4	0,6	63,2	0,6	592
ASAntónio	152	1,2	18	2739	21,9	9,9	8124	8893	71,2	11,6	65	13,8	12496
A.SFilipe	10	0,4	1,2	955	36,1	3,5	1718	2441	92,1	3,2	64,9	2,9	2649
Achadinha	104	1	12,3	2363	23,3	8,5	6833	8210	81	10,7	67,4	11,6	10134
Calabaceira	17	0,4	2	1510	35,4	5,5	2569	3828	89,6	5	60,2	4,4	4270
Castelão	49	1,5	5,8	800	24,5	2,9	2207	2789	85,6	3,6	67,7	3,8	3260
C.Areia	2	1,3	0,2	44	29,5	0,2	103	109	73,2	0,1	69,1	0,2	149
Fazenda	19	0,9	2,2	545	26,9	2	1156	1412	69,7	1,8	57,1	2	2025
M.Agarro	7	0,7	0,8	528	50,1	1,9	505	983	93,3	1,3	47,9	0,9	1054
L.Cachorro	9	0,4	1,1	499	24	1,8	1508	1768	84,9	2,3	72,4	2,6	2083
L.Ferreira	15	1	1,8	444	30,1	1,6	939	1084	73,5	1,4	63,7	1,6	1474
PaioI	21	1,7	2,5	296	23,7	1,1	905	1026	82,3	1,3	72,6	1,5	1247
Palmarejo	39	0,9	4,6	1571	35,9	5,7	2378	2984	68,2	3,9	54,4	4	4375
Pensamento	11	0,5	1,3	629	30,5	2,3	1320	1861	90,4	2,4	64,1	2,2	2059
Plateau	6	0,5	0,7	358	29,4	1,3	597	707	58,1	0,9	49,1	1	1216
P. Água	21	0,4	2,5	2114	36,3	7,6	3540	5301	91	6,9	60,8	6	5827
Prainha	0	0	0	95	39,9	0,3	90	96	40,3	0,1	37,8	0,2	238
Safende	26	0,6	3,1	1875	44,1	6,8	2192	3922	92,2	5,1	51,5	3,7	4253
SPLatada	5	0,3	0,6	707	42,2	2,6	934	1581	94,3	2,1	55,7	1,6	1676
T.Branca	26	1,1	3,1	880	36,9	3,2	1096	1374	57,6	1,8	45,9	1,9	2386
Tchapeu	57	1,1	6,7	1260	24,4	4,6	3599	4195	81,3	5,5	69,7	6,1	5163
Várzea	33	1	3,9	871	26,9	3,1	2104	2397	74,1	3,1	65	3,6	3236
V.Nova	51	1	6	1532	28,6	5,5	3488	4592	85,6	6	65	5,9	5363
A.Pires	2	0,2	0,2	376	45,1	1,4	439	715	85,7	0,9	52,6	0,7	834
Q Canela	0	0	0	8	100	0	1	5	62,5	0	12,5	0	8
V.Palmarejo	3	0,4	0,4	288	43,1	1	373	520	77,8	0,7	55,8	0,6	668
Bela Vista	19	0,9	2,2	1588	77,9	5,7	1202	1652	81	2,2	59	2	2039
Total général	845	0,9	100	27675	29,4	100	58794	76509	81,4	100	62,5	100	94048

Tableau 45 - Corrélation entre la distribution des capverdiens non natifs à Praia en 2000

	S.A. dans quartier /total Santo Antão	S.V. dans quartier /total São Vicente	S.N. dans quartier /total São Nicolau	S dans quartier /total Sal	B.V. dans quartier /total Boa Vista	M. dans quartier /total Maio	S.s.P. dans quartier /total Santiago Sauf Praia	F. dans quartier /total Fogo	B. dans quartier /total Brava	T.im. dans quartier /total immigrants	S.T. dans quartier /total Santiago	P. dans quartier /total Praia
S.A. dans quartier /total Santo Antão	1,000	0,902	0,822	0,839	0,841	0,797	0,238	0,739	0,785	0,615	0,700	0,776
S.V. dans quartier /total São Vicente		1,000	0,900	0,924	0,944	0,918	0,170	0,805	0,841	0,595	0,688	0,783
S.N. dans quartier /total São Nicolau			1,000	0,882	0,900	0,795	0,197	0,735	0,803	0,577	0,647	0,724
S. dans quartier /total Sal				1,000	0,940	0,856	0,231	0,684	0,777	0,583	0,690	0,765
B.V. dans quartier /total Boa Vista					1,000	0,933	0,173	0,690	0,825	0,550	0,685	0,778
M. dans quartier /total Maio						1,000	0,268	0,735	0,879	0,620	0,771	0,853
S.s.P. dans quartier /total Santiago sauf Praia							1,000	0,249	0,337	0,853	0,759	0,614
F. dans quartier /total Fogo								1,000	0,833	0,662	0,707	0,781
B. dans quartier /total Brava									1,000	0,686	0,839	0,914
T.im. dans quartier /total immigrants										1,000	0,926	0,862
S.T. dans quartier /total Santiago											1,000	0,980
P. dans quartier /total Praia												1,000

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)

Les originaires des autres *Concelhos* de Santiago (sauf Praia) avaient une forte présence dans la plupart des quartiers. Les effectifs des résidents originaires des autres *Concelhos* constituaient entre 11% et 50% du total de la population de 23 quartiers (76,6% du total des quartiers) (tableau 44). Les quartiers où les originaires des autres *Concelhos* de Santiago constituaient moins de 11% étaient : Prainha 2,5%, Chã d'Areia 4%, Achada Santo António 6,2%, Plateau 9%, Varzea 9,1%, Paiol 9,7% et Lém Ferreira 9,8%. Il n'y a pas de corrélation entre la distribution de cette population et celle des originaires des autres îles, car ils se disséminaient dans le tissu urbain de façon plus ou moins équilibrée au contraire de ce qui se passe pour les autres origines.

Les originaires de Fogo, deuxième principale origine des immigrants capverdiens à Praia, se concentraient surtout à Achada Santo António 17,7% et Palmarejo 12,4%. Le poids de cette population dans certains quartiers était significatif : Palmarejo 15,6% (concentrés surtout dans le sous-quartier de Monte Vermelho), Achada Mato 14,9%, Vale de Palmarejo 14,8% et Lém Ferreira 10,1%. Dans les quartiers de Palmarejo et Lém Ferreira cette population constitue la principale origine des non natifs de Praia. La corrélation entre la distribution des originaires de Fogo et celle des autres capverdiens non natifs est faible, sauf pour les originaires de São Vicente dont la valeur était de 0,810. Cette distribution dénonce une certaine tendance de groupement et concentration des gens de Fogo qui ressemble à de l'auto-ségrégation, à tel point qu'il est aisé de spatialiser les noyaux de forte densité des originaires de cette île dans le tissu urbain.

En ce qui concerne les immigrants d'autres origines, la corrélation entre leur distribution est forte ou très forte. Les principaux quartiers de concentration étaient Achada Santo António et Achadinha. Il s'agit des deux quartiers qui concentraient également la plupart des immigrants étrangers à Praia en 2000. Cette analyse mène à la conclusion que la distribution des capverdiens non natifs de Praia et celle des étrangers est ressemblante, sauf pour le cas des originaires de Fogo (pour lesquels il y avait une distribution spécifique) et d'autres *Concelhos* de Santiago (pour lesquels la dissémination était généralisée dans tout le tissu urbain).

Pour l'analyse de l'intégration des capverdiens non natifs de Praia, un questionnaire a été appliqué à 329 individus résidents à Praia mais originaires d'autres *Concelhos* du Cap-Vert (tableau 46). Parmi ceux qui ont répondu à la question sur le sexe, 56,5% étaient des femmes. L'échantillon était jeune, 82,2% des enquêté(e)s avaient entre 20 et 50 ans, âge de pleine activité. Les plus de 60 ans, retraités, constituaient 10,1% de l'échantillon.

Tableau 46 - Structure de l'ensemble des enquêtés par sexe et par âge

Quartier	Sexe		Âge complète					
	Féminin	Masculin	<20	[20-30[	[31-40[	[41-50[	[51-60]	>60
Achadinha	24	14	1	7	15	10	3	2
Calabaceira	8	7		5	2	6	1	1
Sucupira	21	10		10	6	10	3	2
Castelão/Coqueiro	6	5		3	1	2	1	4
Palmarejo	7	10		6	7	2	1	1
Ponta d'Agua	22	28		15	16	12	3	4
Achada Grande Frente	25	24		19	7	11	2	8
Achada Santo Antonio	18	16		14	12	4	1	3
Tira Chapeu	20	6		8	5	3	2	7
Bela Vista	5	5			3	4	3	
Eugenio Lima	30	18	1	25	7	11	3	1
Subtotal	186	143	2	112	81	75	23	33
Total	329		326					

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)

Source: Questionnaire appliquée en 2004

Le niveau de scolarité de la plupart des enquêtés était bas : 7,3% n'avaient aucune instruction, 37% avaient terminé l'école primaire, 31% avaient atteint le niveau de fin du secondaire et seulement 20,2% avaient une formation post-secondaire (tableau 47). C'est parmi les plus âgés que nous avons trouvé les 7,3% de personnes sans aucune instruction. Le niveau de scolarité le plus élevé a été trouvé parmi les individus de 31ans à 50 ans. La plupart des enquêtés entre 20 ans et 30 ans avaient au moins fréquenté l'enseignement secondaire, même si ne sont pas allés au terme. Parmi les 115 enquêtés qui ont terminé le secondaire, 73% étaient employés dans les services et administration. Les enquêtés de sexe masculin n'ayant pas terminé le cursus secondaire sont employés surtout dans la petite industrie (réparation, menuiserie) et la construction civile. Les enquêtés de sexe féminin de même niveau scolaire étaient employées surtout comme *femme de ménage* dans des maisons de famille ou dans les entreprises de nettoyage et propreté.

Tableau 47 - Niveau de scolarité des enquêtés

Quartier	Niveau de scolarité						Total
	primaire	secondaire	technique/ professionnel	superieur	sans instruction	autres	
Achadinha	14	12	5	3	1		35
Calabaceira	4	4	2	2		2	14
Sucupira	20	16	7	6	3	0	52
Castelão/Coqueiro	4	0	1	2	1	2	10
Palmarejo	2	5	3	7	0	0	17
Ponta d'Agua	13	21	6	3	2	0	45
Achada Grande Frente	23	10	1	5	5	0	44
Achada Santo Antonio	5	13	4	9	3	0	34
Tira Chapeu	8	9	1	1	6	0	25
Bela Vista	9	1	0	0	0	0	10
Eugenio Lima	21	11	3	5	3	0	43
Total	123	102	33	43	24	4	329

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)

Source: Questionnaire appliquée en 2004

Parmi ceux qui ont répondu à la question sur le temps de résidence à Praia, 59,9% y habitaient depuis plus de 10 ans, 24,9% entre 0 ans et 5 ans (non inclus) et 15,2% entre 5 ans et 10 ans (inclus). Nous avons trouvé une forte relation positive directe entre le *temps de résidence* et l'*âge des enquêtés* (c'est parmi les individus âgés de plus de 41 ans que nous avons trouvé la plupart de ceux qui habitaient à Praia depuis plus de dix ans) (tableau 48).

Tableau 48 - Temps de résidence à Praia

Quartier	Temps de résidence à Praia (années)			Total
	0-5	5-10	>10	
Achadinha	5	4	29	38
Calabaceira	3	4	8	15
Sucupira		5	26	31
Castelão/Coqueiro	2	3	6	11
Palmarejo	10	3	4	17
Ponta d'Agua	9	3	38	50
Achada Grande Frente	15	9	25	49
Achada Santo Antonio	15	8	11	34
Tira Chapeu	6	1	19	26
Bela Vista	1	2	7	10
Eugenio Lima	16	8	24	48
Total	82	50	197	329

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)

Source: Questionnaire appliquée en 2004

La migration vers Praia a été motivée par des facteurs économiques comme la recherche de meilleures conditions de vie, pour 36,8% des enquêtés. La plupart fuyaient les conséquences de la sécheresse, récurrente en milieu rural, qui provoque la destruction des cultures et une importante diminution du bétail (principales sources de revenus des agriculteurs). Les facteurs liés à des raisons familiales ont été évoqués, en tant que motivation pour la migration, par 26,4% des enquêtés. La plupart suivaient les parents ou un conjoint qui avaient décidé de migrer ou qui ont été déplacés pour des raisons professionnelles. La concentration des établissements d'enseignement supérieur à Praia fait que les raisons d'étude sont un facteur important d'immigration. L'échantillon ne fait pas exception car ce facteur a motivé la migration de 22,5% des enquêtés. Les raisons professionnelles ont une relative importance puisque 13,4% des enquêtés ont été poussés à émigrer par des raisons professionnelles (tableau 49). Les raisons spécifiques les plus évoquées étaient l'intention de s'approcher du centre de décisions (les ministères publics) et des institutions d'enseignement supérieur, pour avoir davantage de chances d'accroître sa formation académique et, par conséquent, d'accélérer sa progression de carrière professionnelle. Une autre raison évoquée était *un transfert au siège de l'institution employeuse à Praia*.

Tableau 49 - Facteurs qui ont provoqué la migration

Quartier	Facteurs de migration						Total
	professionnels	étude	familiaux	économiques	santé	Autres	
Achadinha	8	8	13	8		1	38
Calabaceira	1	4	3	7			15
Sucupira	2	4	10	15			31
Castelão/Coqueiro	1	2	3	5			11
Palmarejo	1	8	1	7			17
Ponta d'Água	7	15	8	20			50
Achada Grande Frente	1	7	13	27	1		49
Achada Santo António	12	11	6	5			34
Tira Chapéu	5	2	11	7		1	26
Bela Vista	3		4	3			10
Eugénio Lima	3	13	15	17			48
Total	44	74	87	121	1	2	329

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)

Source: Questionnaire appliquée en 2004

Parmi les réponses aux questions liées à l'emploi avant la migration vers Praia, nous avons trouvé 39,3% des individus enquêtés qui avaient un emploi dans leur lieu d'origine. Pour ces personnes, l'émigration a été motivée par des facteurs liés à la profession, à la

famille ou aux études. La plupart de ceux qui ont évoqué les facteurs professionnels cherchaient de meilleures opportunités de progression et/ou de diversification de leur carrière professionnelle.

Les chômeurs représentaient 42,6% de l'échantillon et les entrepreneurs 7,7%. En ce qui concerne ces derniers, il s'agissait plutôt de petits entrepreneurs, propriétaires d'une petite « *mercearia* » (petit magasin où on trouve tous les produits de première nécessité) ou d'une petite menuiserie. Ils venaient des petits bourgs de l'intérieur de l'île de Santiago ou des autres îles du Cap-Vert. La différence entre le nombre d'individus qui se sont déclarés entrepreneurs et ceux qui ont avoué être employé dans leur entreprise personnelle se justifie parce qu'une partie de ceux qui se sont déclarés employés l'étaient. Fréquemment les propriétaires de petits magasins de vente mixte (*mercearias*) et de petits ateliers de menuiserie ne se considèrent pas comme entrepreneurs et évoquent le fait que leur faible chiffre d'affaire fait de leur entreprise une simple activité de survie.

Tableau 50 - Situation par rapport à l'emploi à l'origine

Quartier	Situation par rapport à l'emploi à l'origine					Secteur d'activité			Employeur		
	Employé	Chômeur	Etudiant	Retraité	Entrepreneur	Primaire	Secondaire	Tertiaire	Etat	Entreprise personnelle	Secteur privé
Achadinha	12	16	4	1	5	4	3	10	11	5	1
Calabaceira	8	3	1	0	3	4	2	6	5	3	3
Sucupira	2	13	4	0	12	3	4	7	1	12	1
Castelão/ Coqueiro	4	2	1	0	4	2	2	4	3	4	1
Palmarejo	6	6	5	0	0	0		6	4		3
Ponta d'Agua	17	21	11	0	1	6	2	9	8	7	2
A.Grande Frente	21	25	2	0	0	10	4	8	3	9	10
A. Santo António	21	10	3	0	0	4	3	13	7	10	4
Tira Chapeu	7	17	1	0	0	3	1	3	3	3	1
Bela Vista	7	3		0	0	5		2	3	4	
Eugenio Lima	23	23	1	0	0	9	3	12	10	9	5
Sub-total	128	139	33	1	25	50	24	80	58	66	31
Total général	326					154			155		

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)
Source: Questionnaire appliquée en 2004

Praia, la plus *grande ville* et la plus prospère au niveau économique, représentait pour les petits entrepreneurs une opportunité d'augmenter leur productivité et d'élargir leur marché et, par conséquent, de faire prospérer leur entreprise. Il s'agit de la représentation d'un marché du travail qui offre davantage d'emplois et de meilleurs revenus, véhiculés

généralement par des parents ou par des amis déjà établis à Praia. Fréquemment il ne s'agissait que d'une utopie car la concurrence dans la capitale est rude et quelques uns ont fini par être déçus et par conséquent, ont changé de métier. La réduction du nombre d'entrepreneurs au moment de l'enquête par rapport au nombre d'entrepreneurs à l'origine, en témoigne (tableau 50).

Les enquêtés qui ont migré, motivés par des facteurs liés aux études, après avoir fini leur formation ont décidé de se fixer à Praia définitivement ou pour une longue période de temps en raison de la plus grande diversité d'opportunités d'emploi et de *recyclage/amélioration* continue de leur formation.

Le seul retraité de l'échantillon a émigré pour des raisons familiales, pour rejoindre son fils qui habité à Praia.

Tableau 51 - Situation par rapport à l'emploi à Praia

Quartier	Situation actuelle par rapport à l'emploi						Secteur d'activité		
	employé	chômeur	Recherche emploi	retraité	entrepreneur	étudiant	primaire	secondaire	tertiaire
Achadinha	25	9	1	2	1	0	0	2	24
Calabaceira	10	1	1	2	0	0	0	0	10
Sucupira	29	1	0	1	0	0	0	0	31
Castelão/ Coqueiro	4	4	1	1	0	0	0	2	3
Palmarejo	13		4	0	0	0	0	0	13
Ponta d'Água	34	6	5	1	2	0	1	9	26
A.Grande Frente	30	9	1	6	0	0	2		25
A. Santo António	19	8	0	1	0	6	0	6	13
Tira Chapéu	11	8	0	6	0	1		2	9
Bela Vista	8	2	0	0	0	0	1	0	7
Eugénio Lima	30	11	6	1	0	0	2	5	25
Sub-total	213	59	19	21	3	7	6	26	186
Total général	322						218		

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)
Source: Questionnaire appliquée en 2004

Une analyse simultanée des tableaux 50 et 51 nous a permis de vérifier que la situation par rapport à l'emploi s'est améliorée avec l'émigration. Le niveau de chômage qui, à l'origine, était de 42,6% de l'échantillon, s'est réduit au moment de l'enquête jusqu'à

18,3%. Environ 66,1% des individus de l'échantillon étaient employés au moment de l'enquête, contre 39,3% avant l'émigration.

Un changement significatif se vérifie aussi au niveau des secteurs d'activités qui accueillaient les immigrants de l'échantillon. À l'origine, 48,1% des enquêtés étaient employés dans les secteurs primaire et secondaire et 51,9% dans le tertiaire. Le pourcentage d'employés dans le tertiaire, au moment de l'enquête, était de 85,3% de l'échantillon.

Tableau 52 - Type de contrat d'emploi

Quartier	Si employé, type de contrat						Niveau de satisfaction par rapport à l'emploi			
	Contrat temps partiel	Contrat plein temps	Sans contrat	Entreprise personnelle	Autres	Cadre d'effectifs	Très satisfait	Satisfait	Peu satisfait	Insatisfait
Achadinha	3	15	7	1			6	8	12	
Calabaceira	2	4		2	2		6	4		
Sucupira				13	14		2	16	12	1
Castelão/Coqueiro		2	3				1	3		
Palmarejo	6	6	1					9	3	1
Ponta d'Água	6	10	13	2	1	3	4	25	7	
Achada Grande Frente	14	5	6	3	2		2	22	5	2
Achada Santo Antonio	3	8	6	2		1	2	14		3
Tira Chapéu		5	3	1	2		5	7		
Bela Vista	2	2	4				2	4	2	
Eugenio Lima	6	8	12	4	2		3	17	8	3
Sub-total	42	65	55	28	23	4	33	129	49	6
Total général	217						217			

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)
Source: Questionnaire appliquée en 2004

Parmi les 213 individus qui étaient employés au moment de l'enquête, 25 ont déclaré être employé à son compte. Ils gagnent leur vie dans le commerce informel (vente de gâteaux, sucreries, glaces et autres) ou dans des petits ateliers de menuiserie, des petits garages de réparation automobile et d'électroménager. La plupart d'entre eux ne se considèrent pas comme entrepreneur. Parmi les 7 étudiants enquêtés, 4 avaient un emploi à temps partiel.

Parmi les 217 employés au moment de l'enquête, 65 (30%) avaient un contrat à plein temps, 4 (1,8%) appartenaient au cadre effectif d'une institution et 28 (12,9%) travaillaient dans leur entreprise personnelle, ce qui témoigne d'une situation relativement stable en ce qui concerne l'emploi (tableau 52). Néanmoins, la situation de précarité était

significative car le nombre d'individus employés avec un contrat à temps partiel était de 42 (19,4%) et celui d'individus sans contrat était relativement élevé, 55 (25,3%).

Le niveau de satisfaction par rapport à leur emploi était remarquable, car 129 individus (59,4%) ont déclaré être satisfaits et 33 (15,2%) très satisfaits. Néanmoins le niveau d'insatisfaction était aussi considérable car 49 individus (22,6%) étaient peu satisfaits et 6 (2,8%) étaient insatisfaits de leur emploi au moment de l'enquête.

Tableau 53 - Caractéristiques et propriété du logement

Quartier	Type de logement				Propriété du logement			
	appartement	part d'une maison	maison familiale	autres	propriété	louée	prêté	autres
Achadinha	19	9	9	1	16	15	6	1
Calabaceira		4	1	10	10	4	1	
Sucupira	6	4	19	2	18	9	1	3
Castelão/Coqueiro		4	7		6	3	2	
Palmarejo	5	11	1		1	13	2	1
Ponta d'Agua	23	14	13		29	11	9	1
Achada Grande Frente	4	28	17		21	22	4	1
Achada Santo Antonio	22	9	3		8	25	1	
Tira Chapeu	16	5	2	3	16	9		1
Bela Vista	3	5	1	1	8	1	1	
Eugenio Lima	12	27	5	4	21	16	8	3
Sub-total	110	120	78	21	154	128	35	11
Total général	329				328			

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)
 Source: Questionnaire appliquée en 2004

En ce qui concerne le logement, 57,1% des enquêtés habitaient soit un appartement, soit une maison familiale (tableau 53). Il y a différentes catégories de maisons familiales : les vivendas, habitées par des familles plus aisés, des maisons familiales de standard moyen habitées par des familles de revenu moyen et des maisons familiales modestes. Dans la catégorie des maisons modestes nous pouvons distinguer les maisons modestes légales (construites d'après un plan standard approuvé par la Câmara Municipal) et les maisons familiales illégales (construites sans aucune autorisation et sans aucun plan). Parmi les 329 individus qui ont répondu à la question, 120 (36,5%) habitaient une partie de maison.

La propriété du logement nous donne une idée de l'intention de l'immigrant en ce qui concerne sa fixation définitive dans la ville. Parmi ceux qui ont répondu à la question, 154 individus (47%) étaient propriétaires de leur logement et 128 individus (39%) le louaient. Il

Il y a une forte probabilité que les 47% qui étaient propriétaires de leur logement avaient l'intention de se fixer définitivement à Praia.

Le premier emploi à Praia, pour 84,3% des enquêtés, était lié à quatre secteurs principaux : fonction publique (30,8%), entreprise privée (22,6%), construction civile (17,6%), et commerce (13,3%). La concentration de tous les organismes de l'Etat dans la ville de Praia (du fait qu'elle est la capitale du pays), fait que la fonction publique est le principal employeur des migrants comme notre échantillon en témoigne (tableau 54).

Tableau 54 - Secteur d'activité du premier emploi à Praia

Quartier	Secteur d'activité du premier emploi								Total
	Construction civile	Fonction publique	Entreprise privée	Commerce	Agriculture/ Elevage	Pêche	Hôtellerie	Autres	
Achadinha	2	18	6	2				1	29
Calabaceira	4	2	3					6	15
Sucupira	1	3	2	23	1			1	31
Castelão/Coqueiro	3	4	1		2				10
Palmarejo	1	8	5						14
Ponta d'Agua	7	25	10	4					46
Achada Grande Frente	9	6	17	2	1	1			36
Achada Santo Antonio	4	8	5		1			1	19
Tira Chapeu		3	8	2	1	1		4	19
Bela Vista	3	2	1				1		7
Eugenio Lima	15	7	5	4	4		4	1	40
Total	49	86	63	37	10	2	5	14	266

*Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)
Source: Questionnaire appliquée en 2004*

La croissance économique a aussi favorisé la création d'emplois dans le secteur privé, qui absorbait autant du personnel qualifié que non qualifié. Les entreprises privées sont le deuxième employeur des migrants de notre échantillon et la construction civile en est le troisième. En réalité les hommes migrants cherchent leur premier emploi dans les entreprises privées et surtout liées à la construction civile. Les femmes migrantes cherchent à s'employer surtout dans la fonction publique (pour celles qui sont qualifiées) et les travaux ménagers (celles qui n'ont pas de qualification professionnelle).

Tableau 55 - Niveau de discrimination des originaires d'autres *concelhos* à Praia

Quartier	Avez-vous été discriminée professionnellement?			Avez-vous été discriminée au niveau des salaires?			Avez-vous été discriminée dans d'autres circonstances?		
	Fréquemment	Rarement	Jamais	Fréquemment	Rarement	Jamais	Fréquemment	Rarement	Jamais
Achadinha	5	8	17	2	4	24	1	12	21
Calabaceira	0	1	13	0	0	14	0	0	14
Sucupira	3	3	25	1	4	25	1	3	26
Castelão/Coqueiro	2	0	8	3	0	5	2	0	8
Palmarejo	0	2	13	2	1	10	0	5	11
Ponta d'Água	5	9	31	4	9	32	2	16	26
Achada Grande Frente	3	10	27	2	2	32	3	6	38
Achada Santo Antonio	0	1	21	3	0	22	1	1	26
Tira Chapeu	0	2	17	1	3	12	2	1	22
Bela Vista	1	0	8	0	0	7	1	0	8
Eugenio Lima	5	4	37	2	4	40	2	5	41
Sub-total	24	40	217	20	27	223	15	49	241
Total général	281			270			305		

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)
Source: Questionnaire appliquée en 2004

La discrimination, n'a jamais été subie, en aucune circonstance, par 79% des enquêtés (tableau 55). Parmi les 64 individus qui ont été victimes de discrimination, environ 62,5% (40 individus) l'ont été rarement (surtout au niveau professionnel) et 37,5% (24 individus) l'ont été fréquemment au niveau professionnel. Le faible pourcentage de ceux qui ont avoué avoir été victimes de discrimination nous mène à la conclusion de que cette discrimination s'explique par d'autres facteurs qui n'ont rien à voir avec l'origine de l'immigrant.

L'analyse de la convivialité avec les natifs de Praia nous a semblé pertinente pour évaluer le degré d'intégration des immigrants capverdiens des autres *Concelhos* dans la vile. La plupart des enquêtés, soit 96,0%, ont déclaré avoir une bonne convivialité avec les natifs de Praia et seulement 4,0% ne l'ont pas (tableau 56).

Les circonstances de convivialité étaient, pour 50% des enquêtés, liées à diverses situations, pour 40% liés au loisir et seulement 10% exclusivement liés à la profession ou aux *affaires*.

Tableau 56 - Convivialité des originaires d'autres *concelhos* avec les *praienses*³⁹

Quartier	Convivialité avec les praiens?		Situations de convivialité				Vous considérez-vous intégré à Praia?		
	Oui	Non	Loisir	Affaires	Profession	Diverses	Oui	Comme ci comme ça	Non
Achadinha	36	2	9	1	3	25	23	15	0
Calabaceira	15	0	10	0	3	2	12	3	0
Sucupira	31	0	14	3	0	14	30	1	0
Castelão/ Coqueiro	9	2	2	0	0	7	4	6	1
Palmarejo	16	1	16	0	0	0	14	1	0
Ponta d'Água	47	3	22	4	7	17	33	13	2
Achada Grande Frente	49	0	23	3	0	23	42	7	0
Achada Santo Antonio	31	3	8	1	1	21	20	13	0
Tira Chapeu	26	0	16	1	0	9	16	6	0
Bela Vista	9	1	2	1	0	6	8	2	0
Eugenio Lima	47	1	6	0	4	36	36	11	0
Sub-total	316	13	128	14	18	160	238	78	3
Total général	329		320				319		

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)
Source: Questionnaire appliquée en 2004

La même question a été appliquée aux natifs de Praia et 90% ont avoué avoir une bonne convivialité avec les voisins d'autres *Concelhos*. Parmi les réponses positives, 77% ont affirmé que la plupart des circonstances de convivialité concernent le loisir, 2,4% ont évoqué les affaires et les 21% restants ont évoqué *plusieurs situations* (profession, loisir, affaires et autres).

Une grande partie des enquêtés, soit 85,1%, accepterait, sans hésitation, d'entretenir une relation amoureuse avec un(e) natif de Praia. Les 7,4% qui ont avoué l'accepter, mais avec quelques réticences, ont évoqué en tant que facteur d'hésitation des facteurs liés au comportement en société. Seulement 7,4% ont affirmé qu'ils n'accepteraient pas de maintenir un rapport amoureux avec les natifs de Praia, et se sont justifiés en évoquant des raisons liées au comportement en société et aux rivalités existant entre les originaires des différentes îles.

Les pourcentages des enquêtés qui accepteraient bien une relation amoureuse entre un parent avec un(e) natif de Praia (92,7%) et qui accepteraient bien l'amitié entre ses enfants et des enfants des natifs de Praia (89,4%) sont plus importants que celui de ceux qui accepteraient sans hésitation d'avoir un rapport amoureux avec un natif de Praia (85,1%) (tableau 57).

³⁹ Natifs de Praia

Tableau 57 - Relations amoureuses des étrangers avec les capverdiens

Quartier	Accepteriez-vous un rapport amoureux entre un de vos parents et un praiense?			Accepteriez-vous de maintenir un rapport amoureux avec un praiense?			Accepteriez-vous un rapport d'amitié entre vos enfants et des enfants praienses?	
	Oui	Avec réticences	Non	Oui	Avec réticences	Non	Bien	Avec réticences
Achadinha	36	1	1	33	4	1	32	3
Calabaceira	13	2	0	10	3	2	13	2
Sucupira	30	1	0	30	1	0	30	0
Castelão/Coqueiro	10	1	0	9	0	1	10	1
Palmarejo	16	1	0	16	0	0	10	1
Ponta d'Água	36	11	1	29	5	10	35	12
Achada Grande Frente	46	3	0	47	1	1	44	2
Achada Santo Antonio	34	0	0	24	3	0	30	3
Tira Chapeu	25	0	1	18	2	5	23	3
Bela Vista	9	1	0	6	2	0	8	2
Eugenio Lima	48	0	0	41	2	3	42	4
Sub-total	303	21	3	263	23	23	277	33
Total général	327			309			310	

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)

Source: Questionnaire appliquée en 2004

Ceci nous mène à la conclusion que, pour quelques uns des enquêtés, un rapport d'amitié ou une relation amoureuse entre un parent et un natif de Praia est plus supportable qu'un rapport personnel avec un natif de Praia. Dans les trois cas, les enquêtés qui ont évoqué des réticences se sont justifiés avec des raisons liées au comportement en société.

La même question appliquée aux natifs de Praia nous a montré que 96% n'hésiteraient à maintenir un rapport amoureux avec un(e) personne d'un autre *concelho*. Des réticences ont été avancées par 4% et concernaient : le comportement en société, pour 82,1% des enquêtés, l'origine géographique, pour 7,6% et les conditions sociales pour 10,3%.

Le niveau de salaires est une autre variable que nous avons choisis pour évaluer l'intégration des immigrants.

Des 260 réponses à la question du niveau salarial, 35,8% des réponses concernaient des salaires supérieurs à 30.000 escudos CV/mois (environs 300 euros). 33,1% des personnes interrogées avaient des salaires compris entre 10.000 escudos CV/mois et 20.000 escudos CV/mois, ce qui correspond à environ 100 euros et 200 euros respectivement (tableau 58).

Tableau 58 - Niveau de salaires

Quartier	Niveau des salaires			
	<10.000	[10.000-20.000[	[20.000-30.000]	>30.000
Achadinha	4	6	7	13
Calabaceira	2	2	2	6
Sucupira	2	7	8	3
Castelão/Coqueiro	2	2	1	2
Palmarejo	1	3	1	8
Ponta d'Água	6	9	8	22
Achada Grande Frente	12	19	2	5
Achada Santo Antonio	0	5	3	14
Tira Chapeu	2	7	3	7
Bela Vista	2	7	0	0
Eugenio Lima	5	19	8	13
Sub-total	38	86	43	93
Total général	260			

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)

Source: Questionnaire appliquée en 2004

Environ 17% avaient des salaires entre 20.000 escudos CV/mois et 30.000 escudos CV/mois, et seulement 14,6% avaient des salaires inférieurs à 10.000 escudos CV/mois.

Tableau 59 - Perspective de durée du séjour et investissement des épargnes

Quartier	Perspectives de duré du séjour				Investissement des épargnes			
	Quelques mois	Quelques années	Plusieurs années	Définitivement	Praia	Lieu d'origine	Praia et lieu d'origine	Autres
Achadinha	1	10	5	22	26	12		
Calabaceira		1	2	12	13	2		
Sucupira	1	8	8	14	24	4	1	2
Castelão/Coqueiro		3		8	6	1		4
Palmarejo	2	11	1	3	3	14		
Ponta d'Água	2	3	9	36	44	6		
Achada Grande Frente	2	6	6	35	42	6		1
Achada Santo Antonio	2	15	8	9	20	13	1	
Tira Chapeu		5	1	20	21	5		
Bela Vista			1	9	9	1		
Eugenio Lima	1	7	11	29	35	7	5	1
Sub-total	11	69	52	197	243	71	7	8
Total général	329				329			

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)

Source: Questionnaire appliqué en 2004

Les réponses aux questions sur la durée prévue du séjour à Praia et le lieu où les enquêtés investissaient leur épargne, permettent de conclure que la plupart, soit 59,9% avaient prévu de se fixer définitivement à Praia. Parmi les enquêtés, 21% avaient prévu un séjour de quelques années et environ 16% avaient l'intention de rester à Praia plusieurs années. Seulement 3,3% avaient prévu un court séjour de quelques mois. Les épargnes étaient investies exclusivement dans le lieu d'origine par 71 individus (21,6%

des enquêtés). La plupart des enquêtés, 73,9%, investissent tous leur épargne à Praia. La différence entre le pourcentage de réponses qui évoquent l'intention de rester définitivement à Praia et celui de ceux qui témoignent de l'habitude d'investir toute leur épargne à Praia permet de conclure que, parmi ceux qui prévoient de rester plusieurs années à Praia, une partie va finir par se fixer définitivement car ils investissent leur épargne exclusivement à Praia.

Conclusion

L'analyse permet de conclure que le fait, pour Praia, d'être le *centre de gravité* du pays, concentrant la plupart des facteurs attractifs de l'investissement économique, provoque un effet d'attraction responsable de la migration massive de la population des autres localités du pays vers la capitale. Les mouvements migratoires vers Praia sont, ainsi, le principal facteur de croissance urbaine. Ils constituent, d'un côté, un avantage, car l'augmentation de la main-d'œuvre qualifiée et non qualifiée contribue au développement économique et social, mais d'un autre côté, le fait qu'il s'agit d'une migration non contrôlée et non planifiée, provoque de grands déséquilibres spatiaux et sociaux. Le développement des infrastructures et des services urbains à Praia n'est pas suffisant pour accompagner les rythmes de croissance de la population, ce qui se traduit par le bas niveau de confort d'une bonne partie des résidents.

Conclusion de la partie II

Une planification préalable de l'aménagement du territoire national aurait pu définir le potentiel de chaque partie du territoire en permettant la définition de stratégies et de politiques de développement local plus durables, avec des répercussions sur un développement plus équitable du pays, réduisant ainsi les mouvements massifs de la population vers les grandes villes. La modération de l'immigration aurait pu laisser à la ville et ses structures administratives le temps de consolider le développement de ses infrastructures et des services urbains, de façon à pouvoir offrir aux résidents natifs et immigrants de meilleures conditions de confort.

Le centre historique, au contraire de ce qui se passe dans le restant de la ville, tend à perdre successivement sa population résidente, à la faveur de la concentration des services et du commerce. Il est urgent que le Plan de Sauvegarde du Platô soit revu et exécuté de façon à arrêter la dégradation du quartier et le développement des activités tertiaires au détriment de la fonction résidentielle. L'observation directe du paysage du quartier rend compte d'une tendance à initier des modifications du patrimoine architectural existant qui peut mettre en cause son statut de patrimoine historique.

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

Le développement du territoire doit être pensé d'abord en sa totalité et, seulement après, dans sa spécificité, de façon à créer une articulation entre les stratégies adoptés au niveau central et celles adoptées localement, pour que le développement fonctionne de façon systémique et intégrée, assurant ainsi son efficacité.

PARTIE III - Evolution et formes d'occupation de l'espace. Rapport avec la croissance urbaine dans la ville de Praia.

Introduction

L'analyse de l'occupation et de la structure urbaine a été faite selon la dimension spatiale et temporelle, ce qui nous a aidé à expliquer les formes de croissance actuelle et a permis de mieux comprendre la dynamique démographique, sociale et économique de la ville.

Dans cette partie de la thèse nous avons essayé de répondre aux questions suivantes:

- ◆ Comment s'est produite l'occupation de l'espace à Praia?
- ◆ Quels ont été les rythmes d'occupation par décennie à partir de 1960?
- ◆ Quelle est la structure socio-économique et fonctionnelle de la ville?
- ◆ Quels sont les niveaux de centralité et d'accessibilité des quartiers de Praia ?
- ◆ Quel est le rôle de la structure du système de voiries et du réseau des transports collectifs dans la détermination de la centralité et de l'accessibilité des quartiers ?

Chapitre 6. Occupation et structure urbaine.

Introduction

Afin d'atteindre nos objectifs spécifiques nous avons utilisé les photographies aériennes de la ville, les cartes produites par différents auteurs à différentes dates (CARNEIRO L.; DELGADO H.; MEDINA DO NASCIMENTO J.), des images extraites de Google Earth (en août 2008). A partir de ces sources, nous avons dessiné les taches de chaque période ce qui nous a permis de superposer les différentes cartes et d'obtenir la carte de la figure 42. Pour l'analyse de la structure sociale et fonctionnelle de la ville nous avons utilisé la classification hiérarchique du logiciel SPSS qui a permis de créer des catégories de quartiers en fonction des caractéristiques sociales et fonctionnelles.

6.1. Evolution de l'occupation de l'espace.

Déterminée par différents faits historiques, la croissance de la ville a connu des rythmes variés au long des années. Après les dernières grandes famines ayant décimé la population des îles, les mouvements migratoires vers la ville capitale se sont accélérés, ce qui a provoqué une croissance rapide de la ville entre 1960 et 1970 (figure 15).

Jusqu'en 1929, l'espace occupé par la ville était circonscrit au Platô, à l'exception de quelques bâtiments isolés en périphérie. La ville a commencé à s'étendre au dehors du Plateau à partir de cette date. En 1954, le gouvernement a construit dans le quartier d'Achadinha, un sous-quartier urbanisé, avec un plan régulier, nommé *Bairro Craveiro Lopes*. Il s'agit d'un sous-quartier formel qui se localise sur un plateau et qui était destinée originalement à abriter les familles des fonctionnaires publiques (Cf. *infra*, Axe Nord-Ouest). En 1969, il y avait déjà 16 quartiers résidentiels, avec différents niveaux d'occupation de l'espace. Les moyens de transport étant peu développés, la population a occupé d'abord quelques petits noyaux à Achada Santo Antonio (Brasil), Achadinha (Bairro Craveiro Lopes et Achadinha Baixo), Fazenda, Paiol et Lem Ferreira, les plateaux les plus proches du centre ville, évitant ainsi les zones les plus basses, victimes de torrents en période pluvieuse.

Pendant la décennie de 1970, avec le développement des transports, ces noyaux de peuplement se sont élargis et la population immigrante a commencé à occuper des espaces plus éloignés du centre historique (figure 41). Pour ne pas trop s'éloigner du centre, la population a même commencé à occuper les versants des plateaux, s'exposant aux conséquences des pluies torrentielles : c'est de cette période que l'on peut situer le début de l'occupation informelle des espaces, en principe inconstructibles, des versants

Parallèlement à la dynamique formelle, ce type d'occupation informelle des versants (mais aussi d'espaces plus plans) s'est amplifié. Il est l'un des éléments moteurs de la dynamique de l'extension spatiale de Praia, qui persiste encore aujourd'hui. Il constitue l'un des plus graves problèmes de gestion de la ville puisqu'il s'agit d'une occupation informelle, non approuvée par la municipalité et qui n'obéit pas aux règles de construction civile relatives aux versants, ce qui a comme conséquences principales l'érosion des versants et des inondations dans les fonds en période de pluie.

Le tableau 60 représente l'évolution de la surface bâtie des quartiers entre 1969 et 1998. En 1981, le Plateau était déjà occupé à 100% et la ville comptait 25 des 31 quartiers résidentiels actuellement existants.

C'est alors que le centre historique a commencé à se développer verticalement. Il s'y est construit quelques bâtiments de plusieurs étages, sur l'emplacement de bâtiments historiques qui ont alors été détruits. Aujourd'hui, comme le centre ville est devenu patrimoine historique, ce processus est arrêté et il est interdit de changer les façades des bâtiments. La population la plus jeune, en recherche de davantage d'espace et sans doute d'un habitat moderne et fonctionnel, abandonne le centre ville pour les nouveaux quartiers périphériques urbanisés : Palmarejo, Meio d'Achada Santo António, Cidadela et Achada São Filipe.

Dans l'ensemble de la ville, la croissance de la superficie bâtie entre 1969 et 1998 a été d'environ 19% et la moyenne par décennie, de 6%. La période de plus grande croissance correspond aux années 1981 à 1991, avec 9,2%.

Il n'y a pas de relation entre la variation des taux d'occupation par rapport à l'ancienneté des quartiers, leur degré de formalité et leur surface absolue. Par contre, la figure 41 dénonce une tendance à la densification du bâti dans les quartiers les plus centralisés, reflétant une relation inverse plus étroite entre ces taux et la distance au centre ville.

Calabaceira présente un comportement d'exception, car même si sa localisation est moins centrale que celle de certains quartiers plus anciens, l'intensification de la tache du bâti est, proportionnellement, plus intense, surtout en ce qui concerne la décennie de 1990. Terra Branca et Varzea sont des quartiers où l'évolution du bâti est restée presque stable pendant la période temporelle considérée. La différence est modeste entre 1969 et 1981 : 12% et 6% respectivement. Néanmoins, cette situation a visiblement changé depuis le début de la décennie 2000, avec le lotissement et la construction de la partie nord des deux quartiers.

Tableau 60- Evolution de la surface bâtie des quartiers entre 1969 et 1998⁴⁰.

Bairro	Surface bâtie (en %)			
	1969	1981	1991	1998
Plató	67.2	100	100	100
Achadinha	34.5	47.2	64.8	64.8
Paio	24.7	45.6	51.6	51.6
C.Areia	24.6	34.4	51	51
L.Ferreira	23.7	37.7	48.8	50.4
V.Nova	22.4	43.4	60.8	60.8
Fazenda	19.5	32.6	62	62.2
ASAntónio	12.1	24.7	48.2	63.3
Tchapeu	6.3	15.6	53.8	53.8
Várzea	6.1	12.4	14.7	18.5
AGFrente	3.2	14	44.2	50.5
Castelão	2.9	6.9	10.1	37.8
Prainha	2.6	15	19	22.3
P. Água	1.5	9.5	18.8	47.5
A.SFilipe	1.3	1.3	4.9	7
AGTrás	0.6	0.9	2.6	5.9
Relima	0	7.7	34.5	58.2
Palmarejo	0	0	13.1	24.5
Calabaceira	0	27.8	69.4	82.2
Safende	0	3.8	22	28.7
T.Branca	0	1.5	13.2	14.3
L.Cachorro	0	34.7	49.3	50.6
Pensamento	0	0.8	22.8	46.6
Bela Vista	0	0.4	9.4	19.4
SPLatada	0	0	23.4	30
M.Agarro	0	0	26	28.1
A.Pires	0	2.5	19.4	44.8
V.Palmarejo	0	11.9	15.1	24.6
A.Mato	0	0	4.1	4.1
Total Praia Área de estudo	4.1	8.3	17.5	22.9

Source d'informations: MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2003). et PDM Praia (1998).

Parallèlement à cette occupation formelle, on remarque des taches d'occupation informelle de cet espace, même si la première forme d'occupation reste encore prédominante (Inventaire de terrain 2007 et observation directe en 2008). L'expansion des deux quartiers comble l'espace libre situé entre eux, ce qui aboutit à leur fusion et à la dilution des limites administratives. La même tendance se remarque entre les parties nord des quartiers d' Achada Eugenio Lima et Terra Branca.

⁴⁰ Nous n'avons pas trouvé des données plus récentes de la surface bâtie

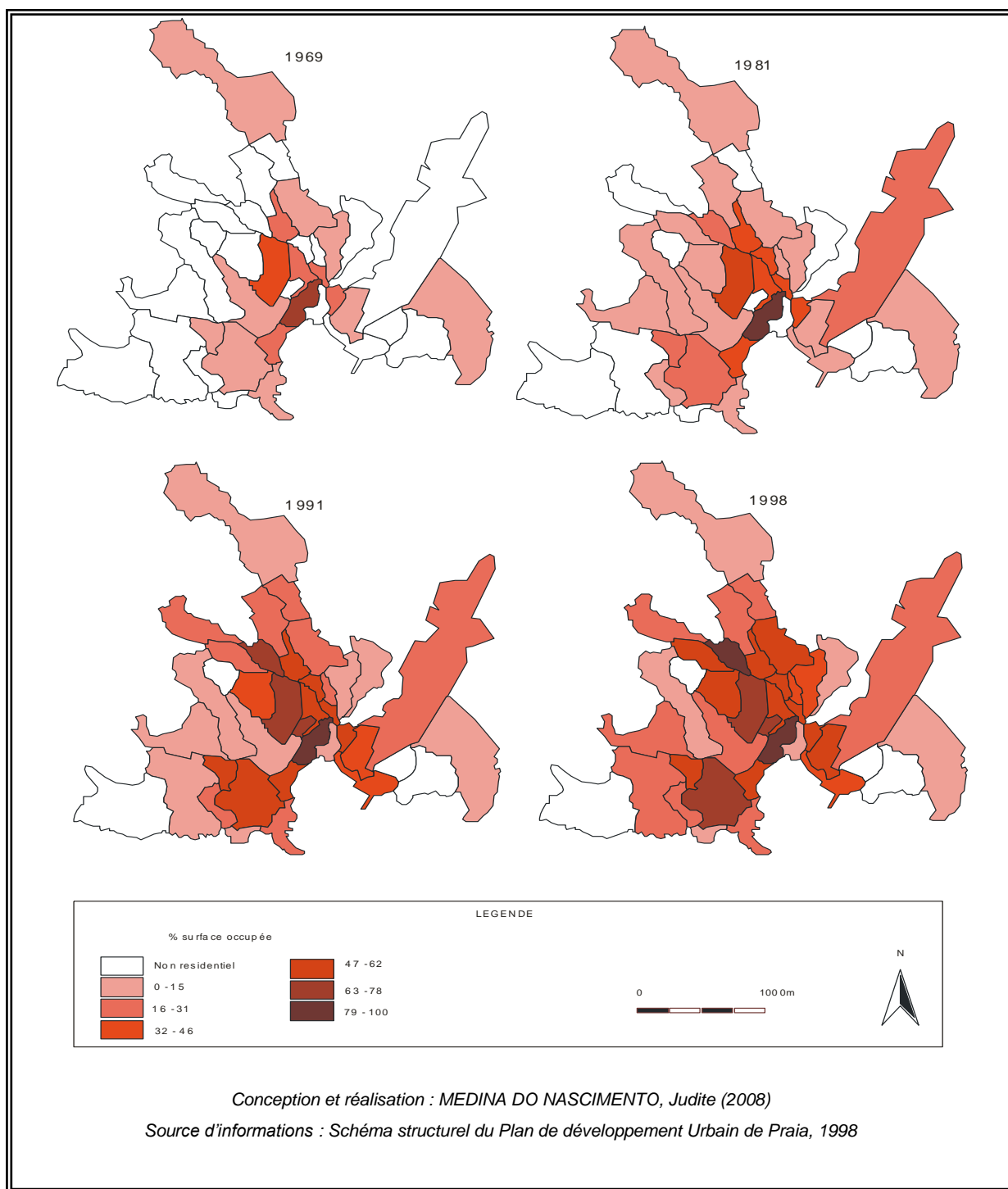


Figure 42 - Evolution de la surface bâtie par quartier
(Période 1969 – 1998)

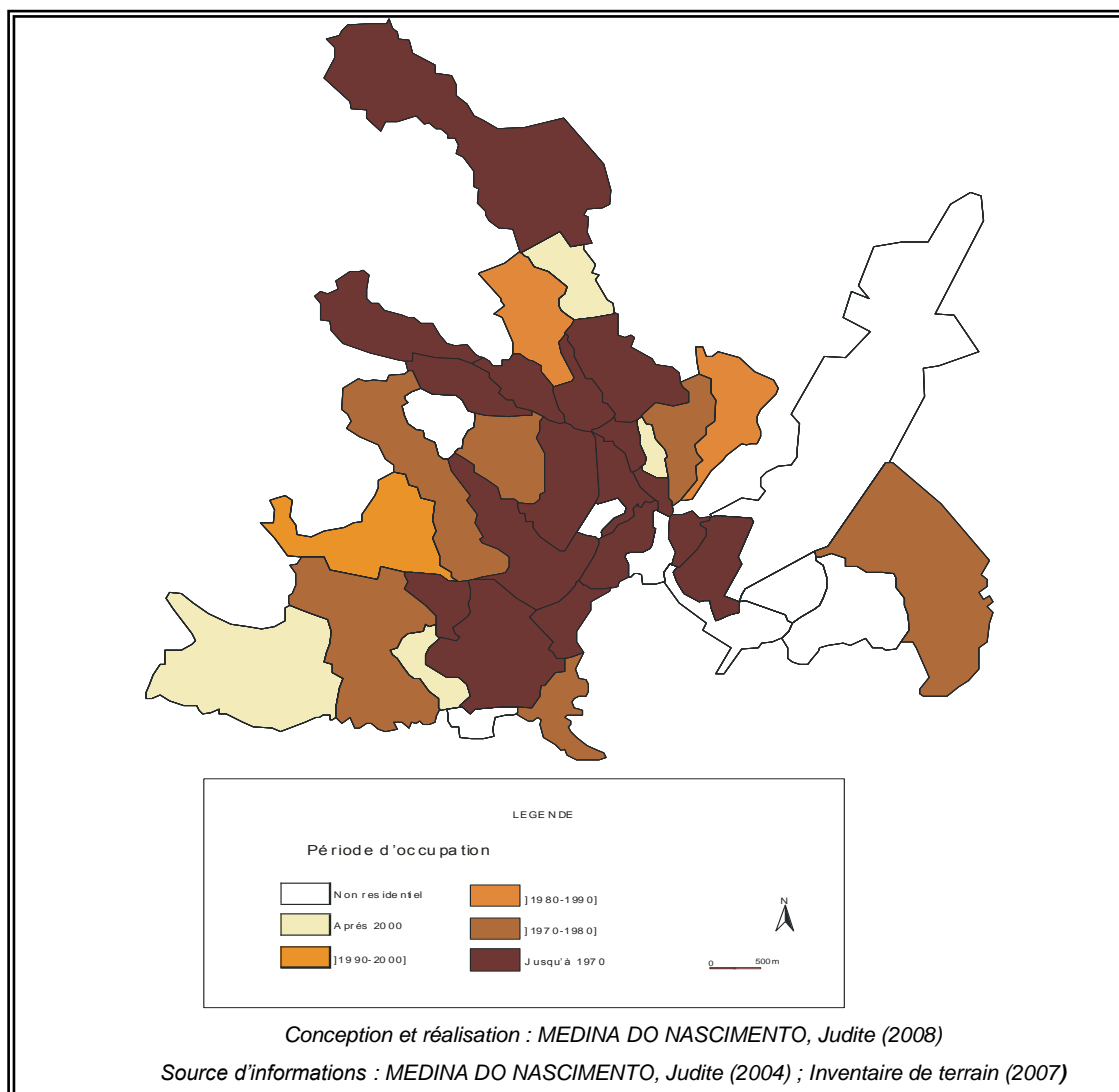
- ◆ **Axe Nord (N)** – orienté vers le quartier d'Achada São Filipe. Il s'agit d'un des deux axes les plus importants puisqu'il se développe tout au long de la route qui relie la ville à la partie centrale et nord de l'île de Santiago en traversant les quartiers de Vila Nova, Safende, Monte Agarro et Achada São Filipe. Safende est un quartier qui s'est développé au long de l'axe viaire nord de la ville, mais qui s'est étendu sur les versants et dans le lit de la *ribeira do forno*. Il s'agit d'un quartier avec beaucoup de problèmes de ruissellement et inondations pendant la saison des pluies. A partir de Monte Agarro (un quartier occupé à partir des années 1960), l'axe bifurque pour aller vers Ponta d'Água (un quartier récent occupé depuis les années 1990). Achada São Filipe, comme d'autres quartiers dans la ville, se caractérise par deux paysages distincts, résultat de deux formes d'occupation de l'espace : formelle à l'ouest de la route principale et informelle à l'Est. La partie Est avait été occupée avant 1970, de façon spontanée, mais la partie Ouest est le résultat de l'exécution du plan urbain de détail du quartier pendant les années 1990. Malgré les efforts de la municipalité pour aménager cet axe (surtout en ce qui concerne la réfection puis le remplacement du pavé de la route principale par le bitume), d'autres interventions plus concrètes se révèlent urgentes, pour l'amélioration du paysage et du niveau de confort collectif des résidents, par exemple par la construction d'espaces de loisir (places, jardins, centres sportifs, etc), et l'aménagement de voies secondaires.
- ◆ **Axe Ouest (W)** – Il s'agit de l'axe qui s'est étendu le long de la route qui relie Praia à la ville de Ribeira Grande (ex- Cidade Velha), ancienne capitale du pays et première cité construite par les portugaises en Afrique. L'occupation des quartiers de Tira Chapéu (années 1960), Terra Branca (années 1970), Palmarejo (années 1980) et Bela Vista (années 1990) fait apparaître deux bifurcations de chaque côte de la route, dont l'expansion donne naissance à des axes secondaires. Le remplissage des espaces interstitiels entre ces derniers provoque une réunion des quartiers, même si le paysage bâti reste plutôt distinct vu la disparité entre les niveaux de vie des résidents de chacun d'entre eux. Les limites entre les quartiers sont nettes à cause de cette disparité paysagère bien visible (entre les espaces d'occupation formelle comme Palmarejo et Terra Branca, et ceux d'occupation informelle). Le remplissage de la vallée entre la marge ouest du plateau de Achada Santo António et le plateau de Palmarejo, donne naissance au nouveau quartier du *Vale do Palmarejo*, d'occupation informelle, qui, peut-être, doit être considéré comme le stade ultime du comblement interstitiel informel.

- ◆ **Axe Sud-Ouest (SW)** – Il s'est développé vers Achada Santo António, un des quartiers les plus anciens. Ce quartier s'est développé à partir d'un petit nœud de peuplement construit par des pêcheurs, avant les années 1960. Jusqu'en 1975, l'habitat de ce quartier était plutôt modeste. Pendant les années 1979 et 1980, un Plan de détail a été élaboré et exécuté, donnant naissance à un sous-centre dénommé *Meio d'Achada Santo António*. Aujourd'hui, Achada Santo António est l'un des trois principaux centres de commerce et de services de la ville, après le Platô et l'Avenida Cidade de Lisboa (entre Fazenda et Chã d'Areia). Achada Santo António est un quartier très hétérogène en ce qui concerne l'habitat, l'organisation de l'espace et le niveau de vie des résidents. Les résidents du quartier le divisent en neuf sous-quartiers : *Brazil*, *Meio d'Achada*, *Dinóz*, *Kelém*, *Achada Riba*, *Achada Fundo*, *Achada Cobôm*, *Achada Baixo* et *Encosta d'Achada*. Il s'agit de l'ensemble administratif le plus peuplé de Praia, avec une population qui a déjà dépassé les 15000 habitants (en 2000, la population résidente était de 12496 personnes). A partir de la moitié de la décennie de 1970, avec l'occupation de Prainha, un axe secondaire s'est formé et étendu vers le littoral sud-ouest, caractérisé par une dynamique formelle. Il s'agit d'un des deux quartiers de Praia, où l'occupation informelle est absente (le deuxième quartier étant Cidadela, construit après 2000). C'est le quartier de résidence d'une partie de l'élite politique et économique de la ville et de la localisation de quelques ambassades, résidences officielles et hôtels. Tout au long de la limite entre Achada Santo António et Prainha, se localisent aussi plusieurs ambassades et résidences. Les *vivendas* sont spacieuses et basses, et la conséquence est une densité d'occupation relativement faible. Dans le prolongement de Prainha s'est développé Quebra Canela, à proximité de la plage éponyme, un nouveau quartier ayant les mêmes caractéristiques que Prainha, mais à peine occupé par quelques bâtiments.
- ◆ **Axe Est (E)** – il s'agit d'un axe qui s'est formé avant 1960, quand quelques pêcheurs et leurs familles se sont installés à Achada Grande Frente. Pendant la décennie de 1970, un nouveau noyau fut construit, donnant naissance à Achada Grande Trás (figure 43). Il s'agit de quartiers d'occupation mixte (partie formel et partie informel), même si la prédominance de l'informel est nette, malgré la structuration des deux quartiers le long des routes parallèles à l'escarpement occidental de l'*Achada*. Les aires résidentielles se développent aujourd'hui autour d'un espace occupé par des bâtiments industriels et de grands magasins de stockage, l'espace disponible et la proximité du port et de

l'aéroport ayant conduit les entreprises à installer des entrepôts et des ateliers.

- ◆ **Axe Nordeste (NE)** – Il s'est développé avant les années 60 vers Paiol, Lém Cachorro, Castelão/Coqueiro et Achada Mato (noyau construit récemment, dans les années 90). Il s'agit de quartiers mixtes, caractérisés par une prédominance visible de l'informel. Une bonne partie d'Achada Mato a fait l'objet d'un lotissement officiel, ce qui pourrait améliorer les conditions de l'habitat et des infrastructures dans un futur proche et, par conséquent, contribuer à améliorer le paysage urbain. Castelão/Coqueiro est un quartier qui résulte de la fusion de deux noyaux initiaux avec la même dénomination. Cet axe est un des plus problématiques en ce qui concerne l'environnement. En effet, Paiol et Lém Cachorro se sont développés le long d'un canal de drainage d'eaux pluviales et Castelão/Coqueiro s'est progressivement étendu jusqu'à occuper tout le lit de la *ribeira* (rivière) de S.Filipe. Pendant la période sèche, le lit de la rivière et le canal de drainage sont utilisés par la population comme lieu de destination des eaux usées et comme dépôt d'ordures. Pendant la saison des pluies, l'eau stagnante mêlée aux ordures représente un vrai danger pour la santé publique.
- ◆ **Axe Nord-Ouest (NW)** – Il s'est développé dans les années 1960, vers Achada Eugénio Lima au prolongement d'Achadinha. Le premier noyau d'occupation d'Achadinha était localisé à Achadinha Baixo au voisinage de Fazenda, avant les années 1950. Le deuxième noyau de peuplement était Bairro Craveiro Lopes, un sous-quartier, planifié et construit par l'Etat, pendant les années 1950, pour accueillir les fonctionnaires publics. Il s'agit du premier noyau planifié de la ville et jusqu'à aujourd'hui, la partie la plus ordonnée d'Achadinha. Il s'agit d'un ensemble administratif très hétérogène, du point de vue de l'habitat, de l'organisation de l'espace et des conditions économiques des résidents. Le quartier d'Achadinha constitue officiellement une unité administrative, mais les *praienses* le divisent en quatre parties distinctes : *Bairro Craveiro Lopes*, *Achadinha Riba*, *Achadinha Baixo* e *Achadinha Meio*. Dans le prolongement d'Achadinha, le quartier d'Achada Eugénio Lima s'est développé à partir d'un noyau autour de la caserne militaire de la ville de Praia. Aujourd'hui c'est un quartier densément peuplé et d'occupation mixte. Autour de l'axe viaire principal, l'occupation de l'espace est assez organisée, mais les ruelles intérieures sont irrégulières et non pavées et l'habitat est précaire. Le quartier s'est développé aussi sur les

versants Est (tournés vers Pensamento) et Ouest (tournés vers Terra Branca). Les constructions précaires, qui ne respectent pas les règles de construction civile appliquées aux versants, provoquent des ruissellements et le ravinement des terrains pendant les pluies, ce qui a des conséquences désastreuses au double plan environnemental et social.



**Figure 44 - Période d'occupation des quartiers
(1970-2007)**

Le remplissage des espaces libres, surtout celui des versants des *rivières (ribeiras)*, est à l'origine d'autres axes directionnels de l'urbanisation. Le remplissage des plateaux de Terra Branca a rapproché cette bifurcation de l'axe nord-ouest (figure 43). Avec la mise en service, fin 2008, de la route circulaire de Praia, ces deux axes seront réunis, fermant ainsi un circuit important de la ville, réduisant les embouteillages dans les principales avenues et augmentant le niveau de centralité de plusieurs quartiers de la ville.

Jusqu'à maintenant, l'occupation de l'espace de la ville a été surtout horizontale, même si dans les quartiers urbanisés nous trouvons quelques noyaux de concentration de bâtiments de quelques étages.

6.2. Structure sociale et fonctionnelle de la ville.

Les fonctions de la ville, et leur distribution dans l'espace, ont une importance primordiale pour la croissance et le développement urbains. Le développement fonctionnel des villes est étroitement lié à son développement économique qui, de son côté constitue l'un des facteurs primordiaux qui déclenchent la croissance démographique (immigration, croissance naturelle de la population). Le cycle de relations entre développement fonctionnel, développement économique, croissance urbaine et croissance démographique est très complexe et est caractérisé par des effets multiplicateurs et de rétroaction à différents niveaux et dimensions d'analyse.

Quatre études, élaborées à des dates différentes éloignées les unes des autres, permettent de mieux connaître la structure fonctionnelle du centre historique de la ville de Praia. D'abord celle du Professeur Ilidio DO AMARAL, en 1964, ensuite le travail de C.D. HENRIQUES (1995), ensuite celui de JAUME C. et RIQUELME G. (1996) et finalement, nous-mêmes, MEDINA DO NASCIMENTO J. (2004) avons effectué des relevés fonctionnels du Plateau (ce dernier a porté sur tous les quartiers de la ville). En 2002, en nous basant sur les relevés fonctionnels existants, sur les statistiques des indicateurs sociaux, sur la typologie de quartiers que nous avons établie en fonction du niveau de confort des résidents, et en faisant recours à la méthode de classification hiérarchique (*clusters*) du logiciel de statistique SPSS, nous avons construit un schéma organisationnel de la ville, dans lequel se distinguaient 9 secteurs homogènes:

- a) *Le CBD* (Central Business District), circonscrit au seul Platô. C'est l'aire de concentration des services et du commerce et le secteur de la ville où les prix du terrain sont les plus élevés;
- b) *Le secteur de l'expansion des services et du commerce*. Il s'agit des alentours du Platô, au long de *Avenida Cidade de Lisboa*. Le dernier relevé fonctionnel a permis de remarquer une grande diversification et l'accroissement des fonctions identifiées en 2002 (Services administratifs et gouvernementaux, banques *off shore* et nationales, boutiques et magasins de commerce mixte...).
- c) *Le Centre secondaire d'expansion du commerce et des services et résidence des classes moyennes et hautes* – Il s'agit de Achada Santo António, le quartier le

plus grand et le plus peuplé de la ville, qui occupe un plateau au Sud-ouest du centre historique. C'est aussi, parmi les quartiers de Praia, celui qui ressemble le plus au Platô (centre historique) du point de vue de ses caractéristiques fonctionnelles ;

d) *Le secteur Petite industrie et réparations* – Il s'agit de la vallée à l'Est du centre historique où la fonction résidentielle est inexistante. Nous y trouvons des garages automobiles, des ateliers de réparation et des établissements industriels;

e) *Le secteur Résidence des classes moyennes* – Il s'agit de Fazenda, Terra Branca et Achadinha. Fazenda est le quartier d'expansion du Platô où le commerce et les services ont très tôt conquis l'espace. Les services d'urbanisme et des pompes municipales s'y trouvent, ainsi que des agences bancaires. Des deux côtés Est et Ouest et du côté Nord de Terra Branca se développent trois quartiers spontanés, mais on remarque qu'il y a encore la prédominance de l'habitat formel. Achadinha est un quartier aussi hétérogène que Achada Santo António.

f) *Le secteur Résidence des classes moyennes et haute* – Il s'agit du quartier de Palmarejo, un des plus urbanisés de Praia, construit pendant les années 1990. Il accueille les fonctionnaires publics, les hauts dirigeants du pays et des entreprises, ainsi que les grands entrepreneurs ;

g) *Le secteur Résidence des classes les plus aisées* - un seul quartier fait partie de cette catégorie, Prainha, le plus prestigieux de Praia, où habitent plusieurs éléments des élites politique, diplomatique et économique de la ville. Ce quartier correspond aussi à celui d'accueil résidentiel des touristes et des hommes d'affaires car c'est là-bas qu'on trouve les deux hôtels les plus prestigieux de la ville : *Trópico* et *Praia Mar*.

h) *Le secteur Grands magasins et Industrie* - ce secteur correspond à l'ensemble des trois quartiers industriels de Praia : Achada Grande Frente, Achada Grande Tras et Bela Vista.

i) *Le secteur Résidence des classes moins aisées* – il s'agit des autres quartiers, qui constituent 70% du total de la ville et se caractérisent par un habitat spontané et mixte.

j) *Le secteur Grandes infrastructures* – Le Port et l'Aéroport de Praia.

Pour cette thèse, en utilisant le même logiciel de statistique (SPSS) nous avons effectué une nouvelle typologie de quartiers (en introduisant d'autres variables) à travers l'analyse de classification hiérarchique (*hierarchical clusters*). Il s'agit d'une technique statistique d'analyse multivariée qui permet de grouper les cas ou les variables en groupes homogènes en fonction d'une ou plusieurs caractéristiques communes. La méthode utilisée était celle du *voisin le plus lointain (complete linkage)*. Cette méthode permet d'associer les groupes de cas d'étude en fonction de la distance entre leurs éléments les plus éloignés.

La mesure des distances utilisée est celle du *carré des distances Euclidiennes*. Après formation du premier groupe (*cluster*), la distance entre les cas restants est la plus grande distance de chaque élément de ce groupe par rapport aux cas restants. Nous avons effectué la standardisation des variables pour éviter les problèmes de décalage entre les valeurs absolues des différentes variables.

Les variables choisies sont représentées dans le tableau 61. La typologie a été créée selon 9 rubriques : niveau de scolarité post-secondaire; type de logement; dimension du logement, approvisionnement en eau; sources d'énergie; biens de consommation; destination des eaux usées; équipement du logement, formes de croissance et structure fonctionnelle.

En ce qui concerne la rubrique *niveau de scolarité post-secondaire*, nous avons analysé le pourcentage de personnes avec niveau de formation technique et professionnelle et le pourcentage de personnes avec niveau de formation supérieure dans le quartier. Pour l'analyse du *type de logement* nous avons choisi les variables pourcentage de ménages qui habitent des *appartements* et des *vivendas*, qui nous trouvons très discrétisantes; la dimension du logement est aussi une des rubriques utilisées et nous avons pris en compte le pourcentage des ménages qui habitent des logements avec plus de deux pièces.

Tableau 61 - Variables utilisées pour l'élaboration de la typologie de quartiers homogènes

Variable	Description
Niveau de scolarité post-secondaire	
CMTOT	% de personnes avec niveau de formation technique et professionnelle dans le quartier
CSTOT	% de personnes avec niveau de formation supérieure dans le quartier
Type de logement	
Appartement	% de logements du type <i>appartement</i> dans le quartier
Vivenda	% de logements du type <i>vivenda</i> dans le quartier
Dimension du logement	
3 div	Foyers avec plus de 3 pièces
4 div	Foyers avec 4 pièces
5 div	Foyers avec 5 pièces
6 et +	Foyers avec plus de 6 pièces
Approvisionnement en eau	
Eauresurb	% de foyers connectés au réseau d'eau courante dans le quartier
eaucamionciterne	% de foyers qui s'approvisionnent en eau à travers les camions citerne dans le quartier
Energie	
Enalelectricite	% de ménages qui utilisent l'électricité en tant que source d'énergie dans le quartier
llumelectric	% de ménages qui utilisent l'électricité en tant que source d'énergie pour l'éclairage du foyer
Enalgaz	% de ménages qui utilisent le gaz en tant que source d'énergie pour préparer les repas
Biens de consommation	
Radio	% de ménages qui possèdent un appareil radio
Télévision	% de ménages qui possèdent un appareil téléviseur
Frigo	% de ménages qui possèdent un frigo
Voiture	% de ménages qui possèdent une voiture
Magnétoscope	% de ménages qui possèdent un appareil magnétoscope
Téléphone	% de ménages qui sont connectés au réseau de téléphones
Destination des eaux usées	
Eaureségout	% de ménages qui utilisent le réseau d'égouts pour se débarrasser des eaux usées
Eauresfosépt	% de ménages qui utilisent les fosses septiques pour se débarrasser des eaux usées
Equipement du logement	
WC et s de b	% de foyers avec toilette et salle de bain dans le quartier
Avec cuisine	% de foyers avec cuisine dans le quartier
Formes de croissance et structure fonctionnelle	
Formes de croissance	Croissance formelle, informelle ou mixte
Structure fonctionnelle	% de fonctions de haut niveau, tels que banques, ambassades, agences d'assurance, centres commerciaux, pharmacies, bureaux médicaux et d'avocats, services administratifs et gouvernementaux, etc.

Conception et réalisation : MEDINA DO NASCIMENTO, Judite (2008)

L'approvisionnement en eau nous a paru très important et nous avons analysé le pourcentage de ménages qui s'approvisionnent en eau à travers le réseau d'eau courante ou les camions citerne. Le choix de cette dernière variable se justifie car les ménages des nouveaux quartiers urbanisés, avant la mise en fonctionnement du réseau, s'approvisionnent en eau par camion citerne. La rubrique sources d'énergie a été analysée à travers le calcul du pourcentage de ménages qui utilisent le gaz et/ou l'électricité pour préparer les repas et l'électricité pour l'éclairage du logement. En ce qui concerne la rubrique *biens de consommation*, nous avons calculé le pourcentage de ménages qui possèdent un appareil radio, un appareil téléviseur, un frigo, une voiture, un magnétoscope et/ou un téléphone. Il faut souligner que ce choix a été déterminé par la limitation des variables choisies par l'INE-CV pour le recensement de la population et habitation en 2000. En ce qui concerne la destination donnée aux eaux usagées nous avons pris en compte le pourcentage de ménages qui utilisent le réseau d'égouts pour se débarrasser des eaux usées et celui des ménages qui utilisent les fosses septiques pour s'en débarrasser. Le niveau d'équipement du foyer a été pris en compte à travers

l'analyse du pourcentage de foyers avec toilette/salle de bain et cuisine. Pour les formes de croissance, nous avons donné un code numérique à chaque type de croissance identifié dans la ville (croissance formelle, code 4, croissance formelle avec des noyaux spontanés, code 3, croissance spontanée avec des noyaux formels, code 2 et spontanés, code 1). Cette classification a été basée sur des informations du recensement à propos des types d'habitations dans les quartiers, sur des informations traitées par nous en 2003 dans notre dissertation de DEA, sur des informations de la proposition de PDM de Praia à l'horizon 2008-2020, et sur des observations directes réalisées en 2007 et en 2008. La structure fonctionnelle a été basée sur le relevé fonctionnel effectué en 2007 et sur le recomptage des fonctions centrales des quartiers, trouvées dans l'annuaire de 2007.

Le tableau 62 présente le découpage du dendrogramme à deux distances (4,9 et 5,1) qui donnent des solutions avec 4 et avec 6 groupes homogènes (*clusters*). Si nous considérons la solution avec 4 groupes homogènes (*clusters*), le premier correspond à l'ensemble formé par 22 quartiers de croissance mixte et spontanée. Le quartier d'Achada São Filipe est dans ce groupe parce que le poids de la partie Est (spontanée) est plus significatif que celui du côté Ouest (urbanisé). Le deuxième cluster correspond à l'ensemble hétérogène qui administrativement est considéré comme un seul quartier, celui de Achada Santo António (figure 46). Comme nous avons expliqué auparavant, il peut être divisée en 9 sous-quartiers, selon le vécu et la perception des résidents (*Brazil, Meio d'Achada, Dinóz, Kelém, Achada Riba, Achada fundo, Achada cobôm, Achada baixo et Encosta d'Achada*).

Tableau 62- Elements des groupes formées

Case	6 Clusters	4 Clusters
1:AELima	1	1
2:AGFrente	1	1
3:AGTraz	1	1
4:A.Mato	1	1
5:ASAntónio	2	2
6:A.SFilipe	1	1
7:Achadinha	3	3
8:Calabaceira	1	1
9:Castelão	1	1
10:C.Areia	4	4
11:Fazenda	4	4
12:M.Agarro	1	1
13:L.Cachorro	1	1
14:L.Ferreira	1	1
15:Paio	1	1
16:Palmarejo	5	4
17:Pensamento	1	1
18:Plateau	4	4
19:P. Agua	1	1
20:Prainha	4	4
21:Safende	1	1
22:SPLatada	1	1
23:T.Branca	4	4
24:Tchapeu	1	1
25:Várzea	1	1
26:V.Nova	1	1
27:A.Pires	1	1
28:Q Canela	6	1
29:V.Palmarejo	1	1
30:Bela Vista	1	1

Le quatrième *cluster* regroupe 6 quartiers : Terra Branca, Palmarejo, Chã d'Areia, Fazenda, Prainha et Platô. Il s'agit de quartiers formels, où les fonctions centrales ont tendance à se multiplier. A Prainha, quartier le plus prestigieux de la ville où habite seulement l'élite économique et sociale, les fonctions liées au tourisme et à la représentation des pays étrangers sont bien présentes. Palmarejo, quartier récent (années 1990), s'est rapidement transformé en un nouveau centre de services et de commerce de la ville.

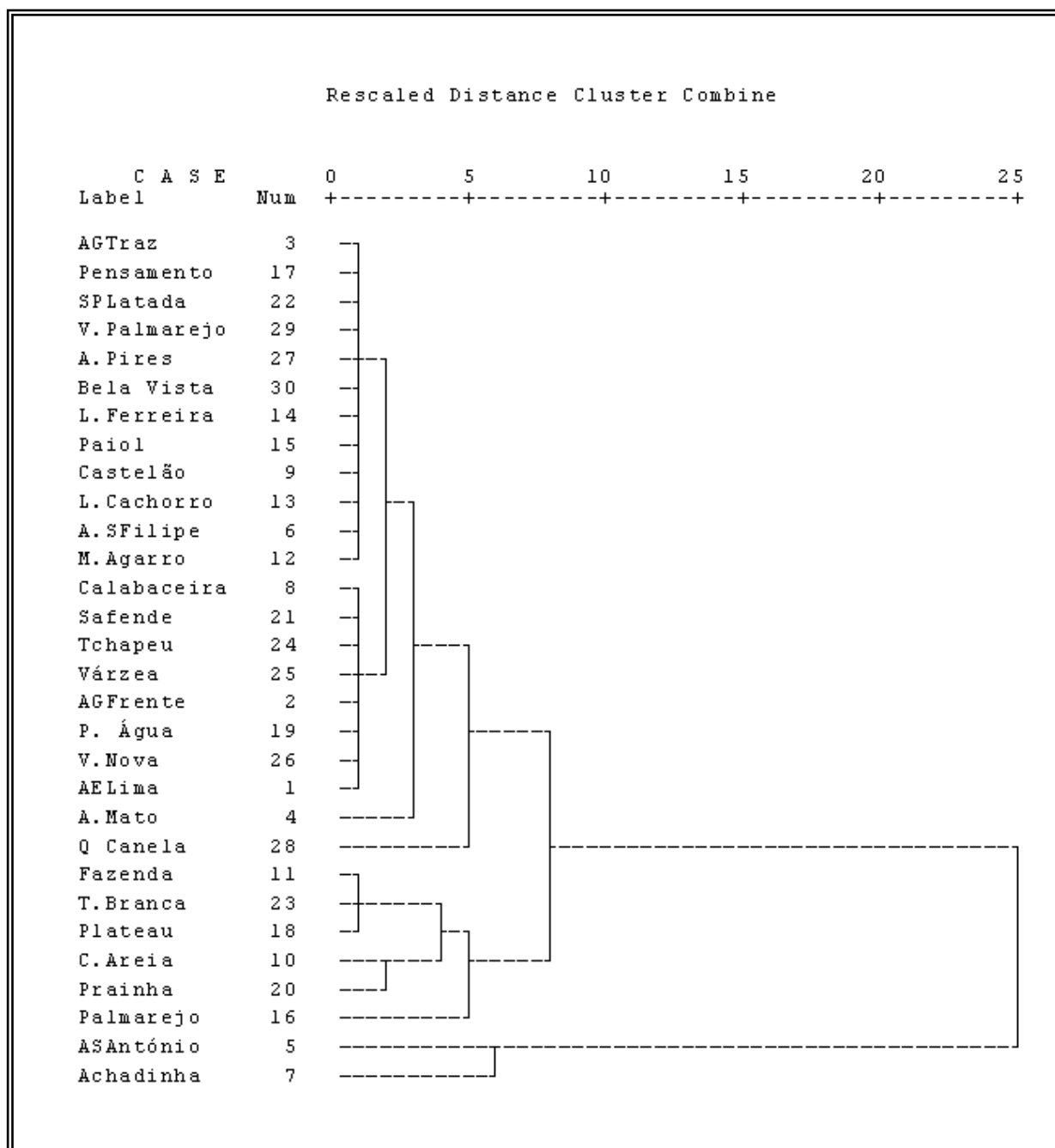


Figure 45- Dendrogram utilisant la méthode *Complete Linkage*

Chã d'Areia et Fazenda sont les quartiers qui très tôt ont fonctionné comme alternative au Platô pour l'expansion des services et du commerce. Au long de l'*Avenida Cidade de Lisboa*, entre Fazenda et Chã d'Areia, s'est développée une vaste aire de commerce et de services spécialisés (administratifs, gouvernementaux, banques, boutiques de commerce de textiles et d'autres articles de maison, infrastructures sportives, un centre commercial et le principal marché permanent de la ville. Terra Branca est un quartier essentiellement de résidence des classes hautes et moyennes mais avec des noyaux récents d'expansion spontanée (Est, Ouest et Nord).

Le découpage du dendrogramme à une distance 4,9 permet de trouver 6 groupes homogènes (*clusters*). Dans ce cas, les quartiers de Palmarejo et de Quebra Canela s'isolent des autres groupes. Une observation directe permet de remarquer que ces deux quartiers ont vraiment des caractéristiques spécifiques et se distinguent des autres. Quebra Canela est un petit quartier de prestige, localisé au tour de la plage la plus fréquentée de la ville, et Palmarejo est un nouveau centre de services et commerce et d'accueil de familles de classes moyenne et haute. Néanmoins, le découpage à la distance 5,1 place le quartier de Quebra Canela dans le groupe des quartiers les plus pauvres de la ville et l'explication se trouve dans le fait qu'en 2000 (date du dernier recensement), il n'accueillait que 3 familles. Palmarejo s'est associé (dans la dernière situation) avec les quartiers du groupe 4, avec des caractéristiques plus proches des siennes. Nous considérons que le découpage à la distance 4,9 donne une solution (6 groupes) plus proche de la réalité : aussi retiendrons-nous cette version.

La mission de terrain effectuée entre décembre et mars 2007 a permis d'actualiser la cartographie fonctionnelle de la ville. L'actualisation n'est que partielle car nous n'avons pas parcouru les quartiers classés auparavant comme *de résidence des classes les plus pauvres*, parce que pendant le relevé de 2002 les fonctions centrales identifiées concernaient seulement le petit commerce quotidien, celles qui répondent aux besoins immédiats des résidents, et quelques petits ateliers de réparation.

Le relevé de 2007 a permis d'identifier quelques évolutions qui pourraient se traduire par la réduction du nombre de catégories de quartiers. Le quartier de Palmarejo, en 2007, avait des caractéristiques sociales et fonctionnelles ressemblant à celles d'Achada Santo António. Les services et les commerces se sont bien répandus dans son espace après le dernier relevé de 2002. Presque tous les foyers sont actuellement reliés au réseau d'eau potable/courante de la ville, ce qui a beaucoup amélioré le niveau de confort des résidents (pour établir la typologie en 2002 nous avons utilisé seulement les statistiques du recensement de 2000 selon lequel la plupart des résidents de ce quartiers utilisaient les camions citerne pour l'approvisionnement en eau potable, ce qui avait placé Palmarejo dans une catégorie isolée).

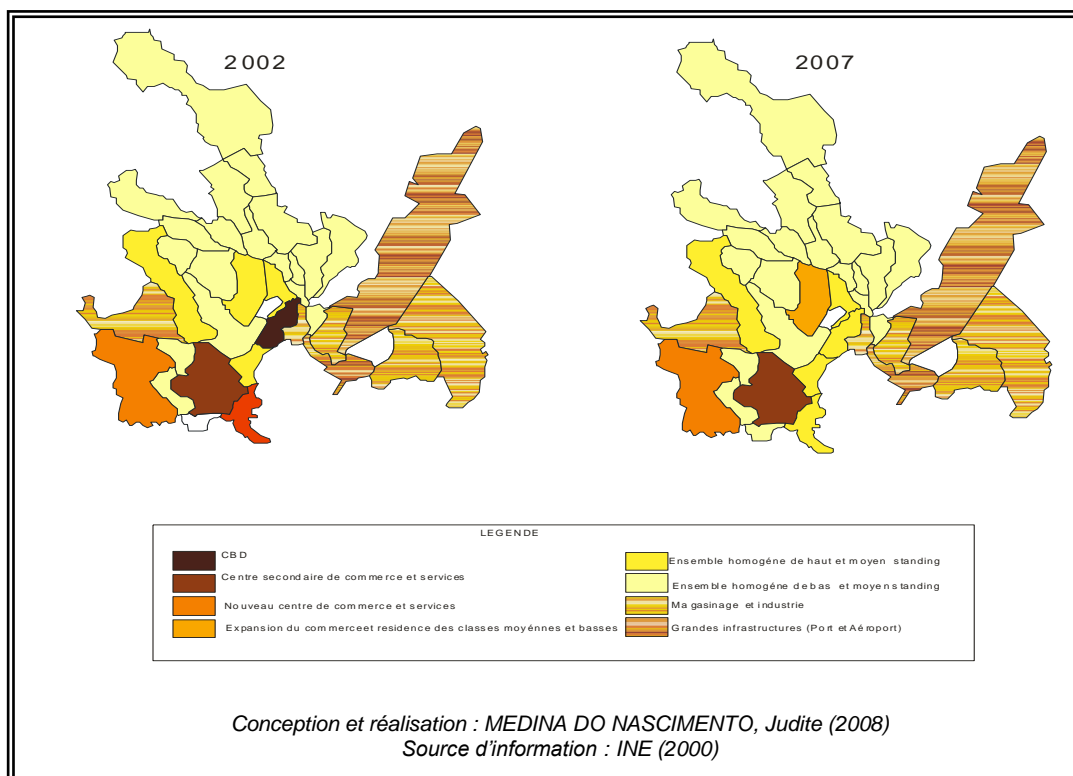


Figure 46 - Formation de groupes homogènes de quartiers

Le quartier d'Achada São Filipe a, aussi, évolué au niveau des infrastructures et de la structure fonctionnelle. L'accès au réseau urbain d'eau potable a beaucoup amélioré l'ensemble du quartier, mais surtout la partie Ouest, qui correspond à l'aire la plus urbanisée. Côté Est, la qualité de l'habitat, par effet de voisinage, montre une grande amélioration autant en termes de dimension et esthétique des façades que d'accès aux services et infrastructures. Le groupement fait ne montre pas ces transformations (figure 46). Néanmoins nous pouvons actualiser le schéma organisationnel de la ville, avec les dernières informations (figure 47).

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

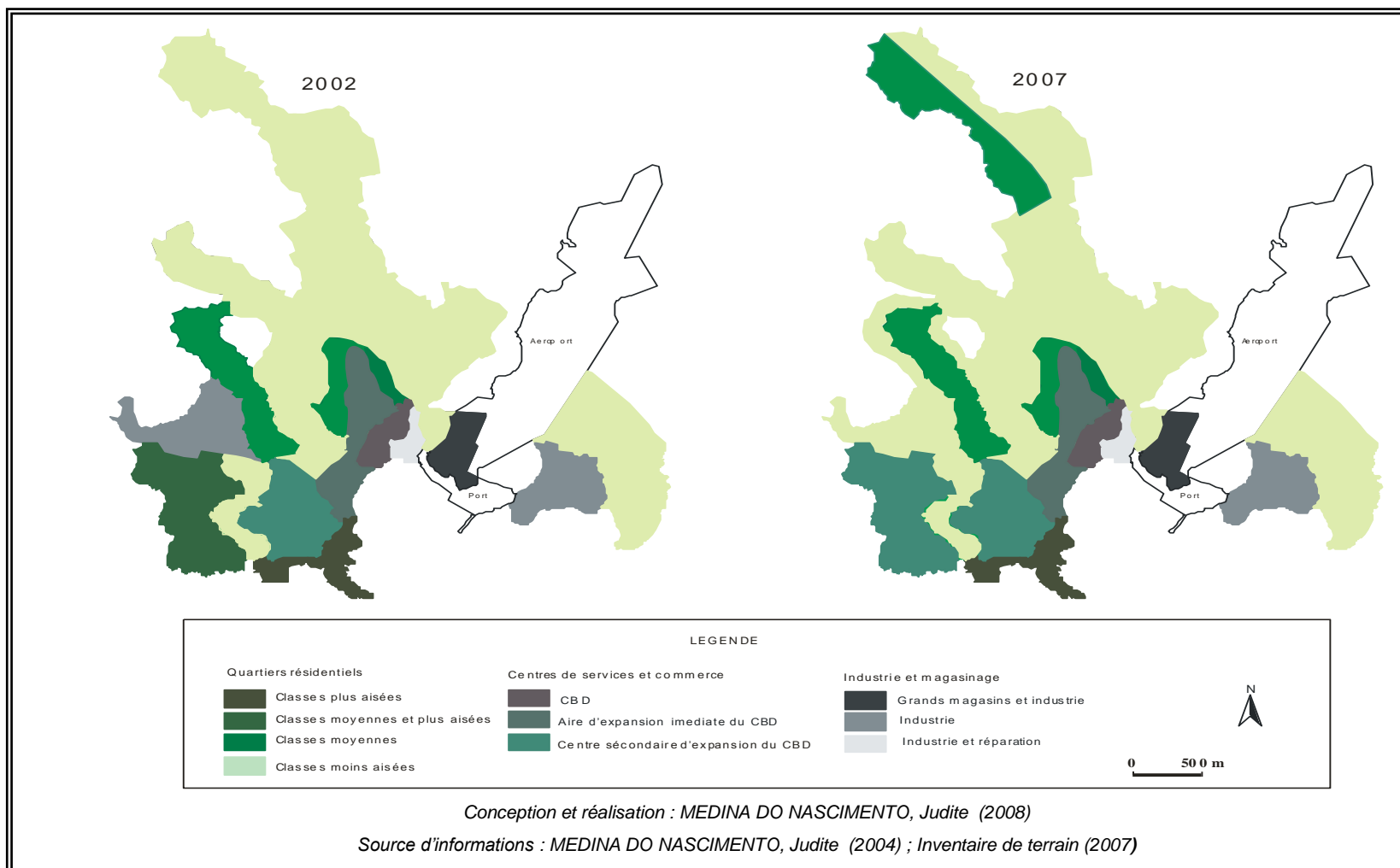


Figure 47 - Organisation de l'espace de la ville de Praia

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

La figure 47 permet de mieux comprendre les évolutions dans l'organisation de l'espace de la ville de Praia entre les deux derniers relevés fonctionnels. En 2002 nous avons distingué trois catégories de quartiers: a) quartiers essentiellement résidentiels; b) centres de services et du commerce ; c) aires industrielles et de concentration de grands magasins;

Les quartiers de Prainha et Quebra Canela sont isolés dans la typologie de 2002 car, parmi les quartiers résidentiels, ce sont eux qui accueillent les élites politiques, diplomatiques et économiques de la ville. Les caractéristiques sociales de ces résidents les ont rapproché, et éloigné des autres. Ces deux quartiers se sont développés tout au long du littoral, autour des deux principales plages de la ville. Le quartier de Palmarejo est aussi isolé des autres par ses caractéristiques spécifiques. Jusqu'au début de la décennie en cours il accueillait seulement la fonction résidentielle. Le relevé fonctionnel effectué en janvier-février 2007 a permis de remarquer une grande diffusion d'établissements commerciaux de différents types et niveaux ainsi que de services. La grande diversité de services et des commerces de prestige identifiée en 2007 dans les quartiers de Achada Santo António, Fazenda et Chã d'Areia a rapproché ces quartiers de ceux de Prainha et Platô. Alors, les quartiers de Prainha et Platô, qui dans la typologie de 2002 étaient isolés des autres, en 2007 se sont rapprochés de l'ensemble formé par Chã d'Areia, Terra Branca et Fazenda. Achada Santo António et Achadinha sont isolés, dans la typologie de 2007, jusqu'à la distance 5,2 où ils s'associent dans un groupe qui se maintient isolé jusqu'à la fin du processus de groupement, soit, jusqu'à la distance 25. Cela témoigne de leur spécificité en tant qu'ensembles très hétérogènes à différents niveaux (démographique, socio-économique, fonctionnel, etc.).

Conclusion

L'analyse faite dans ce chapitre montre une grande hétérogénéité des quartiers de la ville de Praia en ce qui concerne les caractéristiques sociales de leurs résidents et leurs caractéristiques fonctionnelles. Les quartiers de résidence des classes les plus basses sont prédominants dans la ville et caractérisés par un déficit de confort des habitations et des espaces collectifs. La prédominance de l'habitat précaire dénonce un déficit des politiques sociales d'habitat de la municipalité et l'insuffisance des programmes et projets d'habitation destinés à résoudre les problèmes existants dans ce domaine (besoin de reconstruction d'habitations très dégradées, besoin d'interventions ponctuelles dans des

habitations nécessitant une réfection des toits, des portes, des fenêtres et/ou des équipements sanitaires, etc). Les problèmes réels des résidents sont peu connus par les autorités qui sont très distantes des citoyens. On a l'impression que les interventions sont faites de manière aléatoire, sans un Plan et sans un système de critères précis. Trouverons-nous une explication de ce fait en analysant le système de Planification et de gestion urbaine à Praia ? Dans le chapitre 9 de cette thèse nous essayerons de trouver une réponse à cette question

Chapitre 7. Mobilité, routes et transports collectifs

Introduction

Selon SEGUI PONS J.M. et PETRUS BEY J.M. (1991), la mobilité urbaine s'intègre dans le domaine de l'analyse des transports dans les pays développés et peut être définie comme la façon dont l'individu réalise un programme d'activités dans sa dimension spatiale et temporelle. Les déplacements sont caractérisés par un mouvement entre deux points, une activité, une heure de départ et d'arrivée et par le choix d'un moyen de déplacement.

Dans la ville de Praia, une observation directe permet de conclure que les déplacements quotidiens (à pieds ou motorisés) sont caractérisés par une certaine routine: *le matin et au début d'après-midi, entre 7h15 et 8h00, et entre 13h45 et 14h00*, le mouvement est très intense vers les principaux centres de commerce et services (Platô, Avenida Cidade de Lisboa, Achada Santo António, Fazenda et Palmarejo) à partir de tous les autres quartiers de la ville; *entre 12h00 et 13h00 et entre 18h00 et 19h00*, l'orientation des déplacements est inverse. Il s'agit des déplacements entre les locaux de résidence et les locaux de travail. Néanmoins, ces déplacements persistent toute la journée, même s'ils sont moins intenses, surtout vers le quartier du Platô. Cela se justifie par les déplacements des femmes au marché central de la ville (localisé dans le centre-ville) ou des personnes de d'âge variable pour des achats ou pour résoudre des questions administratives (dans le centre ville se concentrent beaucoup de services administratifs et gouvernementaux). Les principaux facteurs qui conditionnent les déplacements sont : travail, étude, achats et affaires personnelles.

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

Pendant le week-end, les déplacements se réduisent, et l'orientation ainsi que les facteurs déterminants changent. Nous avons constaté que les personnes se déplacent, pendant les week-ends, surtout vers les quartiers de Prainha et Quebra Canela où se localisent les deux plages les plus fréquentées de la ville. Il s'agit pourtant de deux des quartiers les moins accessibles par le réseau d'autobus. Les déplacements, dans ce cas, se font surtout à pieds ou par automobile privée. Un autre quartier très fréquenté le samedi matin (également à pieds et par automobile privée) est celui du *Platô* à cause du marché central et de la grande concentration d'établissements commerciaux. Le centre commercial et le marché permanent de *Sucupira* attirent aussi un grand nombre de personnes de tous quartiers pendant les fins de semaine, ce qui fait que le mouvement tout au long de *l'Avenida Cidade de Lisboa* et à *Fazenda* est très intense. *Achadinha* est aussi très fréquenté les week-ends car le plus grand supermarché de la ville, *Calú & Ângela*, y est implanté. Le vendredi soir il y a un mouvement intense vers l'extérieur de la ville, en direction des autres localités de l'île de Santiago où les praienses vont passer le week-end avec la famille ou dans des propriétés secondaires. Le mouvement inverse se vérifie le dimanche soir.

7.1 Le système de voirie et la mobilité dans la ville

La morphologie de l'espace occupé par la ville de Praia a défini la structure spatiale d'ensemble du système de voirie. L'expansion de la ville hors des limites du *Platô*, pendant les années 1960 et 1970, a donné naissance à un système viaire de base autour du centre ville : *Platô/Chã d'Areia/Achada Santo António//Rotunda/Varzea/Sucupira/Fazenda*. Toutes les autres voies partent de ce système de base vers les autres quartiers ou vers l'extérieur de la ville (figure 48). Le déficit de planification stratégique efficace et les rythmes accélérés et non contrôlés de l'occupation spontanée ont conduit au développement d'une structure viaire déficiente, avec des aspects et des points critiques divers qui constituent de grands obstacles à la circulation automobile et, par conséquent, au développement urbain.

A partir les informations de la proposition du PDM de Praia (2008), nous pouvons distinguer nettement 4 niveaux de voies en fonction de leur importance (figure 48):

- ◆ **niveau 1** (voies urbaines structurantes principales) - les voies structurantes qui donnent accès aux routes qui mènent à l'extérieur de la ville de Praia (aux

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

municipales de Cidade Velha et São Domingos, à l'hôpital de Trindade, au port et à l'aéroport);

- ◆ **niveau 2** (voies urbaines structurantes principales) – Les deux voies circulaires de la ville : la première, autour du Platô, à partir de laquelle partent toutes les autres voies du système urbain, et la deuxième, récemment inaugurée, qui délimite la zone urbaine actuelle et permet la liaison directe entre les voies de sortie vers l'extérieur de la ville et entre les parties Est et Ouest de Praia, réduisant ainsi la congestion automobile des voies intérieures. Cette « circulaire » permet aussi un accès direct aux sorties de la ville, à partir de l'aéroport et du port, augmentant l'efficacité du transport de marchandises et de personnes entre ces deux importantes infrastructures et les localités du reste de l'île de Santiago;

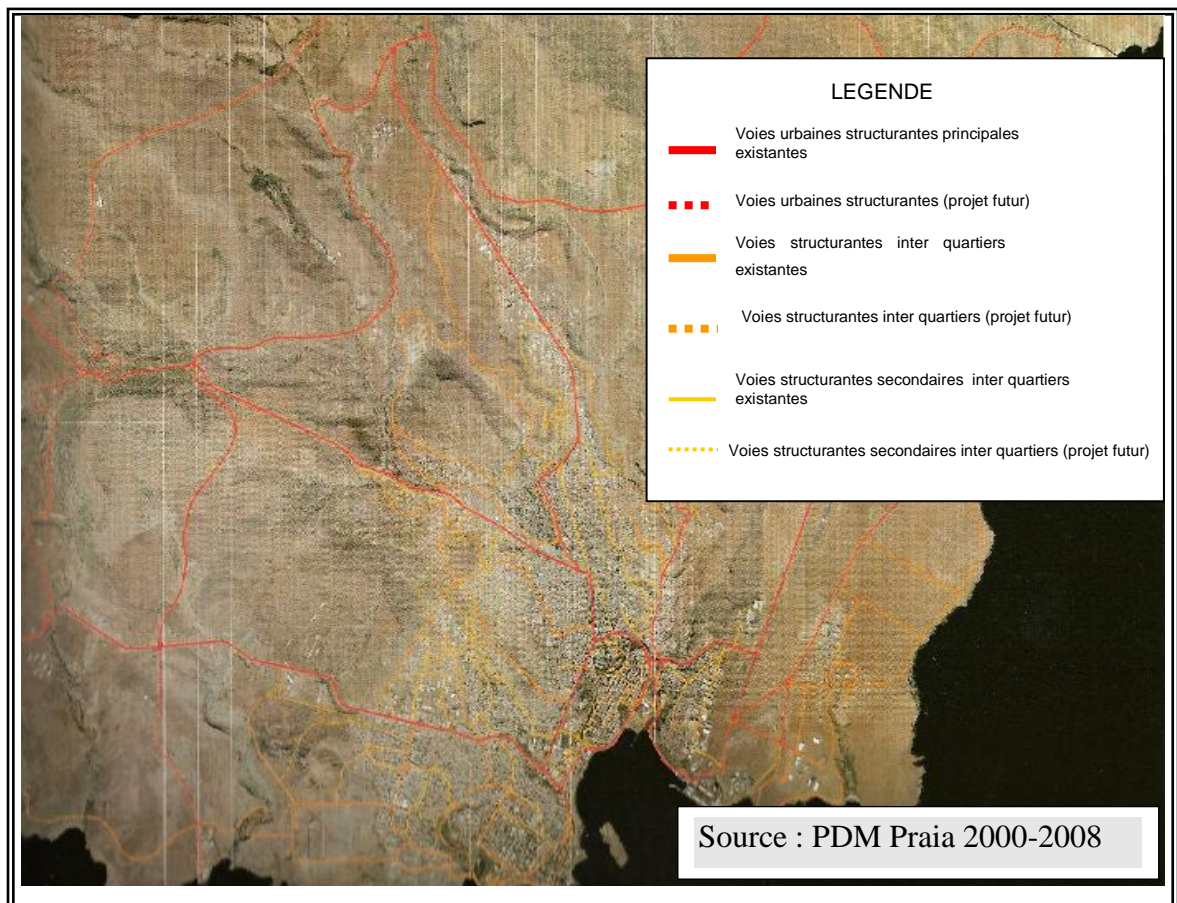


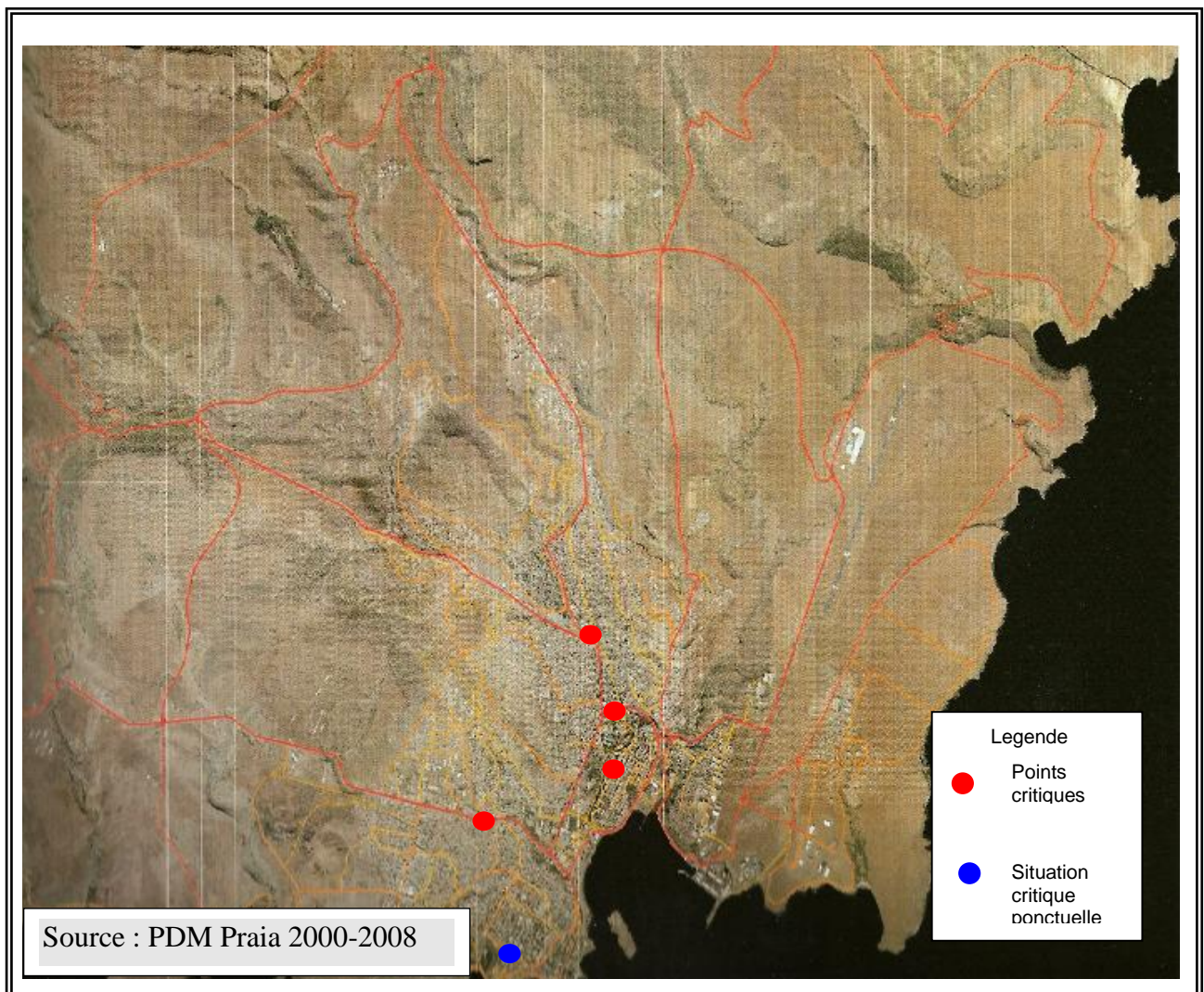
Figure 48 - Système de voirie urbaine de la ville de Praia

- ◆ **niveau 3** - voies urbaines structurants inter-quartiers, qui permettent les connexions entre les quartiers de la ville ;

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

- ◆ **niveau 4** - voies urbaines structurantes secondaires, intra-quartiers, qui permettent les déplacements à l'intérieur des quartiers;

Les voies de niveau 1 et 2 sont actuellement asphaltées, sauf celle qui donne accès à l'hôpital de Trindade et qui est pavée. Les voies de niveau 3 assurent les déplacements entre les différents quartiers et sont pavées. Le système des voies de ce niveau n'est pas très efficace et le faible niveau de connexion de ce sous-réseau provoque quelques étranglements dans certains carrefours.



Pour faciliter la circulation automobile, la plupart des carrefours ont été transformés en ronds-points. Les points les plus critiques du réseau sont les ronds-points de *Rotunda de Terra Branca*, *Ponte de Vila Nova*, *Avenida Amilcar Cabral* du Platô et le carrefour de *Fazenda* (figure 49). La situation critique au long de la *Rampa de Cruz de Papa* est

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

ponctuelle car elle résulte de la déviation du transit provoqué par l'asphaltage de l'Avenue Marginale, Prainha et Quebra Canela. Le quartier le plus congestionné de la ville, en ce qui concerne le trafic automobile, est le Platô, parce qu'il constitue le centre de convergence quotidienne des personnes en raison de la concentration des commerces et des services. L'Avenue Amilcar Cabral, la plus grande artère du Platô, est très congestionnée et de circulation difficile, surtout pendant les heures de pointe.

Une observation directe pendant les heures de pointe (12h00-12h30 et 18h00 et 18h30) nous a mené à la conclusion que les automobilistes prennent une moyenne de 10 minutes à monter la rampe qui relie le rond-point de Chã d'Areia et celui de *Rotunda de Terra Branca*. La même moyenne a été calculée pour le trajet entre le rond-point de *Tira Chapéu* et le rond-point de *Rotunda de Terra Branca*. C'est donc ce dernier qui constitue le point le plus critique du réseau. L'aménagement des arrêts d'autobus qui se localisent près de ce rond-point a amélioré la circulation mais n'a pas résolu le problème puisque notre observation a été effectuée après cette intervention. La localisation, près du rond-point, d'un restaurant très fréquenté (Amadora) constitue un des principaux facteurs qui déterminent cet étranglement pendant les heures de pointe car nous avons remarqué une grande concentration d'automobiles stationnées aux alentours du restaurant surtout entre 12h00 et 13h30. Pour faciliter le flux dans cette aire urbaine nous proposons :

- ◆ la construction d'espaces de stationnement du côté ouest de Terra Branca, dans le prolongement du stationnement existant à côté de la station-service, libérant la voie principale de Tira Chapéu;
- ◆ l'aménagement des voies de niveau 3 du quartier de Terra Branca qui permettront de créer des alternatives d'accès plus rapide à l'aire de stationnement, à travers la voie qui relie le lycée de Varzea et le plateau de Terra Branca.

Les voies de niveau 4 ne sont pas représentées sur la figure 48 en raison de l'échelle de la photo aérienne. A ce niveau, les problèmes sont les plus graves car, dans les quartiers informels (qui constituent environ 60% des quartiers de la ville), les voies ne sont pas pavées, les rues sont étroites et tortueuses, et pleines de trous, les trottoirs n'existent pas et les déplacements sont difficiles, même à pieds. Dans les quartiers formels, la plupart des voies sont pavées et les déplacements à l'intérieur sont faciles, même si les trous sur les pavés sont très fréquents. La Câmara Municipal assume la maintenance des rues,

mais le rythme de formation des trous sur les pavés est plus rapide que celui du travail des équipes de manutention. Cette situation témoigne, encore une fois, de l'incapacité de la ville (services, infrastructures et équipements) à gérer les rythmes de croissance urbaine actuels.

Pour résoudre les problèmes de circulation, il est fortement recommandé de développer les voies des sous-réseaux inter-quartiers et intra-quartiers.

7.2. Le réseau d'autobus à Praia et l'accessibilité des quartiers

Introduction

D'après MERLIN P. (1984), les transports collectifs doivent être considérés comme facteur de base de la planification territoriale et comme élément de qualité de vie des citoyens, en privilégiant son utilisation dans les aires urbaines de plus grande intensité de transit automobile. La diffusion des transports collectifs produit des économies d'échelles à différents niveaux : réduction du nombre d'automobiles individuelles sur les routes, réduction de la consommation d'énergie, de la pollution, et des opportunités de stress pour les voyageurs. Les déplacements à pieds sont aussi très importants dans les villes mais ils sont plus difficiles de mesurer et, par conséquent, moins étudiés.

SEGUI PONS J.M. et PETRUS BEY J.M. (1991) ont distingué trois perspectives d'analyse des transports en géographie :

- ◆ Quantitative – études qui analysent les interactions spatiales, la caractérisation et la structure des réseaux de transport, les flux de personnes et de biens. Il s'agit d'études qui se développent autant à micro que macro-échelle et s'associent au comportement de *l'homme économique* : dès les études des réseaux de transport intra-urbains, en passant par les études à l'échelle nationale, régionale et locale, jusqu'aux études qui analysent la problématique des transports à l'échelle internationale.
- ◆ Sociale – études qui abordent les questions liées à l'analyse des distances cognitives, au comportement individuel et/ou en groupes socialement différenciés et s'associent plutôt à la géographie du comportement et à l'analyse du comportement de *l'homme sentiment*. Cette perspective n'exclut pas l'utilisation de techniques quantitatives. Néanmoins l'échelle la plus

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

utilisée par cette perspective est la micro-échelle, surtout focalisée sur des études de géographie urbaine. Les chercheurs qui utilisent cette perspective montrent un intérêt particulier aux questions liées aux décisions et comportements des résidents en fonction des différentes perceptions des échelles et dimensions urbaines en tenant compte, parmi d'autres variables, de sa localisation résidentielle, suburbaine ou centrale. Un autre aspect important est l'analyse de l'influence de la localisation résidentielle sur la perception des distances et sur le comportement des résidents en ce qui concerne les déplacements. Encore dans cette perspective, la géographie du *bien-être* s'intéresse à l'analyse des inégalités socio-spatiales et l'accès différencié aux transports collectifs ;

- ◆ Temporelle – études qui privilégient la micro-échelle et l'analyse des déplacements urbains. La variable *temps* est très présente dans les études de mobilité différenciée (par sexe, par âge et par niveau de motorisation). Cette perspective est surtout associée à la géographie du comportement ;

Nous plaçons notre étude dans le premier groupe, celui de la perspective quantitative, car notre intérêt se focalise sur une analyse des caractéristiques du réseau des transports collectifs à Praia en ce qui concerne le niveau de connexité et d'accessibilité, ceci afin de nous permettre de comprendre le niveau de centralité et d'accessibilité des quartiers de la ville. Nous avons introduit la variable *temps* dans notre analyse, à travers la comparaison des caractéristiques du réseau en 2002 et en 2008. Notre échelle d'analyse est la micro-échelle, nous avons comme cas d'étude les quartiers de la ville. Les études quantitatives existantes en Géographie des transports peuvent être divisées en trois grands groupes thématiques, selon SEGUI PONS J .M. et PETRUS BEY J.M. (1991) :

- ◆ études qui analysent le réseau de transport, sa localisation, sa structure et les relations avec d'autres réseaux;
- ◆ études qui analysent les flux dans les réseaux de transport : intensité, continuité et intermittence. La hiérarchisation territoriale à partir de l'analyse des flux. La prévision de la demande de flux et, avec elle, la simulation de modèles prédictifs de demande ;
- ◆ études qui analysent la signification et l'influence des réseaux et des flux de marchandise sur le développement économique des régions centrales ou des

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

nœuds qui sont desservis pour le réseau, établissant la connexion entre eux ou provoquant leur isolement;

Pour atteindre leurs objectifs, les trois groupes thématiques utilisent différentes méthodologies et techniques surtout issues de la mathématique et de la statistique. Pour ce chapitre, en tenant compte des objectifs spécifiques de notre thèse, nous avons utilisé la théorie des graphes et analysé les aspects évoqués dans le premier groupe thématique. Nous avons analysé les caractéristiques du réseau de transport collectif à Praia, le niveau de centralité des nœuds, le niveau de connexité du réseau et le rapport avec l'accessibilité des quartiers et la croissance urbaine.

La description précise des réseaux de transport collectifs pose beaucoup de difficulté si l'on n'a pas recours à des méthodes illustratives pour mieux comprendre sa structure et ses caractéristiques. La théorie des graphes est la plus indiquée : elle permet de visualiser les connexions entre les nœuds du réseau et, à travers eux, de calculer la connexité du réseau et le niveau d'accessibilité de chaque nœud et, ainsi, mieux comprendre la croissance urbaine. Cette théorie permet aussi de comparer le réseau en deux moments différents, de voir comment il se développe et d'établir un rapport avec le développement urbain.

De manière générale, un graphe permet de représenter la structure, les connexions d'un ensemble complexe en exprimant les relations entre ses éléments : réseau de communication, réseaux routiers, interaction de diverses espèces animales, circuits électriques, etc. Les graphes constituent donc une méthode de pensée qui permet de modéliser une grande variété de problèmes en se ramenant à l'étude de sommets et d'arcs (SIGWARD E., 2002).

La théorie des graphes est née en 1736 quand Euler démontra qu'il était impossible de traverser chacun des sept ponts de la ville russe de Königsberg (actuelle Kaliningrad) une fois exactement et de revenir au point de départ.

La théorie des graphes constitue un domaine des mathématiques. Historiquement, elle s'est aussi développée au sein de disciplines diverses telles que la chimie (modélisation de structures), la biologie (génomique), les sciences sociales (modélisation des relations) ou en vue d'applications industrielles (problème du voyageur de commerce). D'une manière

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

générale, un graphe permet de représenter simplement la structure, les connexions, les cheminements possibles d'un ensemble complexe comprenant un grand nombre de situations, en exprimant les relations, les dépendances entre ses éléments (réseau de communication, réseaux ferroviaire ou routier, arbre généalogique, diagramme de succession de tâches en gestion de projet, ...). En plus de son existence purement mathématique, le graphe est aussi une structure de données puissante pour l'informatique LOPEZ P. (2005).

Pour étudier les réseaux, la théorie des graphes propose un certain nombre de d'indices et de mesures qui permettent une analyse profonde du réseau. Dans l'annexe 2, nous présentons un résumé des indices et mesures qui nous avons choisis pour analyser les caractéristiques du réseau d'autobus de la ville de Praia en 2001 et 2008. Le choix de 2001 en tant que limite inférieure de la période d'analyse est justifié parce que c'est l'année du début de l'expansion du réseau.

Les caractéristiques générales du réseau d'autobus

Après l'indépendance nationale, en Juillet 1975, le gouvernement a créé une entreprise de transports collectifs dénommée TRANSCOR. Cette entreprise a détenu le monopole du secteur jusqu'en 2000. D'après un rapport d'activités et comptes de l'entreprise (1999), à partir de l'approbation de la nouvelle loi d'exploitation du système de transports collectifs, publiée en 1993, TRANSCOR a perdu l'exclusivité du secteur et a commencé à fonctionner dans un contexte très difficile, caractérisé par le flou et le manque de résolution des questions fondamentales, notamment :

- ◆ Absence de réglementation du secteur de transports collectifs ;
- ◆ Concurrence déloyale des autres entreprises du secteur ;
- ◆ Tarifs non actualisés ;
- ◆ Retard dans le processus de restructuration de l'entreprise ;
- ◆ Absence de définition de l'évenir de l'entreprise;
- ◆ Gestion des ressources humaines non actualisée;
- ◆ Faible capacité d'offre de services;
- ◆ Accumulation de dettes auprès des institutions de crédit ;
- ◆ Déséquilibres entre coûts et bénéfices provoquant l'accumulation de préjudices ;

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

Jusqu'à 1993, TRANSCOR s'était chargée de la gestion du système de transport collectif. La nouvelle loi a transféré cette compétence aux collectivités locales (*Câmaras Municipais*), ce qui a créé un vide légal qui aurait dû être rempli par un cadre légal qui réglementait la concurrence, avant d'autoriser l'entrée de nouvelles entreprises dans le marché. Cela n'a pas été fait, ce qui a déclenché le début de la faillite de l'entreprise.

Le rapport d'activités du premier trimestre 2000 dénonce la situation encore plus difficile traversée par l'entreprise. Les contraintes citées auparavant se sont aggravées et l'entreprise n'arrivait plus à satisfaire la demande du secteur. Un incendie, en Octobre 2000, a provoqué la perte de 4 véhicules, ce qui a encore aggravé la situation. Le tableau 63 montre que, jusqu'à la date du rapport, TRANSCOR continuait à contrôler le secteur, malgré les problèmes.

Tableau 63 - Nombre d'autobus par entreprise entre 1997 et 2000

ENTREPRISES	1997	1998	1999	2000	Δ	%
TRANSCOR	39	42	41	41	0,0%	0,71
TOTAL CONCURRENCE	13	17	18	17	-5,6%	0,29
MOURA COMPANY	9	12	11	10	-9,1%	0,17
TRANSKISHA	1	2	3	3	0,0%	0,05
SOLATLÁNTICO	3	3	4	4	0,0%	0,07
TOTAL GENERAL	52	59	59	58	-1,7%	1,00

Source : CENTEIO T. (2000)

D'après CENTEIO T., les entreprises concurrentes continuaient à opérer sans itinéraires et sans horaires prédéfinis, créant une concurrence déloyale, en concentrant tous les autobus sur les trajets les plus fréquentés pendant les horaires de flux élevé de passagers (exemple de la ligne 34 entre Vila Nova, Achada Santo António, Sucupira et Platô).

Selon cet auteur, la situation décrite provoquait différentes situations de risque, notamment :

- ◆ Vitesse excessive pour dépasser la concurrence, ce qui mettait en danger les passagers et les piétons et augmentait les risques d'accidents divers;
- ◆ Embouteillages dans les aires situées aux alentours des arrêts d'autobus étant donné l'exiguïté des espaces réservés à cet effet;

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

- ◆ Conflits entre les conducteurs des différents entreprises et la police de transit ;
- ◆ Chaos des arrêts d'autobus – manque d'espace, non organisation du flux d'autobus, absence d'horaires fixes, etc.

Après la faillite de TRANSCOR, l'entreprise qui a monopolisé le secteur est Moura Company. TRANSKISHA avait disparu quelques années auparavant. SOLATLÂNTICO est la deuxième entreprise de transports collectifs qui opère dans le secteur dans la ville de Praia. Cette entreprise a commencée à fonctionner avant l'indépendance et appartenait à un entrepreneur Portugais. Quand il est parti, il a laissé l'entreprise à un ami qui l'exploite encore aujourd'hui. L'entreprise ne s'est pas beaucoup développée au long des années. En Avril 2008 elle comptait seulement 12 autobus. Selon les informations données par la direction de l'entreprise, ils n'ont pas d'autobus suffisants pour pouvoir définir des trajets et des horaires fixes, alors ils circulent en fonction de l'intensité du mouvement des personnes. C'est pour cette raison que nous n'avons pas les informations permettant d'inclure cette entreprise dans notre analyse.

D'après les informations fournies par la direction de l'entreprise Moura Company en Mars 2008, (tableau 64), le parc d'autobus était constitué de 72 véhicules de marques différentes, dont 69,4% de marque ISUZU et 27,8% COASTER. La plupart des véhicules, soit 68,5%, ont été acquis en 2001 et 2002, dates de l'expansion de l'entreprise Moura Company, après faillite de TRANSCOR, l'entreprise de transports collectifs qui appartenait à l'Etat. Les modèles ISUZU MD27/50, fabriqués entre 2001 et 2002, sont des véhicules de petite dimension, avec 44 places (21 places assises et 23 debout), bien adaptés aux dimensions des voies mais peu adaptés à la grande affluence de passagers, surtout dans les principales lignes (2, 3, 4,6 et 10) et pendant les heures de pointe. Les véhicules COASTER ont 40 places (dont 22 assises et 18 debout) et sont des véhicules fabriqués entre 2002 et 2005. La plupart des COASTER (55%), étaient affectés aux lignes 3 (Safende/Vila Nova/Fazenda/ Achada Santo Antonio/Platô), 4 (Platô/ Achada Santo Antonio/ Safende/Vila Nova/Fazenda) et 10 (Palmarejo/Platô/Calabaceira). La ligne 10 est la seule à avoir plus de véhicules TOYOTA COASTER que d'ISUZU (50% contre 43%).

Les autres lignes étaient desservies surtout par des véhicules ISUZU (plus de 65% du total des véhicules de la ligne).

Tableau 64 - Caractéristiques du parc d'autobus en 2008

Ligne	Trajet	Total d'auto bus	ISUZU		Toyota	Mercedes	Ásia
			Turquaz	MD27/50			
2	Terra Branca /Platô/Achadinha/Pensamento/ SPLatada	8	2	5	1	0	0
3 e 4	A.Santo Antonio/ Safende/Vila Nova/Fazenda/Platô	15	4	6	4	1	0
5	Platô/Safende/ Ponta d'Agua	5	0	5	0	0	0
6	Achada Grande/Platô/Meio Achada	10	0	8	2	0	0
7	Eugénio Lima/ Achadinha/Platô	4	0	3	1	0	0
8	Platô/Castelão/ Achada Mato/Palmarejo/Prainha	1	0	1	0	0	0
9	Platô/Porto/ Achada Tras	4	0	3	1	0	0
10	Palmarejo/Platô/Calabaceira	14	1	5	7	0	1
11	Platô/ Achada São Filipe	4	0	3	1	0	0
13*	A.Santo Antonio / Palmarejo	2	0	0	2	0	0
14	Platô/Palmarejo	2	0	2	0	0	0
15*	Eugénio Lima/ Platô/ A.Santo Antonio	1	0	0	1	0	0
16	Aeroporto/Platô/ A. Santo Antonio	2	2	0	0	0	0
Total de bus		72	9	41	20	1	1

* nouvelles lignes prévues

Le réseau est constitué de 12 lignes actives d'autobus et on prévoit l'ouverture prochaine de deux lignes (13 et 15). Les lignes 3, 4, 6 et 10 relient les principaux centres de commerce et services de la ville (Platô, Chã d'Areia, Sucupira, Achada Santo Antonio et Palmarejo), et par conséquent l'affluence des passagers y est plus intense. Ces lignes concentrent la majorité des véhicules de la flotte (54,2% du total). L'autobus le plus grand était, au moment de la récolte de données, affectée à la ligne la plus fréquentée, celle de Achada Santo Antonio/ Safende/Vila Nova/Fazenda/Platô. Il s'agit d'un véhicule ancien (fabriqué en 1988) de marque MERCEDEZ (modèle AMELIA) avec un total de 69 places (44 assises et 25 debout). Le deuxième véhicule le plus grand est un véhicule de marque ASIA (modèle SMITH) avec 67 places (47 assises et 20 debout) affecté à la deuxième ligne la plus fréquentée, celle de Palmarejo/Platô/Calabaceira. L'ancienneté de ces deux véhicules est un problème parce qu'ils tombent fréquemment en panne.

Le graphe de la figure 50 représente le réseau de bus qui dessert la ville de Praia. L'expansion de la ville de Praia s'est faite à partir du Platô en direction des autres plateaux de la ville, en traversant les fonds de vallées intermédiaires. Les réseaux de voirie et des transports collectifs sont le décalque de la façon dont la ville s'est développée. Les sommets constituent les nœuds principaux du réseau et les arêtes, les liaisons entre eux. L'étiquetage des sommets correspond à la toponymie des quartiers ou des lieux importants du réseau (Sucupira est le marché permanent le plus important de la

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

ville et Rotunda est un rond-point crucial du réseau, tous les autres sommets représentent les quartiers de la ville).

Le réseau était constitué, en 2001, par un total de 33 nœuds⁴¹. Le graphe représentant ce réseau est incomplet parce que certains de ses nœuds n'étaient pas alors connectés au réseau. En 2001, 23 des nœuds étaient reliés au réseau par 26 arêtes (figure 50) et les 10 quartiers restants non connectés de la ville ont été représentés par des nœuds isolés. Le graphe contient deux points d'articulation principaux, les sommets de Fazenda et Chã d'Areia, dont la suppression aurait déclenché la désarticulation complète du réseau. Le sommet de Fazenda rassemble les trajets qui desservent les parties Nord, Est et Ouest du réseau et celui de Chã d'Areia fait la même chose pour les trajets qui desservent le sud-ouest de la ville. Le réseau de bus de Praia était en 2001 un réseau de degré 6, dont le sommet de Fazenda était celui qui avait déterminé cette valeur, car il avait la plus grande taille de voisinage (6 liaisons directes avec d'autres sommets). Le sommet de Chã d'Areia était le deuxième avec la plus grande taille de voisinage, avec 5 liaisons directes avec d'autres sommets, mais malgré cela, il n'était que le cinquième sommet le plus central de la ville à cause des valeurs de Shimbél et König (tableau 66). La centralité/accessibilité des sommets peut être déterminée en croisant cette information avec celle du nombre König et de l'indice Shimbél ce qui mène à la conclusion que le sommet le plus central du réseau était celui de Fazenda (tableau 66 et figure 50).

⁴¹ Tous les quartiers sont représentés dans le graphe, même ceux qui ne sont pas connectés au réseau

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

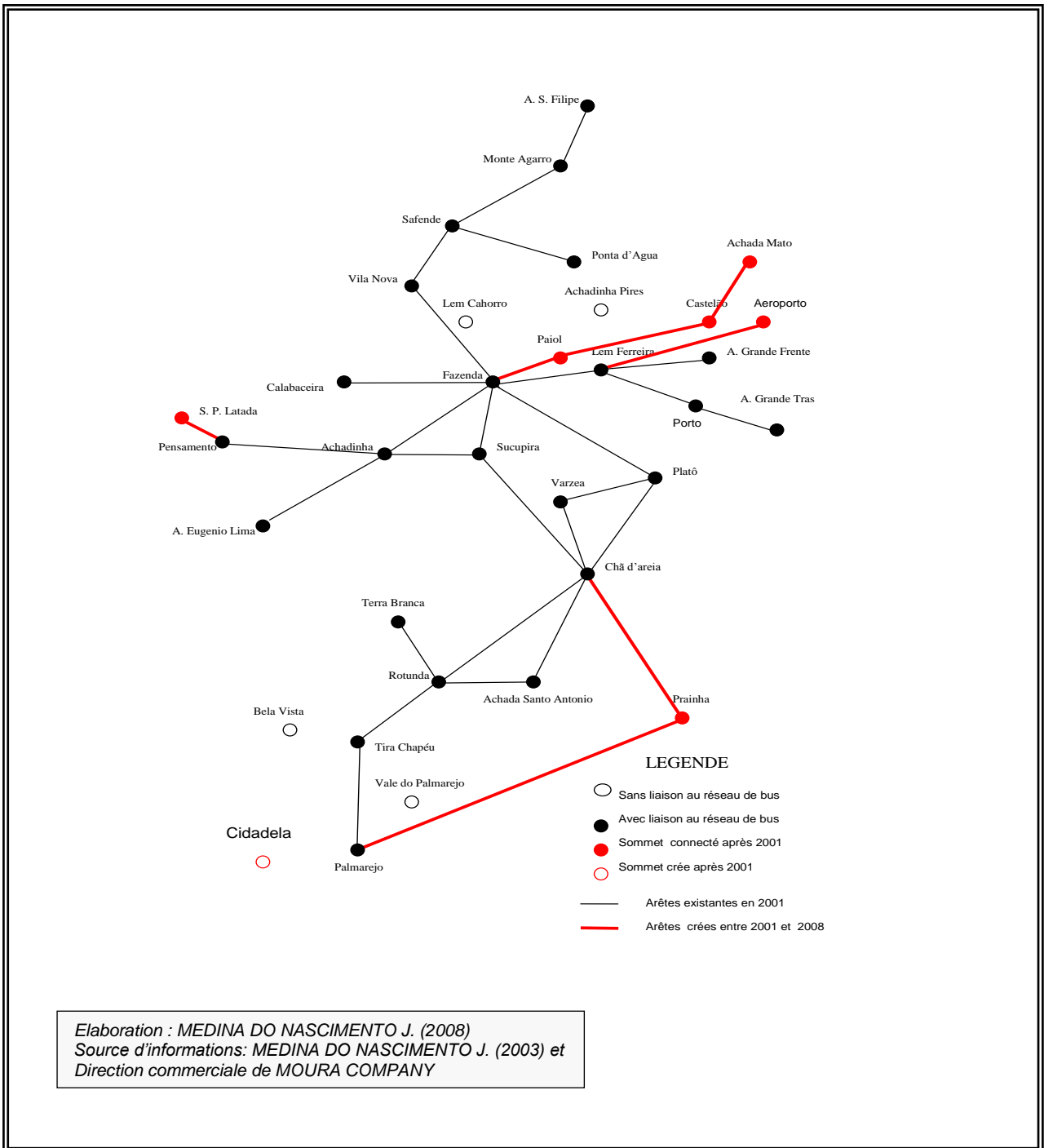


Figure 50 - Graphe des connexions des sommets au réseau d'autobus en 2001 et 2008

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

Tableau 65 - Matrice d'adjacence du graphe représentant le réseau d'autobus en 2000

	ASp	MAg	Saf	PAg	AM	VN	LC	AlP	CC	Ph	LF	AGP	AGI	Phz	Cal	Ach	SPL	Pen	Suc	Var	PL	CAR	AbL	Id	Mot	ASA	Py	IC	EV	Pal	Vhal	Por	Aer	Did	?		
ASp		1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
MAg	1		1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
Saf	0	1		1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	
PAg	0	0	1		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
AM	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VN	0	0	1	0	0		0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
LC	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AlP	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CC	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ph	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LF	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3
AGP	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
AGI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	
Phz	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0		1	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
Cal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
Ach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0		0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	
SPL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Pen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
Suc	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0		0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	
Var	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
PL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1		1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
CAR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1		0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
AbL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
Id	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
Mot	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1		1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	4	
ASA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1		0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
Py	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
IC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	2	
EV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Pal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1		0	0	0	0	0	0	0	1	
Vhal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	
Por	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	2	
Aer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	
Did	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0
F	1	2	3	1	0	2	0	0	0	0	3	1	1	6	1	4	0	1	3	2	3	5	1	1	4	2	0	2	0	1	0	2	0	2	0	0	

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

Tableau 66 - Matrice d'accessibilité du graphe représentant le réseau d'autobus en 2000

	ASP	MAg	Saf	PAg	AM	VN	LC	AI'	Cax	I'he	LP	AGP	AGI	Paiz	Cal	Ach	SPL	I'he	Suc	Var	PL	CAr	AbL	Id	Not	ASA	I'y	IC	BV	I'he	W'he	I'or	Aer	Cid	S	K		
ASP		1	2	3	0	2	0	0	0	0	3	6	7	4	5	5	0	6	5	7	5	6	6	6	7	7	0	6	0	6	0	6	0	0	121	9		
MAg	1		1	2	0	2	0	0	0	0	4	5	6	3	4	4	0	5	4	6	4	5	5	7	6	6	0	7	0	6	0	5	0	0	100	8		
Saf	2	1		1	0	1	0	0	0	0	3	4	5	2	3	3	0	4	3	5	2	4	4	6	5	5	0	6	0	7	0	4	0	0	81	7		
PAg	3	2	1		0	2	0	0	0	0	4	5	6	3	4	4	0	5	4	6	4	5	5	7	6	6	0	7	0	6	0	5	0	0	102	8		
AM	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
VN	3	2	1	2	0		0	0	0	0	2	3	4	1	2	2	0	3	2	3	2	3	3	5	4	4	0	5	0	6	0	3	0	0	85	6		
LC	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
AI'	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Cax	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I'he	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LP	3	4	3	4	0	2	0	0	0	0		1	2	1	2	2	0	3	2	3	2	3	3	5	4	4	0	5	0	6	0	1	0	0	87	6		
AGP	6	5	4	5	0	3	0	0	0	0	1		3	2	3	3	0	4	3	4	3	4	4	6	5	5	0	6	0	7	0	2	0	0	88	7		
AGI	7	6	5	6	0	4	0	0	0	0	2	3		3	4	4	0	5	4	5	4	5	7	6	6	0	7	0	8	0	1	0	0	107	8			
Paiz	4	3	2	3	0	1	0	0	0	0	1	2	3		1	1	0	1	1	2	1	2	2	4	3	3	0	4	0	5	0	2	0	0	51	5		
Cal	5	4	3	4	0	2	0	0	0	0	2	3	4	1		2	0	3	2	3	2	3	5	4	4	0	5	0	6	0	2	0	0	73	6			
Ach	5	4	3	4	0	2	0	0	0	0	2	3	4	1	2		0	1	1	3	3	2	1	4	3	3	0	4	0	5	0	3	0	0	83	5		
SPL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
I'he	6	5	4	5	0	3	0	0	0	0	3	4	5	1	2	1	0		2	4	3	3	2	5	4	4	0	5	0	6	0	3	0	0	83	6		
Suc	5	4	3	4	0	2	0	0	0	0	2	3	4	1	2	1	0	2		2	2	1	2	3	2	3	0	3	0	4	0	3	0	0	58	5		
Var	7	6	5	6	0	3	0	0	0	0	3	4	5	2	3	3	0	4	2		1	1	4	3	2	2	0	3	0	4	0	4	0	0	77	7		
PL	5	4	3	4	0	2	0	0	0	0	2	3	4	1	2	3	0	3	2	1		1	4	3	2	2	0	3	0	4	0	3	0	0	61	5		
CAr	6	5	4	5	0	3	0	0	0	0	3	4	5	2	3	2	0	3	1	1	1		3	2	1	1	0	2	0	3	0	4	0	0	84	6		
AbL	6	5	4	5	0	3	0	0	0	0	3	4	5	2	3	1	0	2	2	4	4	3		5	4	4	0	5	0	6	0	4	0	0	84	6		
Id	6	7	6	7	0	5	0	0	0	0	5	6	7	4	5	4	0	5	3	3	2	2	5		1	2	0	2	0	3	0	6	0	0	92	6		
Not	7	6	5	6	0	4	0	0	0	0	4	5	6	3	4	3	0	4	2	2	2	1	4	1		1	0	1	0	2	0	5	0	0	78	7		
ASA	7	6	5	6	0	4	0	0	0	0	4	5	6	3	4	3	0	4	3	2	2	1	4	2	1		0	2	0	3	0	5	0	0	82	7		
I'y	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
IC	6	7	6	7	0	5	0	0	0	0	5	6	7	4	5	4	0	5	3	3	3	2	5	2	1	2		0	1	0	6	0	0	97	6			
BV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0		
I'he	9	8	7	8	0	6	0	0	0	0	6	7	8	5	6	5	0	6	4	4	4	3	6	3	2	3	0	1	0		0	7	0	0	118	9		
W'he	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	
I'or	6	5	4	5	0	3	0	0	0	0	1	2	1	2	3	3	0	5	3	4	3	4	4	6	5	5	0	6	0	7	0		0	0	87	7		
Aer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Cid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0
S	121	100	81	102	0	85	0	0	0	0	87	88	107	51	73	83	0	83	58	77	61	64	84	99	78	82	0	97	0	118	0	87	0	0	0	0		
K	9	8	7	8	0	6	0	0	0	0	6	7	8	5	6	5	0	6	5	7	5	6	6	8	7	7	0	8	0	9	0	7	0	0	0	0		

L'indice d'accessibilité topologique de Shimbél, qui détermine le nombre total d'arêtes nécessaires pour relier chaque sommet à tous les autres sommets du réseau, par le chemin le plus court, varie en raison inverse de la centralité/accessibilité. Fazenda était alors (en 2000) le sommet avec le plus petit indice Shimbél du réseau car il était relié à tous les sommets par un minimum des 51 arêtes et c'était la valeur la plus petite de l'ensemble étudié.

En ce qui concerne le nombre König⁴², lequel permet de déterminer le nombre maximal d'arêtes entre un sommet et n'importe quel autre sommet du réseau, par le chemin le plus court, le comportement de Fazenda en 2001 était semblable car il avait la plus petite valeur, 5 arêtes pour le relier au sommet le plus éloigné qui était Palmarejo. Par contre, le deuxième sommet le plus central du réseau était Sucupira avec les valeurs de 58 Shimbél, et 5 König. Pour ce dernier sommet, le degré était 3. Même si le degré du sommet et le nombre König sont très importants pour aider à calculer la centralité, l'indice qui détermine vraiment la centralité/accessibilité des nœuds est l'indice Shimbél : il faut donc croiser l'information des trois indices. Le sommet du Platô était le troisième le plus central du réseau, même s'il présentait seulement le degré 3. Le nombre König était 5, valeur identique aux deux précédents, mais l'indice Shimbél était 61. Tous les trajets d'autobus passent par le centre historique, le quartier du Platô, ce qui fait de ce sommet le plus congestionné et un des plus centraux du réseau (tableau 68 et figure 50). En 2001, le sommet le moins central/accessible de la ville était Achada São Filipe, avec les valeurs de degré 1, König 9 et Shimbél 121. Palmarejo était le deuxième le moins central avec degré 1, König 9 et Shimbél 118. Il s'agit des deux extrêmes Nord et Sud du réseau. Le graphe qui représente le réseau d'autobus en 2008 (figure 50) permet de remarquer que 6 sommets qui étaient isolés en 2001 sont désormais connectés au réseau. Le graphe du réseau en 2008 était alors constitué de 29 sommets liés au réseau par 33 arêtes et 5 sommets isolés. Il faut souligner qu'avec la construction d'un nouveau quartier à l'Ouest du Palmarejo, dénommé Cidadela, un nouveau sommet apparaît (ce qui fait un total de 34 sommets) mais sans connexion au réseau d'autobus.

⁴²

Permet de déterminer la centralité/accessibilité du sommet et varie en raison inverse de la centralité.

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

Tableau 67 - Matrice d'adjacence du graphe représentant le réseau d'autobus en 2008

	ASF	MAg	Saf	PAG	AM	VN	LC	AP	Cas	Pai	LF	AGF	AGT	Faz	Cal	Ach	SPL	Pen	Suc	Var	PL	CAR	AEL	TB	Rot	ASA	Pr	TC	BV	Pal	VPal	Por	Aer	Cid	dg
ASF		1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
MAg	1		1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Saf	0	1		1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
PAG	0	0	1		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
AM	0	0	0	0		0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
VN	0	0	1	0	0		0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
LC	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AP	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cas	0	0	0	0	1	0	0	0		1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Pai	0	0	0	0	0	0	0	0	1		0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
LF	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	4
AGF	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
AGT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1
Faz	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0		1	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
Cal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Ach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0		0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
SPL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Pen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Suc	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0		0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Var	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
PL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1		1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
CAR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1		0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	6
AEL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
TB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Rot	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0		1	0	1	0	0	0	0	0	0	4	
ASA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0		1	0	0	0	0	0	0	0	2	
Pr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0		0	0	1	0	0	0	0	2	
TC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0		0	0	1	0	0	0	2	
BV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0
Pal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0		0	0	0	0	2
VPal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0
Por	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	2
Aer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	1
Cid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
dg	1	2	3	1	1	2	0	0	2	2	4	1	1	7	1	4	1	2	3	2	3	6	1	1	4	2	2	2	0	2	0	2	2	1	0

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

Tableau 68 - Matrice d'accessibilité du graphe représentant le réseau d'autobus en 2008

	ASF	MAg	Saf	PAg	AM	VN	LC	AP	Cas	Pai	LF	AGF	AGT	Faz	Cal	Ach	SPL	Pe n	Su c	Var	PL	CAr	AE L	TB	Rot	ASA	Pr	TC	BV	Pal	VPal	Por	Aer	Cid	S	K		
ASF		1	2	3	7	3	0	0	6	5	5	6	7	4	5	5	7	6	5	4	7	5	6	6	8	7	7	7	8	0	8	0	6	6	0	158	8	
MAg	1		1	2	6	2	0	0	5	4	4	5	6	3	4	4	6	5	4	6	4	5	5	7	6	6	6	7	0	7	0	5	5	0	131	7		
Saf	2	1		1	5	1	0	0	4	3	3	4	5	2	3	3	5	4	3	5	3	4	4	6	5	5	5	6	0	6	0	4	4	0	106	6		
PAg	3	2	1		6	2	0	0	5	4	4	5	6	3	4	4	6	5	4	6	4	5	5	7	6	6	6	7	0	7	0	5	5	0	133	7		
AM	7	6	5	6		4	0	0	1	2	4	6	7	3	4	4	6	5	4	6	4	5	5	7	6	6	6	7	0	7	0	5	5	0	143	7		
VN	3	2	1	2	4		0	0	3	2	2	3	4	1	2	2	3	3	2	3	2	3	3	5	4	4	4	5	0	5	0	3	3	0	83	5		
LC	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AP	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cas	6	5	4	5	1	3	0	0		1	3	5	6	2	3	3	5	4	3	5	3	4	4	6	5	5	5	6	0	6	0	4	4	0	116	6		
Pai	5	4	3	4	2	2	0	0	1		2	3	4	1	2	2	4	3	2	3	2	3	3	5	4	4	4	5	0	5	0	3	3	0	88	5		
LF	5	4	3	4	4	2	0	0	3	2		1	2	1	2	2	4	3	2	3	2	3	3	5	4	4	4	5	0	5	0	1	1	0	84	5		
AGF	6	5	4	5	6	3	0	0	5	3	1		3	2	3	3	5	4	3	4	3	4	4	6	5	5	6	0	6	0	2	2	0	113	6			
AGT	7	6	5	6	7	4	0	0	6	4	2	3		3	4	4	6	5	4	5	4	5	5	7	6	6	6	7	0	7	0	1	3	0	138	7		
Faz	4	3	2	3	3	1	0	0	2	1	1	2	3		1	1	3	1	1	2	1	2	2	4	3	3	3	4	0	4	0	2	2	0	64	4		
Cal	5	4	3	4	4	2	0	0	3	2	2	3	4	1		2	4	3	2	3	2	3	3	5	4	4	4	5	0	5	0	3	3	0	92	5		
Ach	5	4	3	4	4	2	0	0	3	2	2	3	4	1	2		2	1	1	3	3	2	1	4	3	3	3	4	0	4	0	3	3	0	79	5		
SPL	7	6	5	6	6	3	0	0	5	4	4	5	6	3	4	2		1	3	5	4	4	3	6	5	5	5	6	0	6	0	5	5	0	129	7		
Pen	6	5	4	5	5	3	0	0	4	3	3	4	5	1	3	1	1		2	4	3	3	2	5	4	4	4	5	0	5	0	5	4	0	103	6		
Suc	5	4	3	4	4	2	0	0	3	2	2	3	4	1	2	1	3	2		2	2	1	2	3	2	3	2	3	0	3	0	3	3	0	74	5		
Var	7	6	5	6	6	3	0	0	5	3	3	4	5	2	3	3	5	4	2		1	1	4	3	2	2	2	3	0	3	0	4	4	0	101	7		
PL	5	4	3	4	4	2	0	0	3	2	2	3	4	1	2	3	4	3	2	1		1	4	3	2	2	2	3	0	3	0	3	3	0	78	5		
CAr	6	5	4	5	5	3	0	0	4	3	3	4	5	2	3	2	4	3	1	1	1		3	2	1	1	1	2	0	2	0	4	4	0	84	6		
AEL	6	5	4	5	5	3	0	0	4	3	3	4	5	2	3	1	3	2	2	4	4	3		5	4	4	4	5	0	5	0	4	4	0	106	6		
TB	8	7	6	7	7	5	0	0	6	5	5	6	7	4	5	4	6	5	3	3	3	2	5		1	2	3	2	0	3	0	6	6	0	132	8		
Rot	7	6	5	6	6	4	0	0	5	4	4	5	6	3	4	3	5	4	2	2	2	1	4	1		1	2	1	0	2	0	5	5	0	105	7		
ASA	7	6	5	6	6	4	0	0	5	4	4	5	6	3	4	3	5	4	3	2	2	1	4	2	1		2	2	0	3	0	5	5	0	109	7		
Pr	7	6	5	6	6	4	0	0	5	4	4	5	6	3	4	3	5	4	2	2	2	1	4	3	2	2		2	0	1	0	5	5	0	108	7		
TC	8	7	6	7	7	5	0	0	6	5	5	6	7	4	5	4	6	5	3	3	3	2	5	2	1	2	2		0	1	0	6	6	0	129	8		
BV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	
Pal	8	7	6	7	7	5	0	0	6	5	5	6	7	4	5	4	6	5	3	3	3	2	5	3	2	3	1	1	0		0	6	6	0	131	8		
VPal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	
Por	6	5	4	5	5	3	0	0	4	3	1	2	1	2	3	3	5	5	3	4	3	4	4	6	5	5	5	6	0	6	0	2		0	110	7		
Aer	6	5	4	5	5	3	0	0	4	3	1	2	3	2	3	3	5	4	3	4	3	4	4	6	5	5	5	6	0	6	0	2		0	111	6		
Cid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
S	158	131	106	133	143	83	0	0	116	88	84	113	138	64	92	79	129	103	74	101	78	84	106	13	105	109	108	129	0	131	0	110	111	0				
K	8	7	6	7	7	5	0	0	6	5	5	6	7	4	5	5	7	6	5	7	5	6	6	8	7	7	8	8	0	8	0	7	6	0				

La création de nouvelles lignes d'autobus a augmenté la connexité du réseau et l'accessibilité de certains sommets : la ligne 8 qui relie Palmarejo à Achada Mato, a permis à 4 nœuds anciennement isolés, d'être connectés au réseau et a permis l'amélioration du niveau d'accessibilité des nœuds de Palmarejo, Prainha, Paiol, Castelão et Achada Mato ; la ligne 16 a permis la connexion de l'aéroport au réseau;

En 2008, la ligne 2 avait déjà été prolongée, ce qui a permis la connexion de São Pedro/Latada au réseau, contribuant à l'augmentation de la connexité du graphe (figure 50). Le réseau est passé du degré 6 au degré 7 et Fazenda a continué d'avoir la même importance qu'en 2001, tout comme les autres sommets les plus centraux de la ville. Il y a eu un changement au niveau des valeurs, sans pour autant changer l'importance relative des sommets les plus accessibles. Fazenda continue d'avoir le plus petit indice d'accessibilité de Shimbél même si l'augmentation du nombre de sommets connectés a accru cet indice jusqu'à 64 arêtes. Le nombre de König du sommet de Fazenda, était en 2008 de 4 arêtes, ce qui montre une réduction d'un arrêt par rapport à 2001 et, cette fois-ci, ce sommet se distingue plus nettement des autres, car c'est le seul à avoir une telle valeur de König. Un comportement identique de l'indice Shimbél a été vérifié par rapport à Sucupira ($S=74$) et Platô ($S=78$), qui ont, par contre, conservé la même valeur König, 5. Le sommet le moins accessible continue d'être celui de Achada São Filipe ($S=158$ et $K=8$). Palmarejo, le sommet qui en 2001 était le deuxième le moins accessible, a disparu de la liste des sommets les moins accessibles du graphe en laissant sa place à Achada Mato (sommet connecté après 2001).

Le graphe du réseau en 2001 avait un diamètre (longueur topologique) égal à 9 et celui de 2008, un diamètre 8, ce qui veut dire que l'évolution du réseau, entre 2001 et 2008 a entraîné une réduction d'un arrêt, de la distance entre les deux sommets les plus éloignés du graphe : Achada São Filipe et Palmarejo témoignent de l'amélioration de l'accessibilité des sommets. Le réseau d'autobus de la ville de Praia est peu développé car le nombre de circuits est réduit et il y a un grand nombre de sommets non connectés. En 2001 ($G1$), le nombre cyclomatique, qui représente le nombre de circuits existants dans le graphe, était de 4, ce qui veut dire que sa connexité était de 4 circuits. Le nombre de sous-graphes était très élevé, 11, ce qui réduit le niveau de connexité et d'accessibilité des sommets.

En 2008 ($G2$), avec la création des lignes 8 et 16 et le prolongement de la ligne 2, le nombre cyclomatique a été augmenté d'un circuit, totalisant 5 circuits dans le réseau (tableau 68). Le nombre d'arêtes a considérablement augmenté, +7, et le nombre de

sommets isolés, s'est considérablement réduit, -6. La différence entre les deux valeurs s'explique par l'apparition d'un nouveau sommet isolé, correspondant au quartier de Cidadela, construit après 2001.

Tableau 69 - Indices et mesures des graphes du réseau d'autobus en 2001 et 2008

Graphe 2001 (G1)	
Nombre cyclomatique	$u(G1) = e - v + p \Rightarrow 26 - 33 + 11 = 4$
Indice bêta (β)	$\beta (G1) = e/v \Rightarrow 26/33 = \mathbf{0,79}$
Indice Alpha (α)	$\alpha(G1) = u(G1)/(2v-5) = 4/[2(33)-5] \Rightarrow \mathbf{0,06}$
Indice Gamma (g)	$G (G1) = e/[1/2v(v-1)] \Rightarrow 26/[1/2 \times 33 (33-1)] \Rightarrow \mathbf{0,05}$
Graphe 2008 (G2)	
Nombre cyclomatique	$u(G2) = e - v + p \Rightarrow 33 - 34 + 6 = 5$
Indice bêta β	$\beta (G2) = e/v \Rightarrow 33/34 = \mathbf{0,97}$
Indice Alpha (α)	$\alpha(G2) = u(G2)/(2v-5) \Rightarrow 5/(2 \times 34 - 5) \Rightarrow \mathbf{0,08}$
Indice Gamma (g)	$G (G2) = e/[1/2v(v-1)] \Rightarrow 33/[1/2 \times 34 (34-1)] \Rightarrow \mathbf{0,06}$

La relation entre le nombre de circuits existants et le maximum de circuits possibles pour un total de 33 sommets identifiés en 2001 (indice α), était de 0,06, valeur très faible dans un intervalle de 0 à 1, ce qui confirme encore une fois la faible connexité du réseau d'autobus. En 2008 cette valeur a augmenté de 0,08, évolution positive, certes, mais de faible valeur.

La valeur de β était de 0,79, en 2001, valeur faible en tenant compte du fait que cet indice doit être supérieur à 1 pour les réseaux connectés (Seulement pour les *arbres*, graphes sans circuits, et pour les réseaux faiblement connectés, la valeur de β est inférieure à 1). En 2008 la valeur de β du réseau a atteint 0,97, témoignant une amélioration de la connexité du réseau mais toujours loin d'un niveau de connexion permettant une plus grande efficacité. En ce qui concerne la relation entre le nombre d'arêtes observé et le nombre d'arcs possibles (indice gamma), la situation est similaire à celle de l'indice β qui a connu une légère amélioration, augmentant de 0,05 en 2001 à 0,06 en 2008, valeurs faibles dans un intervalle de 0 à 1 (tableau 69).

Le réseau comptait, en 2001, 9 lignes d'autobus desservant 23 nœuds. Fazenda et Platô étaient les sommets par lesquels toutes les lignes passaient. Des 9 lignes existant en 2001, 4 avaient leur terminus au Platô, avec départ en différents sommets du réseau. Avec l'expansion du réseau, en 2008 il comptait déjà 12 lignes et le sommet du Platô est devenu encore plus congestionné qu'un 2001 car toutes les lignes y passaient toujours.

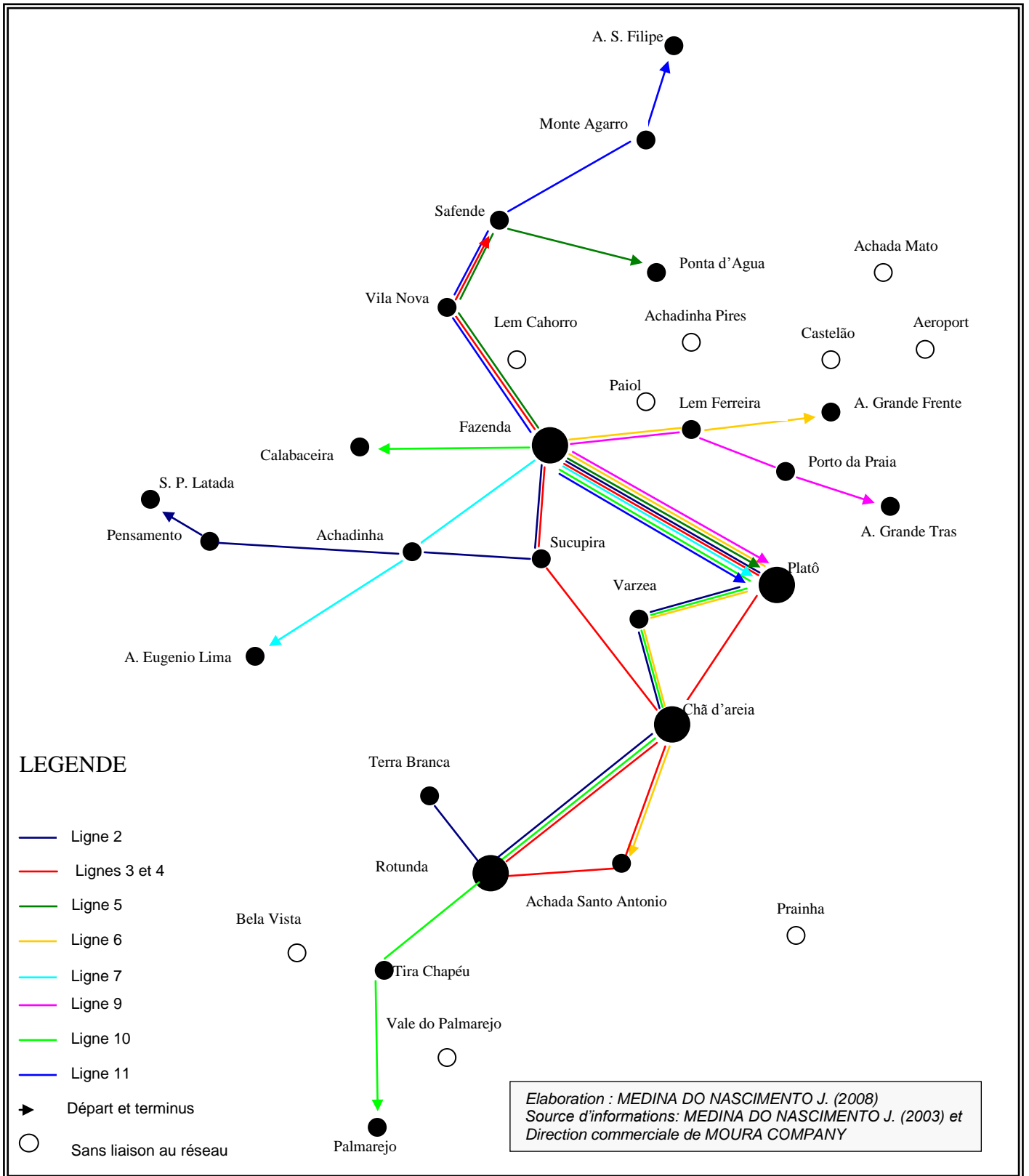


Figure 51 - Trajets et liaisons entre quartiers, par autobus, en 2002

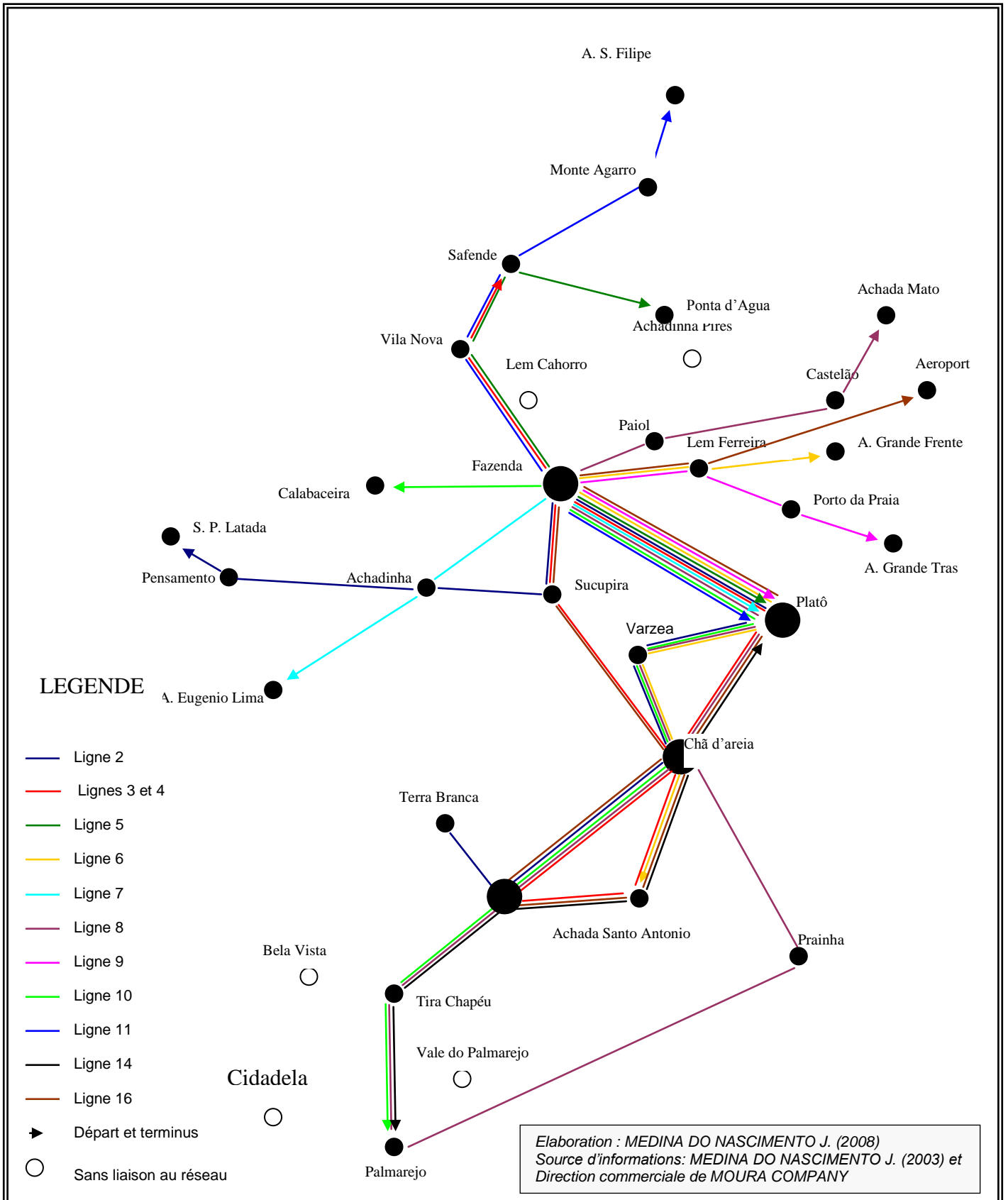


Figure 52 - Liaisons entre quartiers, par autobus, en 2008

Conclusion

Les problèmes diagnostiqués dans le système de transport collectif à Praia dénoncent un manque de planification et de prévision qui aurait permis : a) d'améliorer l'accessibilité des *praienses* aux facteurs de développement de la ville; b) d'augmenter la participation et intégration effectives de tous les résidents dans la dynamique urbaine en générale ; c) d'améliorer la qualité du système de voiries et du système de transports ; d) d'augmenter l'efficacité du réseau de transports collectifs.

Conclusion de la partie III

De l'analyse nous pouvons conclure que la tendance de concentration excessive et progressive de la circulation d'autobus à travers le nœud du Platô, augmente la difficulté de circulation automobile dans le centre historique, surtout pendant les heures de pointe. Nous proposons de repenser les trajets et éliminer les arrêts du Platô (figure 53). Pour atteindre cet objectif, sans préjudice pour la population, il faudrait repenser l'utilisation des terrains autour du Platô, surtout de Tahiti, de façon à construire là-bas un parc de stationnement des autobus urbains (puisque les terrains sont privés, il va falloir négocier avec les propriétaires). L'accès au Platô se ferait par un ascenseur et des rampes d'accès. Pour l'efficacité de cette proposition, il faudrait aménager les trois rampes d'accès déjà existantes. Il faudrait re-localiser le marché du Platô car il s'agit d'un des facteurs qui attire le plus les personnes vers le Platô. Les services et les établissements commerciaux sont aussi très importants dans ce quartier, mais aujourd'hui on assiste à une déconcentration, parce qu'ils migrent (ou créent des filiales) vers les nouveaux quartiers (par exemple Palmarejo) et vers les centres secondaires de services et commerce (Avenida Cidade de Lisboa, Fazenda, Achada São Filipe et Achada Santo António). Les infrastructures existantes du marché du Platô seraient utilisées pour la vente de souvenirs et d'autres objets d'artisanat. Ainsi les commerçants ambulants d'artisanat auraient une place fixe pour vendre leurs articles et laisseraient les voies libres. Il faudrait construire un grand marché alimentaire dans l'aire de Tahiti (relocalisation de celui qui existe aujourd'hui au Platô), à côté du parc d'autobus. Cette aire serait aménagée de façon à créer aussi un espace de détente pour les familles *praienses*. Il s'agit d'un grand espace sous-utilisé qui pourrait résoudre immédiatement cinq grands problèmes de la ville :

- ◆ le congestionnement automobile du Platô ;
- ◆ la circulation permanente des commerçants ambulants ;
- ◆ l'exiguïté du marché du Platô ;

- ◆ le manque d'esthétique du marché pendant la nuit et les week-ends à cause du mauvais rangement des produits sur les comptoirs du marché ;
- ◆ les dépôts d'ordures et les eaux usées résultant des activités quotidiennes du marché.

La construction d'un nouveau marché, avec un plus grand nombre de comptoirs de vente et d'espaces de rangement des articles et produits pendant les heures de fermeture, avec un système plus moderne d'assainissement (liaison au réseau d'égouts pour se débarrasser des eaux usées et avec un système de concentration et de collecte d'ordures plus efficace) résoudrait le problème de circulation des commerçants ambulants de produits alimentaires, permettrait de mieux organiser la vente des produits, d'améliorer les conditions d'hygiène dans et autour du marché et aussi d'améliorer les conditions de circulation des clients et commerçants dans le marché pendant les heures de grande affluence. Un autre grand problème identifié est la petite dimension des véhicules de transport collectif. La relocalisation des arrêts d'autobus du Platô éliminera le problème des voies très étroites, ce qui permettra d'acquérir des véhicules de plus grande dimension pour desservir les lignes les plus fréquentées par les usagers du réseau, contribuant ainsi à améliorer le confort des passagers. Autre problème identifié est la qualité et l'adéquabilité des arrêts d'autobus les plus congestionnés du réseau : *Rotunda et Fazenda*. Nous avons remarqué pendant notre dernière mission de terrain en octobre 2008 que l'arrêt de *Rotunda* a été aménagé de façon à ne pas déranger la circulation automobile pendant le stationnement des autobus. Nous proposons l'aménagement de l'arrêt de *Fazenda* pour les mêmes raisons car c'est le nœud le plus central et le plus fréquenté du réseau, et pendant les heures de pointe, surtout en tenant compte de la proximité de deux écoles primaires (Lavadouro et S.O.S.), le stationnement des autobus dérange beaucoup la circulation automobile.

Pour améliorer l'accessibilité du réseau nous proposons que les autorités municipales en charge des questions de transport et la principale entreprise de transport collectif à Praia (MOURA COMPANY) étudient la viabilité de la création de nouvelles lignes d'autobus pouvant permettre la connexion au réseau des quartiers de Cidadela, Bela Vista, Vale do Palmarejo, Lém Cachorro et Achadinha Pires (figure 54). Pour atteindre cet objectif, il va falloir aménager les voies intra-quartiers pour lesquelles passeront les autobus. Avec ces modifications, il y aurait une amélioration de la connexité du réseau et une augmentation du niveau d'accessibilité des nœuds qui facilitera la circulation des personnes dans la ville.

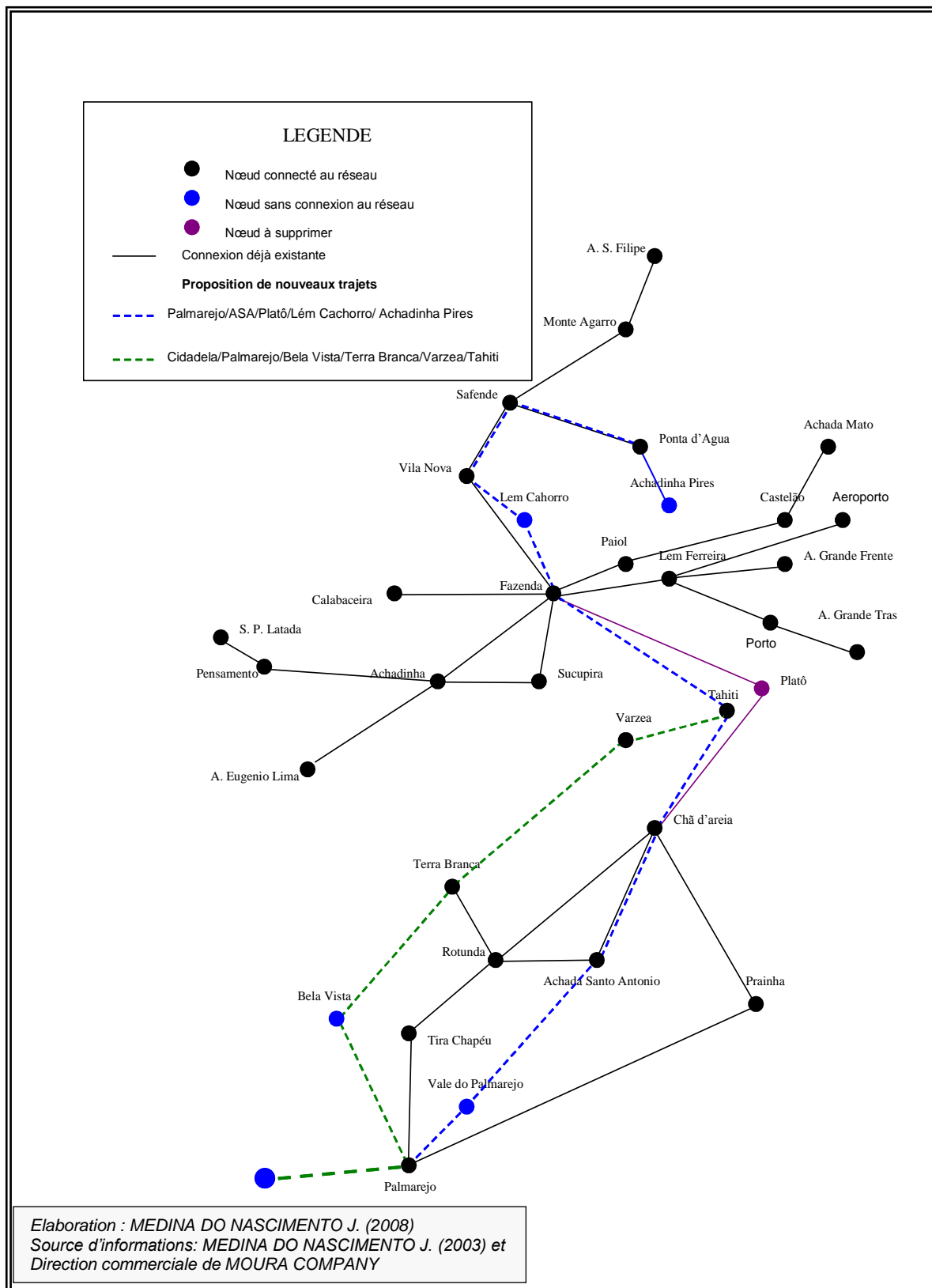


Figure 53 - Proposition d'altérations sur le réseau d'autobus à Praia

**PARTIE IV - Système de planification
et de gestion et rapport avec la
croissance urbaine dans la ville de
Praia**

Introduction

Aménager et planifier sont des actes intrinsèques de l'activité humaine. L'ordre est universel. Il est très présent dans les écosystèmes naturels, où s'insère l'homme, ce qui justifie le besoin de vivre dans un système ordonné. Selon PARTIDARIO M.R. (1999), la nature rationnelle et organisatrice de l'homme, détermine le besoin d'aménager et planifier l'activité quotidienne, individuelle ou collective, d'établir un ordre temporel, spatial ou social. De la même façon que les individus planifient leurs activités quotidiennes, leurs vacances ou leurs activités professionnelles, par périodes plus ou moins longues, les communautés ont besoin de planifier la gestion de leur environnement territorial de façon à mettre de l'ordre dans les processus humains, d'établir des règles de fonctionnement qui permettent une harmonie temporelle pour le développement d'actions ou pour l'utilisation des ressources et qui, par conséquent, permettent d'atteindre les objectifs de satisfaction des besoins et des aspirations individuelles ou collectives.

La nécessité croissante de systématiser et formaliser la planification provient de l'augmentation de la complexité des systèmes anthropiques et de leur divergence croissante avec les systèmes naturels. Le développement économique, surtout pendant les deux derniers siècles, a provoqué des déséquilibres divers au niveau des rapports entre l'homme et la nature, provoquant des dysfonctionnements des écosystèmes, lesquels peuvent perturber le fonctionnement des structures sociales et économiques.

L'analyse du système de Planification et Gestion de la ville de Praia nous a suscité les questions suivantes :

- ◆ Quelle est l'histoire de l'aménagement dans le monde et au Cap-Vert?
- ◆ Quel est le Système de Planification et de Gestion à Praia et quelle est la perspective d'abordage de Planification urbaine adoptée?
- ◆ Est-ce que le Système de Planification et de Gestion urbaine existant est adapté aux caractéristiques et aux formes de croissance urbaine à Praia ?
- ◆ Quelle est la structure d'organisation des services urbanistiques et à quel point elle détermine les caractéristiques de la croissance urbaine à Praia ?
- ◆ Quelles ont été les initiatives de Planification Urbaine et quels ont été les impacts de son exécution ?
- ◆ Existira-t-il une articulation entre les instruments de gestion urbaine et les interventions urbanistiques sur le terrain ?
- ◆ Quelles solutions possibles pour réduire les impacts de la croissance clandestine dans la ville de Praia ?

Chapitre 8. L'aménagement du territoire au Cap-Vert.

Introduction

L'histoire de la planification est liée à l'histoire de l'aménagement du territoire. Les premières tentatives de planification urbaine sont très anciennes et datent de l'antiquité. Selon PARTIDARIO M.R. (1999), la *polis* grecque, ville-état, suivi de la *civitas* romaine, de la *town* anglaise et de la *médina* islamique sont des exemples de formes émergentes de planification urbaine, d'expressions de l'aménagement du territoire non rural, qui se développèrent avec des formes et fonctions particulières au fur et à mesure que les besoins s'imposaient : villes fortifiées pour des raisons de défense, villes marché - centres d'approvisionnement et d'échanges commerciaux, ville monument avec une forte composante historique, artistique ou religieuse.

Une petite réflexion sur l'histoire de l'aménagement et de la planification dans le monde et au Cap-Vert est pertinente car permettra de comprendre les caractéristiques actuelles du Système de Planification et de Gestion à Praia.

8.1. Bref histoire de l'aménagement du territoire et de la Planification

Pendant l'antiquité, Aristote a reconnu que le premier urbaniste ayant oeuvré avec des critères scientifiques et rigoureux, qui a dépassé la théorie et a mis en pratique la doctrine de l'organisation logique de la ville fut Hipodamo, architecte grec auquel on attribue la conception de diverses villes grecques. Les villes de l'empire romain et de la période médiévale étaient planifiées au fur et à mesure que les circonstances s'imposaient. D'abord les espaces résidentiel et communautaire, avec une certaine régularité du tracé, ensuite les infrastructures, les rues et les égouts ainsi que les équipements. A cette époque, Vitruvio, architecte romain, se distingua en élaborant un traité concernant l'orientation de la ville qui, plus tard, influença les villes de la Renaissance. Néanmoins, le tracé planifié de la ville est apparu, de façon plus systématique, sous l'influence de la période rationaliste des XVII^e et XVIII^e siècles, pendant laquelle a été substitué un Plan Unitaire, dessiné selon les logiques rationalistes à la croissance organique des villes. Il s'agit de la période de développement de la ville baroque, très différente de la ville médiévale en ce qui concerne la structure physique mais aussi au niveau des institutions de l'Etat, et qui donna naissance à la ville bureaucratique (PARTIDARIO M.R., op cit. 1999).

Les premières formes d'aménagement systématisé concernent l'organisation des espaces résidentiels dans les premières civilisations, même avant l'apparition du concept. D'après MERLIN P. (2002), *dès l'Antiquité, les pouvoirs politiques, surtout s'ils dominaient des vastes espaces, ont tenté de les organiser selon un ordre qui corresponde à leurs intérêts*. Cet auteur considère que « *si les actions géopolitiques des grands États de l'Antiquité ou des Temps modernes ne peuvent être considérés comme un aspect de l'aménagement avant que ce terme n'existe, il y eut cependant des actions humaines qui peuvent incontestablement être considérées comme ressortissant à l'aménagement du territoire*. MERLIN P. (2002), a cité comme exemple l'initiative des Hollandais qui ont créé, dès le XII^e siècle, des polders pour étendre leurs terres et se protéger de la mer. Un autre exemple cité a été la création des bastides du sud-ouest de la France, au début du bas Moyen Âge (entre 1220 et 1370), pour permettre la mise en valeur agricole. Ces régions du sud-ouest de la France (Aquitaine et Midi) étaient jusqu'alors occupées par un habitat dispersé ... Selon l'auteur, *la construction des bastides ne résulte pas davantage que celle des polders d'une décision d'un pouvoir central, à l'époque assez faible. Mais d'une volonté organisée de mise en valeur d'un territoire dans l'intérêt à la fois des propriétaires fonciers (seigneurs, voire souverains, abbés) et des habitants qui y trouvaient un régime de relative liberté et des conditions améliorées d'habitat et d'exercice de leur métier. Elles assurent commodité, économie et harmonie. Il s'agit bien d'une opération d'aménagement du territoire avant la lettre* ». Au-delà des deux exemples cités, l'auteur en évoque d'autres qu'il considère ressortissant à l'aménagement du territoire en France :

- ◆ la création, à diverses époques, de villes nouvelles (des ports comme Aigues mortes par Saint Louis ou Le Havre par François I^{er}, une capitale, Versailles; des villes à fonction locale, comme Richelieu, ou administrative, telle La Roche-sur-Yon) ;
- ◆ la construction du réseau des routes royales aux XVII^e et XVIII^e siècles ;
- ◆ celle du réseau de canaux, d'Henri IV (canal de Briare) au plan Freycinet (1879) ;
- ◆ la création des villes fortifiées (par Vauban) ;
- ◆ l'aménagement de Paris par les souverains successifs jusqu'à son aboutissement sous Napoléon III, mais aussi celui d'autres villes (Lyon, Bordeaux, etc.).

Selon MERLIN P. (2002), les premières politiques officielles d'aménagement du territoire sont nées entre les deux guerres mondiales en URSS, puis timidement en Italie et en Grande-Bretagne.

A partir de la révolution industrielle et tout au long des XVIII^e et XIX^e siècles, le développement technologique a entraîné de profonds changements et transformations sur l'espace urbain ainsi que sur les politiques et méthodologies de planification et de gestion urbains. La pollution résultant de l'industrialisation rapide a provoqué de profonds déséquilibres écologiques, surtout dans les pays les plus développés. La situation de dégradation des villes a déterminé l'apparition des villes du type collectif, où il y avait une combinaison des activités industrielles et des activités agricoles de façon à corriger les dysfonctions environnementales et sociales de l'industrialisation.

Au début du XX^e siècle, à partir des idées de Ebenezer Howard, architecte anglais, le concept de *villes jardins* apparaît pour assurer la double fonction de complémentarité économique des ouvriers et de l'introduction de l'élément végétation dans le cadre d'un paysage industriel dégradé. Il s'agit d'un moment crucial pour l'émergence de l'aménagement du territoire. La dégradation croissante de l'environnement urbain a conduit à la valorisation de l'environnement rural et à l'apologie de la réincorporation de la nature dans le tissu urbain et de la planification de l'espace physique. C'est ainsi que, à partir des travaux de GUEDES Patrick (du Royaume Uni) et de OLMSTEAD Frederick (EUA) se développe *l'école classique de planification*. Cette école a développé l'abordage holistique du territoire, considéré en tant qu'unité globale et cohérente (PARTIDARIO M.R., 1999). Pour ces auteurs, le processus de planification doit dépasser les limites de la ville et prendre en compte les aptitudes des ressources physiques pour le développement des activités humaines. Ainsi apparaît le nouveau concept *d'écologie du paysage*.

La tertiarisation progressive de la population rurale et urbaine a changé le rapport de l'homme par rapport à la ville et, par conséquent, l'espace vécu devient le *territoire* et non la *ville* dans le sens plus strict du terme. Le concept *d'aménagement du territoire* apparaît en tant que réponse aux besoins d'intégration territoriale à une échelle qui dépasse les limites de la ville. L'école de Chicago et l'école rationaliste développent l'intégration de la composante sociale dans la planification physique et procèdent avec une plus grande rigueur scientifique à l'abordage de la planification en réaction à la perspective holistique et sans méthode du début du siècle. Apparaît ainsi *l'école contemporaine de la planification* avec le *modèle de planification rational*. Ce modèle développe une nouvelle méthodologie de recherche avec quatre étapes principales, orientées par des objectifs spécifiques (FALUDI A., 1987) :

- ◆ L'analyse de la situation (diagnostic) ;

- ◆ La définition du parcours à suivre ;
- ◆ L'évaluation comparative des alternatives ;
- ◆ Sélection de l'alternative la plus fiable.

Pendant la décennie de 1960, l'abordage systémique est introduit dans l'abordage rationaliste en tant que complément au modèle rationnel. Les interrelations entre les activités et leur caractère dynamique ont déclenché la nécessité d'une planification économique de la distribution de la rente et de l'économie de marché et des biens publics qui deviennent une priorité. Ainsi réapparaîssent les grandes théories de la planification socio-économique élaborés par Von Thünen (marché agricole), Christaller (localisation des aires centrales urbaines) et Lösch (localisation de l'industrie). L'approche systémique a suivi en tant que modèle de planification, le modèle rationnel. La grande contribution à cette approche a été l'introduction de l'informatique qui a permis le traitement d'une grande quantité d'informations en une courte période de temps. Au début, les programmes informatiques étaient très lourds et peu pratiques, mais leur perfectionnement a eu comme résultat la conception et l'utilisation de programmes très sophistiqués et pratiques comme les Systèmes d'Information Géographique et d'autres.

En 1963, au Royaume Uni, apparaît l'*Ecole de Recherche opérationnelle* avec l'abordage de *planification stratégique* en tant qu'alternative radicale au modèle rationnel. Pour cette Ecole, la planification est un modèle cyclique, où les interactions sont multiples et continues et l'incertitude est présente. Le modèle est plus flexible et adaptif à des situations de conflit ou à des situations imprévisibles et, par conséquent, plus proche de la réalité décisionnelle. La planification doit suivre des étapes orientées par des objectifs spécifiques mais, au contraire du modèle rationnel moins flexible, tout au long du processus et entre chaque étape il doit y avoir une évaluation de l'étape précédente et une reformulation des objectifs de l'étape suivante.

La dégradation environnementale progressive a provoqué, à la fin de la décennie 1960, un changement de l'approche de l'aménagement et de la planification : cette approche devient plus déterministe, avec les idées de Ian MacHarg⁴³, (architecte paysagiste américain créateur de *la planification biophysique*), publiées en 1969 dans le livre «*Design with nature* ». Pour lui, l'homme a été obligé de se soumettre aux lois et dynamiques de la nature en faisant subordonner le développement des activités économiques aux aptitudes biophysiques du territoire.

⁴³ Cité par PARTIDARIO M.R., 1999

A la fin de la décennie de 1980, la publication du *Rapport Brundtland* a provoqué un nouveau changement d'abordage de la planification et de l'aménagement du territoire. La gestion de l'environnement et des ressources naturelles, la conciliation du développement économique avec la valorisation de l'environnement et l'incorporation des principes de durabilité deviennent très importantes dans l'approche de la planification et de l'aménagement du territoire. Même si les principes ont changé, les principaux modèles de planification suivis par les chercheurs en planification et aménagement du territoire sont le *Modèle de Planification Stratégique* et le *Modèle de Planification Systémique*.

L'urbanisme et l'aménagement du territoire contiennent toutes les activités qui concernent la gestion et l'utilisation du sol. Ils opèrent à tous les niveaux et à toutes les échelles spatiales : local, régional, national, international, urbain, périurbain, suburbain et métropolitain. Le but principal de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme est de promouvoir, orienter, améliorer et contrôler le développement du territoire dans l'intérêt du bien commun et en respectant les droits de l'individu et les lois nationales du pays. Selon MADRIAGA I.S. (1999), « *l'urbanisme et l'aménagement du territoire font des prévisions pour le futur, promeuvent la réconciliation d'intérêts en conflit, projettent les changements physiques et sociaux, facilitent l'évolution harmonique des communautés et initient l'action pour une utilisation optimale des ressources. Il s'agit autant d'activités de gestion que de création. Ils fonctionnent en tant que catalyseurs pour la conservation et le développement de la structure et les formes, actuelles et futures, des aires urbaines et rurales. Ils contribuent à la création du caractère présent et futur de l'organisation physique, sociale et économique et à l'amélioration de la qualité environnementale* ».

A propos de la planification urbaine en Afrique, STREN R.E. (1993b) a écrit que « *au niveau le plus général la planification des villes africaines doit rencontrer presque les mêmes problèmes que la planification des économies africaines. Dans la décennie qui a suivi l'indépendance, la planification dans la majorité des pays africains consistait dans la production d'un volumineux document public (d'habitude le Plan quinquennal) qui étudiait la croissance économique par secteurs et proposait des objectifs. Les insuffisances de cette méthode de planification, partout dans le tiers monde, ont produit une crise de planification au début des années 1970. La crise résulte du manque de réalisme de ces plans, tant du strict point de vue de leurs termes de référence, (ils ne saisissent ni ne prédisent les phénomènes économiques avec lesquels ils sont aux prises) que du point de vue des problèmes non économiques – politique et participation, impact social,, environnement – dont ils ne se sont pas occupés. Si on peut dire que la planification économique a réagi à beaucoup de ces critiques, la planification urbaine en Afrique doit*

encore faire face à de nombreux handicaps sérieux. Un de ces handicaps, étroitement lié aux premiers problèmes de la planification économique, est la tendance, quand on a besoin de directives, à dépendre d'un document énorme, dont la production a coûté cher – le Plan d'aménagement. En différents domaines, le Plan d'aménagement convenait parfaitement à l'administration coloniale. La dépense et la technologie nécessitée par les plans d'aménagement conviennent bien dans les centres à croissance lente où un contrôle administratif étroit du développement est possible (STREN R.E. ,1993b).

Au Cap-Vert, la diversité des îles (autant du point de vue des caractéristiques naturelles, que des caractéristiques sociales, démographiques, économiques et culturelles) et les déséquilibres régionaux et locaux qui en résultent en ce qui concerne les niveaux de développement a déclenché dans les années 1980 l'intensification du débat national sur l'aménagement du territoire. Ces discussions officielles sur l'aménagement du territoire ont commencé pendant la décennie de 1970, juste après l'indépendance, et ont eu comme premier résultat la publication, en 1981, du schéma d'aménagement général de l'archipel (SCET international). Ce schéma donnait un rôle majeur aux 3 principales îles agricoles du pays (Santiago, Santo Antão e São Nicolau), chargés de ravitailler leur aire d'influence (leur propre population et les îles voisines non agricoles). Les Plans qui ont suivi étaient quinquennaux et avaient comme but de donner les grandes orientations, les objectifs généraux pour réduire les déséquilibres. LESOURD M. (1995) a fait une description détaillée du Schéma d'Aménagement National et des Plans de Développement National (PDN) que nous résumons dans les paragraphes suivants.

Le premier Plan de Développement National avait comme horizon temporel 1981-1985 et avait pour but de créer des conditions pour satisfaire les besoins fondamentaux comme l'emploi ainsi que de développer des travaux pour le désenclavement des îles. La formation des cadres était depuis l'indépendance la grande priorité nationale et ce Plan traduisait cette option comme prioritaire. L'accent a été mis aussi sur le développement des secteurs agricole et industriel en développant les ressources à travers l'introduction de mesures de lutte contre la désertification et des mesures de développement de l'industrie légère.

Le deuxième PDN (1986 – 1990) priorisait les réformes de structure (comme la Reforme Agraire) et la mise en place des politiques de population plus actives. Ce Plan continuait à donner de l'importance à la formation des cadres. Un autre aspect prioritaire de ce Plan était le fait de chercher à créer un marché national mieux intégré. Néanmoins l'investissement n'était pas distribué de façon équitable entre les différents secteurs de l'économie nationale, et les secteurs qui en bénéficiaient le plus étaient le commerce, la

construction civile, les transports et communications, l'agriculture, la sylviculture et l'élevage, et les services gouvernementaux.

Le troisième PDN (1990-1995) priorisait clairement l'extraversion et l'ouverture de l'économie et du marché national. L'accent était mis sur les secteurs de la pêche, de l'artisanat, du tourisme et sur la structuration et modernisation d'un appareil industriel. Tout comme les Plans précédents, ce Plan donnait une grande importance à la formation et à la création d'emplois.

Les différents Plans élaborés à partir de l'indépendance en 1975, ont donné les orientations générales sur les secteurs prioritaires du développement national. L'importance de l'aménagement du territoire et du développement durable et équilibré ainsi que la formation des cadres et la valorisation de l'homme capverdien étaient toujours transversaux.

En 1985, a été publiée la première Loi de Base de l'Aménagement du Territoire National et de la Planification Urbaine (LBOTNPU). En 1993, quand les autorités ont pris conscience de l'inadéquation de cette loi face à l'intensification des problèmes résultant des déséquilibres locaux et régionaux, la loi a été modifiée. Face aux insuffisances de cette version modifiée, en 2006 a été publiée une nouvelle loi de base qui nous décrivons dans les paragraphes suivants.

8.2. La Loi de Base de l'Aménagement du Territoire National et de la Planification Urbaine

La constitution de la République du Cap-Vert fixe les principes fondamentaux du régime juridique de gestion des sols. La constitution attribue à l'Etat la fonction de « protéger les paysages, la nature, les ressources naturelles et l'environnement, ainsi que le patrimoine historique et culturel et artistique national » et de « créer les conditions nécessaires à la transformation et modernisation des structures économiques et sociales, pour que les droits économiques, sociaux et culturels des citoyens soient effectifs » (Article 7 de la loi constitutionnelle n°1/99 de 23 Novembre). En respectant ces principes, la loi de base de l'aménagement du territoire national et de la planification urbaine a été créée en 1985 et modifiée en 1993 (déjà évoqué avant). Malgré cette révision de la loi, les politiques d'aménagement sont demeurées peu claires et ont gardé des zones d'ombre. Comme conséquence de l'absence d'une politique claire d'aménagement du territoire national et d'une planification déficiente des villes et bourgs capverdiens, les déséquilibres spatiaux et sociaux se sont multipliés avec répercussions sur les structures urbaines et rurales.

Suite à plusieurs discussions techniques sur les insuffisances de cette loi, une nouvelle Loi de Base de l'Aménagement du Territoire National et de la Planification Urbaine a été approuvée en conseil des Ministres et promulguée par le Président de la République le 20 Janvier 2006 (Décret législatif n° 1/2006 de 13 Février).

L'analyse des instruments et de la législation existants et des insuffisances identifiées dans l'ancienne loi a permis de créer les options de politique législative pour l'élaboration de la nouvelle Loi de Base de l'Aménagement du Territoire et de la Planification Urbaine, laquelle doit:

- ◆ Mettre en évidence une Politique Nationale d'Aménagement du Territoire qui prend en considération un ensemble de processus interdépendants, notamment les sols et leurs vocations et durabilité, les intérêts économiques, sociaux et culturels, la solidarité et le compromis intergénérationnels, le développement équilibré des régions et la répartition équitable des richesses nationales ;
- ◆ Permettre et faciliter les politiques locales d'aménagement du territoire et de planification urbaine qui promeuvent la requalification urbaine, l'esthétique des villes et d'autres peuplement urbains, facilitent la circulation routière et l'assainissement, qui promeuvent d'autres intérêts locaux sans autres contraintes que celles dictées par les intérêts supérieurs de la nation ;
- ◆ Mettre en évidence le principe de décentralisation administrative comme facteur de renforcement du pouvoir local ;
- ◆ Orienter l'aménagement du territoire vers un système intégré de gestion du territoire qui prend en considération le territoire national dans sa totalité, qui conserve son unité, respecte la diversité territoriale et la biodiversité, qui maintient une articulation constante et permanente avec les intérêts de l'environnement et d'autres secteurs de développement;
- ◆ Mettre en évidence une culture de participation active des populations, d'articulation, concertation, coordination et complémentarité, de la part de tous les agents et secteurs impliqués, ainsi qu'instaurer un système de procédures qui privilégie un niveau décisionnel plus proche des citoyens (principe de subsidiarité) ;
- ◆ Faire de l'aménagement du territoire un instrument important de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale, de facilitation de l'accès des régions et populations aux nouvelles technologies d'information et communication, à la connaissance et à la culture, ainsi qu'à la diffusion d'éléments culturels

autochtones dans leur plus grande diversité, comme facteur d'enrichissement spirituel et de valorisation de l'identité capverdienne;

- ◆ Permettre l'adoption de plans spéciaux qui protègent la biodiversité nationale, les zones de vocation touristique ou industrielle spéciales, le bord de mer, les bassins hydrographiques et autres espaces naturels de façon à empêcher leur dégradation et promouvoir leur utilisation rationnelle;
- ◆ Permettre l'existence d'instruments adéquats de gestion territoriale qui incluent une stratégie d'organisation de l'espace, organisent l'occupation humaine et l'utilisation des sols, permettent la protection des écosystèmes et promeuvent le développement;
- ◆ Viabiliser les initiatives particulières en matière de planification urbaine, réglementer les opérations de lotissement et fixer les paramètres qui permettent l'absorption des plans spéciaux de développement touristique, industriel ou d'autres initiatives particulières;
- ◆ Attribuer un caractère définitif et de compromis aux instruments de gestion territoriale non seulement pour les entités publiques, mais aussi pour les entités particulières, ainsi qu'adopter des mesures autant de prévention que de sanction, pour faire face à la possibilité d'établir un compromis des mesures d'aménagement du territoire, soit à l'amont soit en aval;
- ◆ Adopter un cadre adéquat de sanctions qui répriment les comportements, actions ou omissions susceptibles de compromettre les objectifs de l'aménagement du territoire et de la planification urbaine ;
- ◆ Assurer la plus complète information des particuliers, de façon à attacher les entités des pouvoirs central et local, à toutes les phases de l'élaboration des instruments de gestion territoriale, comme de garantir l'accès aux documents de l'administration et la possibilité de réfuter n'importe quelle action ou omission de l'administration susceptible de porter préjudice aux intérêts que la loi défend, indépendamment de la culpabilité des agents de l'administration ou de l'existence d'un préjudice effectif sur le territoire ou sur l'environnement ;
- ◆ Sauvegarder les droits, libertés et garanties des citoyens et leurs rapports avec le territoire, susceptibles d'être compromis par des mesures de rationalité technique, et garantir les mécanismes de compensation quand l'inévitabilité de l'intervention provoque un préjudice effectif ou compromet la réalisation d'intérêts particuliers, sans préjudice de la législation relative à l'expropriation pour utilité publique;

- ◆ Préconiser des mesures d'accompagnement (*monitoring*) qui permettent l'évaluation permanente de l'aménagement du territoire et de la planification urbaine et la présentation périodique des résultats à travers les rapports, soit du gouvernement devant l'Assemblée nationale, soit de la Mairie devant l'Assemblée municipale, sans préjudice de la tutelle;
- ◆ Adopter un système adéquat de divulgation et de publicité des instruments de gestion territoriale, de caractérisation des sites, des sols et de leur vocation, classification et qualification, de façon à permettre la connaissance de cette gestion de la part des intéressés;

Basées sur ces options de politique législative, à l'abri de l'autorisation législative conférée par le numéro 3 de l'article 2 de la loi n°71/VI/2005 de 27 Juin, le gouvernement a élaboré le décret législatif n°1/2006 qui a créé la nouvelle loi de l'aménagement du territoire et planification urbaine, publié le 13 Février 2006 dans le n°7 de la Série I du bulletin officiel de la République Cap-Vert.

Les politiques d'aménagement du territoire au Cap-Vert obéissent aux principes généraux qui orientent les rapports entre l'administration centrale et le pouvoir local, entre l'administration et les particuliers, entre tous les agents de développement et de l'environnement, ainsi qu'aux principes spécifiques suivants⁴⁴ :

- ◆ *Durabilité et solidarité intergénérationnelle* qui concerne la conservation du patrimoine naturel et rationalisation de l'utilisation des ressources de façon à garantir le renouvellement systématique des ressources consommées ;
- ◆ *Durabilité environnementale* qui garantit la préservation, la conservation et la valorisation de la nature et de la santé humaine, notamment, de la biodiversité, de la qualité de l'air, de l'eau et du sol, à des niveaux suffisants pour maintenir les espèces humaine, végétales et animales;
- ◆ *Coordination* qui préconise l'articulation et la compatibilité de l'aménagement du territoire avec les politiques de développement économique et social et avec les politiques sectorielles ayant une incidence sur l'organisation du territoire, dans le respect d'un équilibre adéquat entre intérêts publics et privés;
- ◆ *Subsidiarité* qui privilégie un niveau décisionnel plus proche des citoyens à travers la coordination des procédures des divers niveaux de l'administration publique;

⁴⁴

B.O n° 7, série I (2006)

- ◆ *Équité* qui assure la juste répartition des responsabilités et bénéfices qui résultent de l'application des instruments de gestion territoriale;
- ◆ *Participation* qui préconise le renforcement de la conscience civique des citoyens à travers de l'accès à l'information et à l'intervention dans les procédures d'élaboration, exécution, évaluation et révision des instruments de gestion territoriale;
- ◆ *Liberté* d'accès à l'information qui permet une participation éclaircie et lucide du citoyen aux questions relatives à l'aménagement du territoire, au développement et à la planification urbaine ;
- ◆ *Précaution* qui, à cause de la grande instabilité de l'environnement, prévient les externalités imprévisibles et étrangères;
- ◆ *Responsabilité* qui garantit la pondération préalable des interventions avec avantageuses sur le territoire et établit un devoir de substitution ou de compensation des préjudices pouvant mettre en cause la qualité environnementale;
- ◆ *Contractualisation* qui entraîne l'adoption de modèles d'actualisation basés sur la concertation entre l'initiative publique et privée pour la concrétisation des instruments de gestion territoriale;
- ◆ *Sécurité juridique* qui garantit la stabilité des régimes légaux et le respect pour les situations juridiques légalement constituées ;

Un des problèmes de l'application de cette loi est l'absence de réglementation. Le Règlement National de l'Aménagement du Territoire et de la Planification Urbaine (RNOTPU) est déjà élaboré et est en processus d'approbation. Il faut souligner que ce décalage temporel entre la publication de la loi de base et la publication du RNOTPU est une contrainte importante et, malheureusement, très caractéristique du système national et des systèmes locaux d'aménagement et de planification urbaine.

Les principes de base de la LBOTPU sont universaux et prévoient l'équilibre à différents niveaux et la durabilité du système. Néanmoins, il ne suffit pas de les présenter dans la loi, il faudrait créer des réglementations et des conditions pour que dans la pratique ils soient appliqués.

Les agents de planification, pendant le processus d'aménagement du territoire, font recours à des outils et mécanismes, désignés *instruments de gestion territoriale*. Il s'agit des figures opératoires qui permettent la concrétisation des stratégies et des objectifs de la planification et de l'aménagement du territoire.

8.3. Instruments de Gestion Territoriale (IGT)

La loi capverdienne d'aménagement du territoire prévoit quatre groupes d'instruments de gestion territoriale (tableau 70). Chaque groupe d'instruments comprend différents types de figures de plan d'aménagement.

Les figures de plan se subordonnent entre elles en fonction de leur niveau hiérarchique respectif. La LBOTNPU prévoit que l'élaboration d'une figure de plan de niveau hiérarchique inférieur peut précéder celle d'une figure de plan de niveau supérieur. Les figures de plan de niveau supérieur doivent tenir compte de l'aménagement territorial et urbain adopté pour les figures de plan de niveau inférieur et ces derniers doivent développer les prévisions et dispositions des premières. Nous croyons que c'est un des handicaps de la LBOTNPU dans la mesure où les orientations globales doivent être définies dans les Plans de niveaux supérieurs pour qu'il y ait un développement vraiment intégré, équitable et durable. Les Plans de niveau supérieur peuvent trouver, dans des diagnostics sur les différentes réalités au niveau national, les informations nécessaires pour pouvoir élaborer des orientations stratégiques intégrées et durables. Même si la loi prévoit la non obligation de respecter l'ordre d'élaboration en fonction du niveau hiérarchique des plans, nous pensons qu'un effort doit être fait pour élaborer le plus rapidement possible les plans de niveau supérieur avant ceux de niveau inférieur, afin de sauvegarder les principes d'intégration, équilibre, durabilité et équité, prévus dans la LBOTNPU. En tenant compte du fait que le processus d'élaboration des PDM et des PD est déjà avancé dans certaines Municipalités, il conviendrait de hâter la finalisation des EROT et de la DATPU (Directive d'Aménagement du Territoire et de la Planification Urbaine).

Les contenus matériel et documentaire des figures des plans d'aménagement sont l'objet de développement par décret législatif, dans le Règlement National d'Aménagement du Territoire et de la Planification Urbaine (RNOTPU).

Tableau 70 - Les instruments de gestion du territoire

Instruments de gestion territoriale	Définition/objectifs	Figures de plan	
I. Les instruments d'aménagement et développement territorial, de nature stratégique	Traduisent les grandes options avantageuses pour l'organisation du territoire, établissant les directives de caractère générique sur la façon de l'utiliser, constituant ainsi le cadre de référence à prendre en considération pendant l'élaboration des instruments de planification territoriale.	Directive Nationale d'Aménagement du Territoire (DONT)	
		Schéma Régional d'Aménagement du Territoire (EROT)	
II. Les instruments de planification territoriale de nature réglementaire	Etablissent le régime d'utilisation des sols, identifiant les modèles d'évolution de l'occupation humaine et d'organisation des réseaux et systèmes urbains et, à une échelle adéquate, les paramètres d'utilité des sols.	Plans urbanistiques	Plan Directeur Municipal (PDM)
			Plan de développement Urbain (PDU)
			Plan Détaillé (PD)
III. Instruments de politique sectorielle	Programment et concrétisent les politiques de développement économique et social avec incidence spatiale, déterminant leur impact territorial respectif.	Tous les plans avec incidence territoriale de responsabilité des différents secteurs de l'administration centrale.	
IV. Instruments de nature spéciale	Etablissent les moyens spécifiques d'intervention pour l'atteinte d'objectifs particuliers d'intérêt national, régional ou local.	Tous les plans spéciaux d'aménagement du territoire.	

Elaboration : MEDINA DO NASCIMENTO Judite (2009)

Source d'information : LBOTNPU (B.O. n°7, série I de Février de 2006)

La *Directive Nationale d'Aménagement du Territoire (DONT)* est l'instrument d'aménagement et de développement territorial, qui, au niveau national, établit le cadre spatial des actions avec impact sur l'organisation territoriale. Elle établit la définition et le chronogramme des grandes options avantageuses pour l'organisation du territoire national, et constitue le cadre de référence à prendre en considération pendant l'élaboration des instruments de gestion territoriale. Elle concerne la totalité du territoire national et identifie les intérêts publics au niveau national pour sa protection, articule les actions tendant à garantir le développement durable et établit les critères basiques de l'aménagement et de la gestion des ressources naturelles. Cet instrument n'existe encore au Cap-Vert mais les dispositifs légaux pour son élaboration sont déjà créés. Une Commission Nationale d'Aménagement du Territoire vient d'être créée (Juillet 2009) pour faire le suivi des processus liés à l'aménagement du territoire et compris l'élaboration de la DONT.

Le *Schéma Régional d'Aménagement du Territoire (EROT)* est l'instrument d'aménagement et de développement territorial, qui au niveau régional établit le cadre spatial des actions avec impact sur l'organisation territoriale. Il concerne un groupe d'îles voisines ou les municipales d'une même île et identifie les intérêts publics au niveau régional sous leur protection. Au niveau national les EROT des municipalités des îles de Santiago, Fogo, Santo Antão et São Nicolau sont déjà en phase avancée d'élaboration.

Le *Plan Directeur Municipal* est l'instrument de planification territoriale de nature réglementaire que régit l'organisation spatiale d'un territoire municipal. Il concerne la

totalité du territoire municipal et identifie les intérêts publics qu'il protège. Son action se concrétise surtout sur :

- ◆ Les délimitations des aires urbaines et périurbaines ;
- ◆ La qualification des aires non urbanisables;
- ◆ Le tracé schématique des réseaux routiers et des réseaux d'infrastructures urbanistiques ;
- ◆ La localisation des principaux équipements publics;
- ◆ La délimitation des espaces objets de plans de développement urbain et de plans détaillés.

Tableau 71 – Situation des PDM dans les Municipalités du Cap-Vert

Îles/Groupe	Concelhos (Municipalités)	Situation du PDM
SOTAVENTO	14	
	Tarrafal	Diagnosticque
	São Miguel	Diagnosticque
	São Salvador do Mundo	Diagnosticque
	Santa Cruz	Diagnosticque
	São Domingos	Déjà homologué
	Praia	Diagnosticque
	Ribeira Grande de Santiago	Diagnosticque
	São Lourenço dos Órgãos	Phase d'adjudication
SANTIAGO	Santa Catarina	Diagnosticque
BRAVA	Brava	Diagnosticque
	São Filipe	Debut du processus
	Santa Catarina	Debut du processus
FOGO	Mosteiros	Diagnosticque
MAIO	Maio	Debut du processus
BARLAVENTO	8	
BOAVISTA	Boavista	Debut du processus
SAL	Sal	Déjà approuvé
	Ribeira Brava	Debut du processus
	Tarrafal de São Nicolau	Debut du processus
SÃO VICENTE	São Vicente	Phase de révision
	Porto Novo	Déjà homologué
	Ribeira Grande	Debut du processus
	Paul	Diagnosticque

Elaboration : MEDINA DO NASCIMENTO Judite (2009)
Source d'information : BARBOSA J. et TAVARES C. (2009)

Le tableau 71 montre la situation de l'élaboration des PDM des Municipalités capverdiennes. Tous les Municipalités ont déjà initié le processus d'élaboration du PDM, dont 45% ont le document du Diagnosticque prêt. Les Municipalités de São Domingos, São

Lourenço, S. Vicente, Sal et Porto Novo sont ceux où le PDM est prêt et on se trouve dans la phase d'approbation/révision ou adjudication. Il faut souligner que la Municipalité de Praia a un document de proposition du PDM à l'horizon 2008-2020, présenté par consultation publique en 2008. L'appréciation global du document n'a pas été favorable à l'approbation car il s'agit d'un document incomplet et dont les statistiques sont déjà dépassés. Le document a été basé sur le Schéma Structurel du PDM élaboré en 1998 et les informations n'ont pas été actualisées. L'absence d'un Plan d'aménagement et l'absence de propositions concrètes pour la résolution des problèmes les plus critiques de la municipalité ont été considérés comme les omissions les plus graves de cette proposition. Après les dernières élections municipales, la Municipalité de Praia, réuni en session ordinaire le 30 Octobre a approuvé une délibération qui a crée une équipe pour l'élaboration du PDM.

Le *Plan de développement urbain* est l'instrument de planification territoriale de nature réglementaire qui régit l'organisation spatiale des nœuds de peuplement. Il concerne, totalement ou partiellement, les aires urbaines et périurbaines d'un nœud de peuplement ou d'un ensemble de nœuds de peuplement voisins, existants ou à créer, et identifie les intérêts publics qu'il protège. Son rôle se concrétise surtout pour:

- ◆ Les délimitations des aires urbanisées et urbanisables et des aires périurbaines ;
- ◆ La qualification des aires citées avant ;
- ◆ La hiérarchie, le tracé et le dimensionnement des principales rues et espaces publics ;
- ◆ Le tracé et dimensionnement général des réseaux d'infrastructures urbanistiques ;
- ◆ La localisation et dimensionnement général des équipements collectifs;
- ◆ La délimitation des espaces objets de plans détaillés.

Le *Plan détaillé* est l'instrument de planification territoriale de nature réglementaire qui régit l'insertion de l'édification dans le paysage, en milieu urbaine. Il concerne les aires urbaines et périurbaines des nœuds de peuplement existants ou à créer, et se désigne en terme de Plan Urbanistique Détaillé. Il concerne aussi les aires non urbanisables sur lesquelles se justifie le contrôle des constructions rurales. Le *Plan détaillé* identifie les intérêts publics qu'il protège et son action se concrétise surtout en ce qui concerne :

- ◆ Le tracé des rues et des voies piétonnes et l'implantation et l'aménagement des espaces publics, et compris la localisation des équipements publics et l'aménagement des espaces verts ;

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

- ◆ Le tracé, le dimensionnement et l'implantation des infrastructures urbanistiques;
- ◆ La localisation et le dimensionnement des équipements collectifs;
- ◆ Le parcellement et l'utilisation des terrains y compris la délimitation des aires interdites à l'édification ;
- ◆ L'implantation, la volumétrie, la forme des groupements et l'utilisation des édifices y compris l'aménagement des façades sur les voies publiques ;
- ◆ L'accès aux lots et aux parcelles destinés à la construction;
- ◆ La délimitation des unités d'exécution de la planification urbanistique.

Dans tous les Municipalités capverdiennes il y a des PD en différentes phases d'élaboration. Beaucoup d'entre eux sont déjà en phase d'exécution ou ont été exécutés. Le principal problème de ces Plans Détaillés concerne l'absence des plans de niveau supérieur comme le PDM et le PDU qui provoque une désarticulation entre les projets urbanistiques à différentes échelles (quartiers, aires urbaines, villes, municipalité). Cette situation témoigne de l'absence d'une stratégie claire et intégrée du développement local et régional et d'aménagement du territoire.

Les *Plans Spéciaux d'Aménagement du Territoire* (PEOT) sont des instruments de gestion territoriale de nature spéciale qui concrétisent, sur le territoire, les politiques particulières adoptées par rapport à l'environnement, l'agriculture, la conservation de la nature, le développement du tourisme et du bord de mer. Il s'agit de l'instrument qui établit le cadre spatial d'un ensemble cohérent d'actions sectorielles avec impact sur l'organisation du territoire. Il concerne l'espace qui, fondamentalement, se montre adéquat pour établir le cadre spatial des actions sectorielles. Il peut établir des prévisions et restrictions relatives à la transformation de l'espace le concernant mais ne se substitue, en aucun cas, à l'instrument d'aménagement global de l'espace en question.

Encadrés dans les orientations stratégiques du Plan d'Action National pour l'Environnement (PANA), quelques Municipalités ont élaboré des Plans d'Aménagement Turistiques (POT), notamment pour les Zones de Développement Turistique Intégré (ZDTI) suivantes:

- ◆ ZDTI de *Chaves* (Homologué) ;
- ◆ ZDTI de *Morro de Areia* (Homologué);
- ◆ ZDTI de *Santa Mónica* (en phase d' Homologation);
- ◆ ZDTI Sud de *Vila do Maio* (en phase d' Homologation).

Dans le même cadre quelques municipalités ont déjà élaboré leur Plan Environnemental Municipal (PAM), notamment: Praia, Boavista, S. Filipe, S. Vicente, Ribeira Grande de Santo Antão, Santa Cruz.

Les points les plus faibles du système de Planification et de gestion urbaine au Cap-Vert sont l'absence d'un Cadastre National efficace et l'absence de réglementation du marché immobilière (il s'agit des instruments qui doivent être les supports du système). Les Plans élaborés sans un cadastre sont condamnés dès la naissance car leur support est plein d'incertitudes. Il s'agit d'un facteur important qui détermine la lenteur des processus entre l'élaboration du Plan et son approbation et implémentation. Les Municipalités font face à des problèmes et litiges multiples résultants de cette lacune, tels que :

- ◆ Indéfinitions concernant la délimitation des propriétés ;
- ◆ Indéfinitions concernant les propriétaires des terrains (manque de titre de propriétaire, plusieurs propriétaires pour un seul terrain, indéfinitions sur la légalité de certains documents présentés par les propriétaires, etc.) ;
- ◆ Spéculation immobilière accentué (surtout dans les îles touristiques de Sal, Boa vista et Maio) ;
- ◆ Terrains dont la propriété étatale ou municipale est douteuse ;
- ◆ Non articulation entre le gouvernement et les municipalités en ce qui concerne la gestion des zones coutières et de Développement Turistique Intégré (ZDTI).

Dernierment on a publié des lois qui pourront contribuer à faciliter la gestion foncière et du bâti :

- ◆ Le décret législatif n°3/2008 de 13 Octobre qui établit le *Régime Jurídico do Cadastro Predial* (Régime Juridique du Cadastre du Bâti) contribue à faciliter la résolution des problèmes qui existent dans le domaine de la localisation précise des bâtiments, de l'insécurité juridique et de l'actualisation des impôts.
- ◆ La Loi des Sols du Cap-Vert a été publiée par le décret législatif n°2/2007 de 9 Juillet. Cette loi établit les principes et les normes d'utilisation des sols, autant par les autorités publiques que par le secteur privé et constitue la base sur laquelle s'appuient les divers régimes juridiques avec incidence sur le foncière. .
- ◆ Le décret législatif n°3 de 2007 de 19 Juillet, établi les règles et les normes pour l'expropriation d'immeubles et des respectifs droits, par extinction du titre de propriété de l'exproprié et son transfère à l'état, municipalités ou autre

institution publique ou privé, à cause de l'utilité publique, et par indemnisation de l'ex-propiétaire.

Conclusion

Le cadre juridique dans le domaine du foncier est très incomplet et plein d'incertitudes et de lacunes. Il y a des lois qui régissent différents aspects du foncier mais sans vraiment d'articulation ni de complémentarité entre elles. Il faudrait penser le foncier de façon intégrée, permettant d'identifier les problèmes à différentes échelles spatiales (local, régional et national) et à différentes échelles sectorielles. Les lois doivent être le résultat de cette réflexion de façon à remplir les zones d'ombre, facilitant ainsi la gestion foncière par les autorités locales et centrales. Il manque au Cap-Vert une réglementation globale où les aires d'influence et les rôles des autorités locales et centrales dans la gestion du foncier soient bien définis.

Chapitre 9. La planification urbaine à Praia

Introduction

Malgré l'aspect non planifié et spontané de la plupart des quartiers de la ville de Praia, la ville a été l'objet de différentes initiatives d'aménagement et quelques projets urbanistiques ont été élaborés au long de son histoire.

Une des interventions les plus marquantes de l'histoire ancienne de la ville de Praia est celle du Gouverneur João da Mata Chapuzet, qui, pendant les années 1822 à 1826, a décrété l'alignement, le pavement et l'élargissement des rues et trottoirs et a stimulé les résidents de la ville à remplacer le chaume des toits par la tuile et à chauler les murs des maisons (AMARAL I. DO, 2007).

A partir de l'indépendance du pays, les gouvernements successifs du Cap-Vert ont porté une attention spéciale à l'aménagement urbain, les impacts sont visibles dans l'organisation spatiale des villes, villages et bourgs capverdiens. En ce qui concerne la ville de Praia, capitale du Cap-Vert, l'aménagement est plus déficient et il n'y a pas eu une planification efficace à cause de différents facteurs, notamment :

- ◆ Le fait d'être la capitale du pays fait de la ville de Praia le centre de gravité économique et politique qui attire des migrants des tous les localités et même de l'étranger ;
- ◆ L'intensité des mouvements migratoires vers la ville n'est pas accompagnée d'un développement/adaptation proportionnel des services, équipements et infrastructures urbains nécessaires pour accueillir les nouveaux arrivés. Cette désarticulation provoque d'importants déséquilibres et crée des conditions pour le développement de systèmes de spéculation foncière clandestins et de diffusion de l'habitat spontané;

Néanmoins nous avons trouvé les projets urbanistiques suivants :

- ◆ Plan de Développement Urbain de la ville de Praia de 1986 ;
- ◆ Shéma Structurel du Plan Directeur Municipal de Praia de 1998 ;
- ◆ Plans de détail des quartiers de Terra Branca, Achada Santo António, Achada Grande Frente, Palmarejo, Quebra Canela, Bela Vista et Achada São Filipe ;
- ◆ Projet d'aménagement de l'aire centrale – périmètre entre Gamboa/Chã d'Areia/ Avenida Cidade de Lisboa ;

- ◆ Projet pour la construction d'un Système de Voiries Structurant ;
- ◆ Proposition de Plan Directeur Municipal de la ville de Praia à l'horizon 2008-2020.

La plupart de ces Plans n'ont été exécutés que partiellement à cause de différents facteurs déjà évoqués, tels que :

- ◆ le décalage temporel existant entre l'élaboration, l'approbation et l'exécution des Plans ;
- ◆ la désarticulation entre les directives tracées dans les Plans et les interventions concrètes sur le terrain ;
- ◆ l'inadaptation des propositions d'aménagement prévues dans les Plans à la réalité ;
- ◆ désarticulations liées à l'alternance politique ;
- ◆ Indéfinitions en ce qui concerne la propriété des terrains ;
- ◆ Spéculation immobilière illégale ;
- ◆ Inefficacité du système de fiscalisation et de contrôle urbanistique ;

Les Plans de détail ont été partiellement exécutés et ont déterminé l'organisation et structure actuelle des quartiers concernés. Les propositions des Plans qui concernaient la création d'espaces verts ont été ignorées ce qui, à notre avis, est très dommage, car le paysage de la ville de Praia d'aujourd'hui est très aride.

9.1. Le Plan Directeur Municipal de Praia de 1986

Le Plan de Développement Urbain de la ville de Praia de 1986 a été élaboré par la TECNO TRANSFER, une entreprise étrangère, contracté spécialement par le gouvernement. Dans la mémoire descriptive, élaborée pendant la deuxième phase du projet, les grandes lignes d'orientation pour chaque secteur à développer ont été tracées, les propositions et choix des vocations pour l'usage des différents espaces (habitation, industrie, services, commerce, etc.) ont été décrites et justifiées, les entreprises publiques et infrastructures à construire ont été identifiés, les présuppositions de base du développement urbain de la ville de Praia ont été établis. Le document prévoit que la population de la ville aurait atteint 115.000 résidents en 2000 (le recensement de 2000 a évalué une population résidente de 94.048 personnes).

Le Plan contenait deux cartes principales :

- ◆ La carte de représentation synthétique des impacts spatiaux des grandes options du Plan à l'horizon 2000 ;
- ◆ Le Plan de Développement Urbain qui représentait les propositions d'occupation du sol urbain.

Au-delà de ce que nous avons exposé, le document du PDM contenait la définition d'une stratégie de développement qui articulait les deux propositions des deux cartes mentionnées, la programmation des actions prioritaires et des actions concrètes devant être exécutées sur le terrain. Pour atteindre cet objectif, la stratégie prévoyait la favorisation de l'exécution des programmes intégrés d'exécution immédiate, la coordination de l'exécution du programme choisi et la mobilisation du dynamisme de la population et des ressources humaines.

Le document du PDM contenait aussi les lignes générales des principes de base devant être pris en compte pendant l'exécution des propositions pour chaque secteur. En ce qui concernait l'habitation, le PDM définit trois opérations :

- ◆ Construction de logements nouveaux ;
- ◆ Création de nouveaux lots ;
- ◆ Projection d'un nouveau mécanisme de production d'habitat.

En ce qui concerne la première opération, le PDM prévoit la construction de trois types d'habitations :

- ◆ Haut standing – sous la responsabilité des entreprises privées et des particuliers qui possèdent des moyens financiers pour les dépenses de construction ou pour accéder au crédit bancaire sans l'aide de l'État ;
- ◆ Moyen standing - sous la responsabilité des particuliers mais subventionnés par l'État. Pour atteindre cet objectif l'État négocierait une ligne de crédit bonifié pour la construction d'habitation, destinée aux personnes qui possédaient des revenus réguliers;
- ◆ Bas standing – destiné à la population plus pauvre et qui serait davantage subventionné par l'État. L'appui de l'État consisterait à construire des infrastructures, équipements et services de base (voies, fontaines, équipements et services scolaires et de santé, équipements et infrastructures

sportifs, éclairage des rues. L'État appuierait aussi la construction du logement.

En ce qui concerne les bâtiments anciens, le PDM proposait le développement de programmes de restructuration des maisons dégradées et des constructions spontanées de façon à créer des conditions minimales de confort pour les résidents.

Par rapport au patrimoine historique du Platô, le Plan prévoyait une intervention spéciale qui a donné corps au statut de *patrimoine historique national*.

En ce qui concerne l'industrie, le commerce et les services, le Plan proposait leur distribution dans la ville en fonction de deux critères principaux : la préservation de l'environnement et l'optimisation des ressources existantes et des potentiels. Bela Vista, Achada Grande Trás et Achada Grande Frente ont été les aires indiquées en tant qu'espaces ayant vocation d'accueillir le secteur industriel. Bela Vista serait surtout destinée à l'installation de la petite industrie et de l'industrie artisanale. Les secteurs les plus importants de l'industrie se localiseraient dans les deux autres quartiers. De l'exécution de ces propositions ont résulté la construction des trois noeuds industriels existants aujourd'hui.

Le Plan proposait un schéma de développement progressif des quartiers, lequel prévoyait les travaux à réaliser et les programmes de sensibilisation des populations pour la promotion de l'hygiène générale des quartiers et de la conservation des équipements et infrastructures.

En tenant compte de l'excessive concentration de services et commerces dans le Platô, le Plan a défini *l'Avenida Cidade de Lisboa*, comme centre secondaire alternatif au Platô pour la concentration des services davantage inter-dépendants. Cela aurait minimisé les coûts de déplacement et maximisé la productivité du secteur.

Les deux côtés de la partie Sud de *l'Avenida Cidade de Lisboa* ont été destinés à la construction d'un centre sportif, d'un complexe administratif, de monuments nationaux et d'espaces verts. La partie Nord a été vouée à la localisation des activités tertiaires, surtout du commerce. Une observation directe permet de conclure que cette partie du Plan a été réalisée, sauf en ce qui concerne la création d'espaces verts. Dans l'espace en question ont été construits le Centre Sportif *Vavá Duarte*, le *Palácio do Governo*, la Bibliothèque Nationale, l'*Auditorium National* et le *Mémorial Amilcar Cabral*.

Prainha et Quebra Canela ont été identifiés en tant que aires touristiques, où il y avait déjà quelques entreprises touristiques, tels que des hôtels. Le Plan prévoyait la restructuration du quartier de Chã d'Areia, de façon à pouvoir accueillir aussi les touristes. Jusqu'à maintenant cet aspect du plan reste sur le papier. Le Plan proposait aussi la construction de centres sociaux et communautaires, des équipements sportifs ou espaces d'entraînement et entretien physique dans tous les quartiers. Une bonne partie de ces propositions ont été exécutées et aujourd'hui, dans plusieurs quartiers, on trouve des centres sociaux et communautaires et des espaces pour la pratique de sports et entretien physique.

Les espaces verts prévues dans le Plan n'ont jamais été construits et les deux espaces verts principaux existants dans la ville, dans l'aire de *Tahiti* et dans le *Bairro Craveiro Lopes* ont été laissés à l'abandon et postérieurement détruits.

Une autre proposition du Plan était l'ampliation des marchés municipaux, centres polyvalents de développement communautaire, équipements administratifs, fontaines, agences de poste et agences policières dans les quartiers de la ville. Une observation directe permet de vérifier que dans les quartiers d'Achadinha et Achada Santo António, et entre les quartiers de Tira Chapéu, Achada Santo António et Terra Branca ont été construits trois marchés alimentaires pour desservir les résidents des aires en question. Ont été construits aussi quelques fontaines et centres communautaires dans différents quartiers de la ville. Le Plan prévoyait la concentration de ces entreprises dans un espace strict du quartier pour créer un *centre du quartier*, avec une place centrale. Ont été définis des axes de croissance de la ville en tenant compte de critères comme l'espace disponible, l'accessibilité par rapport aux infrastructures et services urbains existants (pour réduire les dépenses d'implantation/construction). Une attention spéciale a été donnée à l'axe Ouest, tout au long de la voie qui lie la ville de Praia à celle de Cidade Velha. L'axe Nord, au long de la voie qui lie la ville au Nord de l'île de Santiago, était celui au long duquel se localisaient les quartiers d'habitat les plus modestes. Déjà le Plan proposait la construction, dans le côté Ouest du quartier d'Achada São Filipe, d'un espace urbanisé d'habitat de standing moyen et haut. Postérieurement, pendant la décennie de 1990, a été élaboré et exécuté un Plan de Détail qui a donné corps à cette proposition et au quartier existant aujourd'hui. Le Plan prévoyait aussi l'amélioration du système de voirie existant et la construction de nouvelles voies qui auraient permis une inter-liaison majeure entre les quartiers de la ville et aurait augmenté l'accessibilité.

D'autres propositions ont été prises en compte, notamment :

- ◆ Ampliation du réseau de transport collectifs publics ;
- ◆ Construction d'infrastructures d'assainissement et approvisionnement en eau potable;

Une bonne partie des propositions du Plan n'ont jamais été exécutées et d'autres l'ont été partiellement. Néanmoins, le réseau d'électricité a été étendu à tous les quartiers de la ville. Le délai d'exécution prévu pour le Plan était de 5 ans pour l'axe Ouest et de 10 ans pour l'axe Nord. Quelques unes des propositions du Plan de 1986 qui n'ont pas été exécutées ont été prises en compte dans le Schéma Structurel du PDM de 1998. Dans ce dernier ont été résumées les contraintes à l'exécution du premier PDM (1986) :

- ◆ Déficit de financement pour les projets spécifiques;
- ◆ Manque de précisions en ce qui concerne les définitions des concepts de *aires urbaines* et *aires périurbaines*;
- ◆ Imprécisions dans la délimitation des aires urbanisées et d'expansion urbaine en fonction de la Loi de Base de l'Aménagement du Territoire et Urbanisme (LBOTU);
- ◆ Inadaptation des définitions *d'aires d'extension* dans les rapports et normes d'application du PDM par rapport à ceux de la législation urbanistique en vigueur ce qui a provoqué un traitement différencié d'aires similaires;
- ◆ Manque de propositions pour la construction de nouvelles voies qui auraient modifié le modèle de fonctionnement du trafic automobile ;
- ◆ Politisation excessive des services techniques municipaux qui a provoqué une indifférence des nouvelles équipes en ce qui concerne les propositions faites par l'équipe partante;
- ◆ Non application des normes de fiscalisation municipale prévues dans la Loi ;
- ◆ Manque de volonté politique pour la prise de décisions drastiques et impopulaires pour le contrôle urbanistique qui auraient pu influencer les résultats des élections municipales.

Selon l'évaluation faite pour le schéma structurel du PDM de 1998, les contraintes évoquées ont eu des impacts visibles sur l'espace de la ville notamment : difficultés diverses dans la distribution des lots pour construction ; prolifération de constructions

clandestines, surtout sur les versants ; non identification préalable des propriétaires de terrain qui a fait que la *Camara Municipal* a été confrontée à des parcellements réalisés par des particuliers sans autorisation; prolifération de lotissements sans respect pour ce qui a été établi dans le PDM ;aggravation des conditions de fonctionnement du trafic automobile et de parcage de véhicules ; réduction des espaces verts ; prolifération d'infrastructures inachevées ou mal construites;

9.2. La proposition de Plan Directeur Municipal de Praia à l'horizon 2008-2020

En tenant compte des contraintes évoquées, la *Camara Municipal* de Praia a créé un bureau technique spécialisée pour l'élaboration du deuxième Plan de Développement de Praia. Ce bureau a commencé un processus de création d'une base de données pour la construction d'un SIG de la ville. Cette initiative n'a pas été finalisée car le bureau a été fermé en 2000. Ce bureau a élaboré le schéma structurel qui a donné corps au PDM de Praia à l'horizon 2008-2020, mise à consultation publique en Avril 2008. Le cycle d'élaboration du PDM a pris plus de 10 ans, ce qui nous trouvons trop long car la ville croît sans cesse et certaines des propositions et des informations sont dépassées. Malgré le fait que ce Plan ne serait pas exécuté, pour des raisons qu'on a déjà évoqué, nous trouvons intéressant de faire une analyse critique des propositions dans cette thèse car nous pensons que quelques unes d'entre elles sont pertinentes. Les facteurs qui ont pu déterminer la lenteur du processus d'élaboration et approbation, à notre avis, sont presque les mêmes que ceux évoqués par rapport à l'exécution du premier Plan, notamment : déficit de financement pour les projets spécifiques; politisation excessive des services techniques municipaux qui a provoqué divergences entre les idées et perspectives des nouvelles équipes en ce qui concerne les propositions faites par l'équipe partante; non application des normes de fiscalisation municipale prévues dans la Loi ; manque de volonté politique pour la prise de décisions drastiques et impopulaires pour le contrôle urbanistique qui auraient pu influencer les résultats des élections municipales ;manque d'un cadastre municipal qui aurait facilité la définition des utilisations des sols urbains. Malgré l'évaluation des contraintes fait dans le Shéma Structurel du PDM, des stratégies de minimisation n'ont pas été tenu en compte ce qui contribue à perpétuer les mêmes problèmes et les mêmes contraintes à la planification urbaine.

Les tableaux 72 et 73 représentent une synthèse des fondements, principes et objectifs du PDM proposé pour la ville de Praia à l'horizon 2008-2020.

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

Tableau 72 - Synthèse des principaux fondements et principes directeurs du PDM proposé de Praia (2008-2020)

Fondements	Principes directeurs
Déficit d'accès à l'habitation d'une grande partie de la population	<i>Équité</i> - Le développement de la ville et de la municipalité de Praia est basé sur la généralisation et la distribution équitable de richesses et de leurs bénéfices dans le contexte du territoire municipal, de façon à surmonter les conditions précaires de la qualité de vie existante, spécifiquement dans les aires de concentration de la population la plus vulnérable
Inexistence d'un cadastre municipal et de la législation le concernant	<i>Responsabilité</i> - Les agents publics et privés de production, appropriation, consommation et gestion de la ville ont une totale responsabilité sociale sur les pratiques qui compromettent l'environnement naturel et construit, résultant de ses actions ou omissions
Insuffisance d'investissements pour la solution des problèmes récurrents de la croissance démographique accélérée ce qui aggrave le déficit des systèmes d'approvisionnement en eau et électricité, d'assainissement, de transport et communication.	<i>Adéquation</i> – l'infrastructure économique et sociale doit être adaptée à la définition de l'utilisation et de l'intensité d'occupation du territoire municipal
Déficit de l'accès aux équipements sociaux de l'éducation, de la santé, des sports, des loisirs, etc. (insuffisance d'espace et d'investissements)	<i>Participation</i> - Les résidents de Praia ont le droit de participer à la planification et la gestion des actions d'intérêt public et du contrôle de leur exécution
Immigration accélérée de la population rurale vers des espaces urbains d'habitation spontanée	<i>Valorisation</i> - principe de valorisation de la production culturelle et artistique générée dans la municipalité qui constitue un riche potentiel de développement et garantit la préservation de la mémoire et la fortification de son identité
Destruction progressive du patrimoine naturel (plages, zones côtières, zones vertes) et du patrimoine historique (Centre historique et lieux historiques)	<i>Efficacité</i> – efficacité et accélération des processus et affaires publics qui ont lieu à la municipalité
Problèmes graves de mobilité interne à cause des insuffisances du système de réseau viaire, déficience du système de transport collectif et absence d'inter liaisons entre aires génératrices de trafic, telles que le port, l'aéroport et le centre ville, aggravée par l'inexistence d'espaces de parcage automobile.	<i>Planification permanente</i> – institution d'un système de planification permanente, à caractère technique et politique, où la participation, la négociation et la <i>coopération</i> en étant des pratiques fondamentales
Croissance rapide et déséquilibrée du tissu urbain, accompagné de l'abandon du centre historique en tant qu'aire résidentielle et surpeuplement des nouveaux quartiers.	<i>Durabilité économique</i> – adéquation des budgets et dépenses publiques aux objectifs du développement urbain et municipal, en privilégiant les investissements multiplicateurs du bien-être collectif
Conflit entre les fonctions en tant que siège municipal et capital du pays.	

Conception et réalisation : DO NASCIMENTO, Judite Medina (2008)

Source d'informations : Plan Directeur Municipal de Praia (2008)

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

Objectifs généraux	Objectifs spécifiques	
	Au niveau sectoriel	Au niveau de la gestion urbaine
Créer un système viaire hiérarchisé qui permette la fluidité du trafic local et régional, sans interférence	<i>Expansion urbaine</i> : a) identification des besoins, en termes qualitatifs et quantitatifs, de la demande en logement actuelle et future et promotion de la disponibilité d'espaces pour la réalisation de programmes promotionnels par les opérateurs des secteurs public et privé ; b) définition de normes et d'instruments orienteurs de la production de l'habitat ; c) coordonner et intégrer les plans et études sectoriels en vue d'améliorer la qualité de l'habitat ; d) définir les instruments urbanistiques adéquats pour répondre aux demandes	<i>Système légal normatif</i> - a) répondre aux exigences de la législation urbaine ; b) augmenter la capacité d'implémentation du PDM a travers de nouvelles modalités d'exécution ; c) appuyer l'Etat dans l'adaptation de la législation existante ; d) appuyer l'Etat dans l'élaboration de la législation urbanistique et du cadastre municipal
Structuration contrôlée des aires en processus de consolidation et des aires d'expansion en vue d'une majeure organisation interne, empêchant des expansions non contrôlées	<i>Quartiers spontanés</i> – a) atteindre le même niveau d'équipements et d'infrastructures que ceux des quartiers formels ; b) améliorer la qualité de vie des résidents en réhabilitant les habitats existants ; c) promouvoir une meilleure intégration entre les quartiers formels et les spontanés dans la dynamique sociale et économique de la ville ; d) créer des instruments qui assurent la gestion de la croissance spontanée ; e) améliorer l'accessibilité intra et inter quartiers et son intégration dans le système de mobilité urbaine global	<i>Informations urbaines</i> – a) doter les services techniques municipaux d'un instrument de gestion qui rassemble le cadastre des terres et des immeubles et la cartographie de base ; b) structurer la base cartographique de l'espace municipal en vue à la production de systèmes d'information urbaine ; c) augmenter les recettes fiscales concernant le patrimoine a travers l'implantation d'un système informatisé pour la gestion du cadastre urbain
Encourager la croissance verticale en vue d'une meilleure utilisation de l'espace, sans préjudice pour le confort et l'environnement de la ville. Adéquation de la hauteur des bâtiments à la capacité des infrastructures	<i>Equilibre territorial</i> – a) Equipement et réalisation d'infrastructures des peuplements ruraux ; b) améliorer les conditions de vie des habitants des peuplements ruraux avec investissements en infrastructures et équipements ; c) améliorer le réseau de communication viaire entre les peuplements ruraux et l'aire urbaine; d) créer des conditions pour le développement d'un système économique intégré basé sur des activités typiquement rurales et la pêche dans des aires ayant cette vocation	<i>Services techniques</i> – a) améliorer les services publics à travers la décentralisation ; b) augmenter les recettes fiscales de la municipalité a travers l'implantation d'un système informatisé pour la gestion du cadastre urbain ; c) réduire les coûts de manutention des réseaux d'infrastructures et d'équipements en améliorant la performance des services responsables ; d) augmenter la capacité de réalisation des propositions du PDM en améliorant la capacité de gestion de la municipalité
Structuration d'aires de croissance potentiellement horizontales, limitées par des gabarits maximum de hauteur des bâtiments, sans préjudice des paramètres urbanistiques existants, dans les Unités Opératives de Planification (UOP) et prévoyant la formation d'Unités Environnementales d'Habitation (UAH)	<i>Patrimoine naturel et historique</i> – a) protéger, réhabiliter et valoriser les ressources patrimoniales naturelles et/ou anthropiques existantes ; b) développer des activités productives compatibles avec la protection et valorisation du patrimoine ; c) valoriser les ressources existantes; d) créer des opportunités d'investissement compatibles avec les actions de protection et de valorisation ; e) protéger les ressources existantes contre les interventions préjudiciables ; f) valoriser et protéger les versants et les aires vertes à travers des interventions urbaines adéquates	<i>Publication du PDM</i> – la documentation technique du PDM doit être objet de divulgation en vue de la participation des citoyens dans les décisions sur les propositions qu'il contient et de la participation des opérateurs économiques dans les opérations immobilières de transformation et d'expansion urbaine

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

Tableau 73 - Synthèse des objectifs du PDM proposé

Objectifs généraux	Objectifs spécifiques	
	Au niveau sectoriel	Au niveau de la gestion urbaine
Récupération de la qualité du rapport <i>environnement / mode de vie</i> et recherche d'un équilibre entre les exigences et les avantages de la compétitivité urbaine et la haute qualité du patrimoine naturel et culturel de la ville	<i>Mobilité urbaine</i> – a) réservation d'espaces suffisants à l'expansion du système viaire urbain et interurbain; b) améliorer le système de transport collectif en promouvant son expansion et sa réorganisation ; c) intégration fonctionnelle des terminaux aériens, maritime et terrestre avec les réseaux viaires urbains et interurbains ; d) promouvoir des espaces qualitativement adéquats à la satisfaction des besoins du système viaire, trafic et parcage ; e) promouvoir une meilleure hiérarchisation du réseau viaire de façon à améliorer le flux de circulation dans l'espace municipal et régional	<i>Société d'économie mixte pour le développement municipal (SEMDM)</i> - création d'une <i>SEMDM</i> avec les attributions suivantes : a) appuyer le développement économique municipal et l'exécution des propositions du PDM ; b) doter la municipalité d'un instrument d'action dans le marché immobilier ; c) appuyer et coordonner le développement d'un marché immobilier public/privé ; d) coordination de la conception et de l'exécution des activités d'expansion urbaine et des réseaux d'infrastructures et services
Définition du cadre légal pour la gestion des sols	<i>Equipements, infrastructures et services</i> – a) construction de réseaux d'infrastructures dans le périmètre urbain ; b) doter tous les quartiers d'un <i>standard</i> prédéfini d'équipements ; c) réservation d'espaces pour la localisation des structures techniques des services urbains; d) élever le <i>standard</i> des équipements en vue de l'amélioration des conditions de vie urbaine ; e) coordonner la production et l'approvisionnement en eau et énergie électrique, en assurant la durabilité des systèmes ; f) réorganiser les marchés et le secteur informel de façon à augmenter sa capacité et performance ; g) définir les instruments urbanistiques pour la conception et l'exécution des systèmes d'équipements et services	
Amélioration du niveau de la qualité des rapports entre la ville et le reste du territoire municipal et		
Amélioration de la qualité et de l'extension de l'habitat		
Récupération de la qualité de l'habitat spontané	<i>Transformation urbaine</i> – a) privilégier l'organisation spatiale urbaine à partir de la réorganisation de la fonction publique (immeubles) en libérant les aires centrales ; b) promouvoir la sauvegarde de la zone historique, réduisant la pression immobilière à travers la relocalisation de zones pour la fonction publique ; c) libérer les zones urbaines actuellement occupées par des activités industrielles en vue de la satisfaction d'autres finalités d'utilisation compatibles avec les nouvelles vocations ; d) appuyer les activités industrielles en offrant des terrains infrastructurés dans les zones avec cette vocation ; e) promouvoir des opérations de grande transformation urbaine dans des zones dont les immeubles ont perdu leur fonction initiale en privilégiant la valorisation des espaces objet d'intervention	
Récupération et valorisation du patrimoine historique		
Organisation fonctionnelle tenant compte des spécificités de la ville capitale, avec recours au contrôle urbanistique par la municipalité, en vue de l'adéquation des processus de production, appropriation et utilisation de l'espace aux caractéristiques du site, aux capacités du réseau d'infrastructures de base de la ville ainsi qu'à l'amélioration de la qualité du milieu urbain naturel et		

Source d'informations : Plan Directeur Municipal de Praia (2008)

Pour répondre aux demandes et atteindre les objectifs tracés, le projet du PDM prévoyait des *éléments structurants* qui ne sont rien d'autre que des objectifs opérationnels divisés en 7 catégories :

- ◆ Expansion et croissance urbaine et occupation spontanée
- ◆ Structure des voies et *Unités Opérationnelles de Planification et gestion (UOPG)*
- ◆ Nouvelles centralités
- ◆ Transformations urbaines
- ◆ Valeurs environnementales : patrimoine naturel et patrimoine historique
- ◆ Territoire
- ◆ Instruments de gestion urbaine

Expansion et croissance urbaine et occupation spontanée

En ce qui concerne *l'expansion et la croissance urbaine et l'occupation spontanée*, le PDM prévoit : a) la possibilité de densification, soit horizontale, soit verticale dans les quartiers ; b) des zones d'occupation de ce qu'on appelle les *nouveaux centres* (zones alternatives de localisation des fonctions centrales : administration, santé, loisir) ; c) projets d'élaboration des Plans Urbanistiques de Détail (PUD) ; d) définition d'Unités Opératoires de Planification et Gestion (UOPG) et d'Unités Environnementales d'Habitation (UAH), pour répondre aux demandes en logements et équipements dans l'horizon 2020 (l'horizon du PDM) ; e) croissance de différents activités et secteurs productifs (densification) ; f) grands équipements inducteurs de la croissance urbaine.

La ville est, ainsi, divisée en trois grands groupes d'aires en fonction du type d'intervention nécessaire (figure...):

- ◆ Aires de réhabilitation
- ◆ Aires de densification
- ◆ Aires de grandes transformations

Les *aires de réhabilitation* sont caractérisées par un paysage pauvre, par la quasi absence d'infrastructures et d'équipements urbains et par un déficit d'infrastructures de drainage des eaux de pluie. Pour ces quartiers là, le PDM prévoit cinq types d'interventions : a) construction des voies structurantes internes des quartiers et construction des équipements communautaires avec recours à l'expropriation et à des programmes de re- logement des familles affectées; b) Exécution de projets de réalisation d'infrastructures dans les quartiers, de façon à garantir l'hygiène et la salubrité de

l'environnement ; c) définition d'aires d'interdiction de construction en vue de la protection et de la sécurité des zones de risque ; d) identification et implémentation de programmes de réhabilitation du patrimoine construit ; e) élaboration de Plans Urbanistiques de Détail et création d'Unités Déconcentrées de Gestion Urbaine pour pouvoir discipliner et contrôler l'activité urbanistique dans les quartiers et faciliter l'accès rapide aux lots de terrain et au projet-type, et à un système efficace de licenciement et de contrôle de l'implantation et la construction des logements.

Les *aires de densification* sont caractérisées par l'existence d'infrastructures urbaines, une surface presque totalement occupée, par la prédominance d'une occupation horizontale et une faible densité de population. Les interventions prévues par le PDM sont : a) construction des équipements communautaires en déficit ; b) conclusion du système viaire interne ; c) expansion du réseau d'égouts et d'eau ; d) Exécution de projets de protection et traitement des versants ; e) Exécution d'un système efficace de manutention de la propreté urbaine (nettoyage et récolte de déchets) ; f) Exécution de programmes destinés à promouvoir le nombre de logements en vue de l'optimisation de l'occupation du sol urbain.

Les *aires de grande transformation* sont des zones planes, localisées dans la partie basse de la ville, avec beaucoup d'espaces non occupés ou sous-occupés, qui ont perdu leur fonction ancienne. Les interventions prévues concernent des grandes opérations de transformation urbaine pour accueillir des programmes orientés vers la promotion de l'habitation, le développement du commerce, du tourisme, des loisirs, de la culture et du sport. Spécifiquement, le PDM prévoit : a) promouvoir le montage du cadastre urbain en tant qu'instrument de support qui donnerait confiance aux investisseurs du secteur privé en ce qui concerne l'activité immobilière ; b) stimuler les particuliers et les entrepreneurs privés à participer aux opérations de parcellement et aux chantiers d'urbanisation des aires de grande transformation et expansion ; c) ouvrir des concours qui stimulent l'apparition de partenariats privés avec la municipalité, l'IFH (Immobilière de Développement de l'Habitation) et les institutions financières, qui participent aux programmes de promotion de l'habitation pour répondre aux différents niveaux de demande ; d) négocier des contrats/programmes d'urbanisation avec d'autres entités publiques et privées avec l'objectif de garantir le fonctionnement des opérations de parcellement, construction immobilière et d'infrastructures.

Structure des voies et Unités Opérationnelles de Planification et gestion

Le système viaire existant est constitué par : a) un réseau de base ou général, fondamentalement développé dans la partie basse de la ville, inter-reliant les quartiers et établissant la liaison avec l'intérieur de l'île ; b) des sous-réseaux qui reflètent le confinement des quartiers ; c) des rampes d'accès aux quartiers localisés sur des déclivités accentuées et d) une liaison déficiente des quartiers au réseau général.

La réorganisation de la ville, prévue dans le PDM, a pour base la restructuration de la mobilité et du système viaire à travers : a) la planification et la réalisation du système viaire, selon les critères de sécurité et de confort de la population et de protection de l'environnement en obéissant aux directives d'utilisation et d'occupation du sol ; b) restrictions au parcage des automobiles dans le centre du Plateau en tant que centre historique, de commerce et de services ; c) construction de parcs de stationnement automobile dans la périphérie du Plateau ; d) stimuler la densification ou contrôler la croissance des aires en fonction des conditions d'accessibilité et d'offre de transports.

La structuration des UOPG sera faite selon : a) la définition des utilisations prédominantes ; b) la définition de l'intensité de l'utilisation et occupation des sols ; c) la hiérarchie des voies et d) la détermination des aires pour les équipements collectifs.

Nouvelles centralités

Selon le PDM, la concentration des fonctions institutionnelles, commerciales et des services au Platô et ses alentours et la faible structuration des mêmes fonctions dans les quartiers les plus récents, aussi bien que dans ceux qui sont plus périphériques, sont des facteurs qui compromettent la fonctionnalité et l'efficacité de la ville. En conséquence, la production et l'organisation de l'espace urbain exigent la promotion de la décentralisation de l'activité à travers la création de nouvelles centralités ou sous-centres, qui constitueront des catalyseurs de nouvelles occupations, notamment:

- ◆ Nouveaux centres dans les nouvelles zones d'urbanisation ;
- ◆ Relocalisation de l'hôpital central dans l'aire de Trindade;
- ◆ Localisation du *stade national et centre sportif* dans la zone de Monte Vaca;
- ◆ Localisation du campus universitaire et du centre de recherche technologique dans la zone du Monte Vaca;
- ◆ Intégration de l'îlot de Santa Maria dans la vie urbaine de la ville de Praia;
- ◆ Création d'un district financier et d'activités hôtelières à Chã d'Areia;

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

- ◆ Création d'un nouveau centre administratif à Achada Palmarejo Grande ;
- ◆ Création d'un nouveau parc industriel à Pedregal
- ◆ Implantation d'un terminal automobile dans les extrêmes Nord et Est de la ville ;
- ◆ Localisation du *stade municipal* dans Achada Palmarejo Grande

Transformations urbaines

Avec les grandes transformations urbaines, le PDM prétend doter la municipalité et la ville de Praia d'une meilleure qualité de vie permettant de :

- ◆ Réinsérer dans la dynamique fonctionnelle urbaine, les aires urbaines qui ont perdu leurs fonctions initiales ;
- ◆ Restructurer avec de nouvelles fonctions utiles (infrastructures, équipements, habitat, etc.) les espaces centraux qui actuellement ne représentent que des espaces urbains vides, des aires obsolètes, de façon à créer une image urbaine de ville capitale ;
- ◆ Récupérer une dynamique économique positive, avec des recettes pouvant être investies dans la réalisation d'infrastructures et d'équipements et dans la promotion d'activités orientées vers l'amélioration des conditions de vie des habitants ;
- ◆ Stimuler le processus de production de richesse dans le développement urbain avec la participation des opérateurs privés.

Valeurs environnementales : patrimoine naturel et patrimoine historique

Selon le PDM, la politique de l'environnement et de valorisation du patrimoine culturel de la municipalité de Praia a pour but la protection, la récupération et la conservation de la mémoire construite et collective de la ville de Praia, du patrimoine anthropique de l'espace rural et des aires de pêche, dans la réalisation des objectifs suivants:

- ◆ Garantie d'intégrité du patrimoine écologique, génétique, paysagiste et culturel de la municipalité;
- ◆ Incorporation de la protection du patrimoine culturel et paysagiste au processus permanent de planification et d'aménagement du territoire;
- ◆ Conscientisation par la population des valeurs environnementales, naturelles et culturelles et de l'importance de sa protection et récupération ;

- ◆ Empêchement ou restriction à l'occupation urbaine dans des aires fragiles de versants et fonds des vallées ainsi que sur le bord de mer, toutes zones non propices à l'urbanisation;

La valorisation et la protection du patrimoine naturel, culturel et historique est faite par la réhabilitation du quartier historique du Platô, des nœuds traditionnels de l'espace rural, de l'îlot de Santa Maria, du bord de mer, ainsi que les aires et ensembles patrimoniaux de Chã d'Areia, Gamboa, Ponta do Farol, Ponta Tenebrosa, etc.

Territoire

Selon le PDM, la conversion de tout l'espace du municiple en une unité intégrée implique un plan du territoire qui permettrait son harmonisation, avec le maximum d'utilisation rationnelle des ressources qui se traduira dans une nouvelle géométrie régionale. La réduction des distances relatives, à travers un transit le plus rectiligne possible, doit rapprocher les différentes zones et nœuds de peuplement du municiple et son intégration dans l'espace régional de l'île de Santiago. Le PDM doit permettre l'utilisation, de la part de la population, des diverses modalités de services existants ou à créer, créant une dynamique qui devrait avoir un caractère productif mais aussi culturel et social. Une projection systémique du territoire doit établir les lignes de configuration du milieu rural et urbain, dans le processus progressif de l'urbanisation du municiple qui se reflète sur l'insertion des modèles et composantes de la culture urbaine dans les peuplements ruraux, notamment :

- ◆ Utilisation des technologies de communication de masse ;
- ◆ Cinéma, radio, télévision, théâtre, centres multimédia, etc. et homogénéisation du niveau de vie urbain et rural, dans la mesure où les possibilités de consommation et d'approvisionnement seront identiques ;
- ◆ La qualité de vie doit s'étendre à la totalité du territoire municipal.

Instruments de gestion urbaine

Selon le PDM, pour une bonne gestion et implémentation du PDM, la modernisation des services techniques de la municipalité de Praia et la définition de ses principes directeurs constituent des conditions fondamentales. De la même façon, la création des instruments suivants est urgente :

- ◆ Système Légal Normatif (SLN) – normes, instruments opérationnels et innovateurs, cadre légal;

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

- ◆ La publication du PDM (Schéma structurel, Anté-projet du PDM) ;
- ◆ Informations urbaines : cartographie de base, cadastre, immobilier fiscal et cartographie thématique;
- ◆ Services techniques (réorganisation) ;
- ◆ Investissements de la municipalité (société d'économie mixte pour le développement municipal)

La ville de Praia est, du point de vue social et économique, très hétérogène, et les impacts sur le paysage sont évidents. Le document du PDM tient compte, de façon générale, de cette diversité et propose la valorisation et l'amélioration des conditions de vie des résidents en tenant compte aussi de l'équilibre avec l'environnement naturel. Néanmoins, à part cette référence générale, aucune proposition concrète n'a été élaborée pour les aires d'habitat spontané. En tenant compte de l'ampleur de la croissance spontanée à Praia (plus de 50% de la ville) nous pensons que cet aspect de la croissance a été sous-valorisé dans le PDM, et nous pensons que ce document devrait contenir des propositions concrètes d'interventions. Sans préjudice pour les autres propositions du PDM, nous proposons des interventions concrètes et urgentes sur les aires d'occupation spontanée autour des voies de circulation de niveau 1, qui donnent accès au Port, à l'Aéroport et aux autres localités du Centre et du Nord de l'île de Santiago. Il s'agit de l'amélioration des façades des bâtiments et aménagement des espaces collectifs (voies, trottoirs, places...).

Il faudrait construire un scénario de chronogramme opérationnel et une échelle de priorités pour l'exécution des propositions du PDM dans lesquels les interventions proposées sur les voies de niveau 1, figureront dans le groupe des grandes priorités.

Il convient de prévoir, dans la planification urbaine, des espaces d'occupation résidentielle pour l'habitat de standard bas et moyen où la *Câmara Municipal* établira le tracé des voies intra et inter quartiers de façon à faciliter l'intégration dans le réseau général de voirie de la ville et éviter les étranglements résultant de l'occupation non planifiée. Pour harmoniser le paysage urbain le Muncipe devrait définir un projet-type de logement, à fournir avec l'autorisation de licence de construction, aux familles les plus pauvres qui ne peuvent pas s'offrir les services d'un architecte.

Pour régulariser la gestion des terrains et contrôler la construction clandestine, nous proposons la création d'un service spécialisée de gestion des quartiers au sein de la Direction d'Urbanisme du Muncipe, qui aurait toute l'information sur la destination des terrains et la situation foncière et s'occupera des demandes de lots de terrains,

accélérant les flux internes des dossiers et l’attribution des lots aux familles. Cela réduirait les chances d’opportunisme et rendrait plus difficile l’existence du *système clandestin de gestion foncière* qui existe aujourd’hui.

Au dé-là des fondements et principes de base présentés dans le document du PDM de Praia, nous considérons que les éléments suivants devront être ajoutés en tenant compte des caractéristiques du système de gestion urbaine de la ville et des principes de base définis dans la Loi Générale de l’Aménagement du Territoire⁴⁵ (tableau 74 :

Tableau 74 - Propositions pour améliorer le document du PDM

Fondements de base du PDM *1	Principes directeurs du PDM*2	Chronogramme opérationnel*3
<ul style="list-style-type: none"> ◆ Inefficacité du système de gestion foncière; ◆ Inexistence d’un cadastre urbain; ◆ Méconnaissance et/ou incertitudes en ce qui concerne les procédures administratives pour l’acquisition des lots de terrain pour construction d’habitation (inexistence de véhicules de divulgation d’information et inefficacité des services d’accueil) ; ◆ Déficit de retour (feed-back) aux demandes de lots et/ou lenteur des processus d’attribution des lots ; ◆ Existence d’un système clandestin de gestion foncière ; 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Durabilité ◆ Solidarité inter-génération ◆ Subventivonalité ◆ Liberté 	<p>Établir des étapes d’exécution du projet et un chronogramme opérationnel d’exécution de chaque phase.</p>

9.3. Le fonctionnement actuel de la *Câmara Municipal*

9.3.1. La gestion clandestine de la ville

Le manque de transparence, les incertitudes et la lenteur des processus d’attribution de lots pour la construction de l’habitat, d’une part, et le besoin et l’urgence de se loger, d’autre part, poussent les familles à s’adresser au secteur informel qui leur propose des lots de terrains et des mécanismes de production de l’habitat adaptés à leur pouvoir d’achat et à l’urgence de leur situation. La construction illégale/informelle est précaire et dévalorise le paysage. Pour contourner cette situation, nous recommandons une analyse approfondie du système de gestion foncière pour découvrir les obstacles existants, afin de le restructurer de façon à accélérer les processus d’attribution de terrains pour la construction d’habitations. La gestion clandestine des terrains est un des grands obstacles à l’aménagement et à la Planification urbaine à Praia. Il faut créer des

⁴⁵ Nos propositions sont destinées à l’équipe qui élabore le PDM actuel, dans le cas où elle prendra compte des propositions de cette proposition de PDM.

conditions dans les services urbains pour réduire les chances d'opportunisme à travers l'accélération des processus d'attribution des lots pour la construction d'habitation quelque soit le *standard* social. De la même façon que la *Câmara Municipal* détermine des espaces destinés à la construction des quartiers de *standard* moyen et haut, elle doit déterminer des espaces destinés à l'habitat modeste. En attendant d'avoir un projet de financement pour construire et paver les infrastructures viaries, le dessin provisoire des voies pourrait ordonner l'occupation des lots. Le tracé des voies serait fait par la *Câmara Municipal* ou sous sa fiscalisation, de façon à permettre la construction des infrastructures viaries et d'assainissement, à *posteriori*. Pour homogénéiser le paysage, la *Câmara Municipal* devrait offrir aux candidats à une habitation dans ce type de quartier la possibilité d'obtenir par ses services d'urbanisme un projet-type, pour un prix accessible, du logement à construire. Ayant crée les conditions pour un accès facile à l'habitation formelle, la *Câmara Municipal* devrait faire valoir, avec rigueur, les dispositifs légaux à sa disposition pour empêcher la construction illégale. Par contre, l'application arbitraire des dispositifs légaux de pénalisation, sans la création préalable des conditions légales d'accès au logement formel, est inefficace et oblige à prendre des décisions très impopulaires tels que la destruction des logements informels, avec les impacts sociaux et psychologiques qui en résultent.

9.3.2. Désarticulation entre les Instruments de Gestion Urbaine et les interventions urbanistiques

La désarticulation entre les Plans de développement urbain et les interventions sur la ville est constante et frappante. Des espaces pour lesquels les plans attribuent une vocation spécifique (parc, jardin public), sont en réalité divisés en lots et occupés par des bâtiments résidentiels. Des espaces destinés (selon les plans) à la construction des quartiers urbanisés sont envahis par l'habitat spontané. Le décalage temporel entre la finalisation des plans et leur approbation et officialisation est le facteur qui facilite le plus cette situation. Jusqu'à aujourd'hui, sauf quelques exceptions qui concernent les plans de détail, les plans officiels sont inopérants face aux problèmes de planification et d'aménagement de la ville de Praia.

La précarité de l'aspect extérieur des habitations informelles est, entre autres facteurs, motivée par l'insécurité des habitants qui, menacés d'expulsion, n'investissent pas dans l'amélioration de leur logement. La légalisation de cet habitat aurait permis l'amélioration de son aspect extérieur et, par conséquent, l'amélioration du paysage du quartier. AUBERTIN C. (1992), à propos des bidonvilles des villes satellites de Brasilia a affirmé que « *on sait pourtant depuis longtemps, les exemples ne manquent pas, que la meilleure*

arme pour améliorer l'apparence physique d'un bidonville est de garantir la sécurité foncière à ses habitants ».

9.4. Proposition de modifications dans le système de gestion de la ville

9.4.1. Un nouveau système de gestion du territoire à Praia

De l'analyse faite au long de la présente thèse, nous avons constaté que le système de gestion actuel est au centre de tous les problèmes de la ville, soit en tant que facteur déterminant, soit en tant que conséquence. Nous proposons un changement du système de façon à créer une plus grande proximité avec les résidents pour garantir la durabilité. La mise en place d'un nouveau système d'organisation urbaine à Praia est nécessaire pour redonner à la ville une nouvelle dynamique et permettre aux autorités locales d'établir une plus grande proximité avec les citoyens et, par conséquent, une meilleure connaissance des problèmes et aspirations des résidents des quartiers, permettant ainsi une prise de décisions de planification et de gestion urbaine plus démocratique et plus durable, car basée sur les principes de *participation*, *territorialité* et d'*urbanité*. Le système que nous envisageons doit être stratifié autour de quatre unités territoriales : *le Municipipe* (unité déjà existante), *la ville de Praia* (proposition du modèle) *les secteurs urbains* (proposition du modèle) et *les quartiers* (unité déjà existante et appelés *lugares* dans le recensement).

Notre proposition a été basée sur les critères suivants :

- ◆ Continuité géographique;
- ◆ Existence de services d'appui aux résidents et d'équipements de santé (d'un centre hospitalier décentralisé). Dans les quartiers où il n'en existe pas encore, nous proposons sa construction;
- ◆ Existence d'un nœud plus ou moins urbanisé qui pourrait être transformé en *centre du secteur* ;
- ◆ Existence d'une place centrale dans le *Centre du Secteur* (construction où elle n'existe pas encore);
- ◆ Existence d'équipements scolaires (primaire et secondaire) et construction où il n'en a pas encore;

La figure 54 constitue la synthèse de la proposition d'un nouveau schéma organisationnel pour la partie occupée de la ville. Chaque *Secteur Urbain* sera doté d'une Unité Déconcentrée de la Direction d'Urbanisme de la *Câmara Municipal* (UDDU) qui aurait comme objectifs :

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

- ◆ Assurer aux résidents les services minimaux qui peuvent être décentralisés (exemple la réception et l'acheminement des dossiers et de la correspondance entre les résidents et les services centraux de la *Câmara Municipal*);
- ◆ Réaliser de grandes enquêtes sectorielles annuelles pour produire des diagnostics de la situation démographique et économique afin de faciliter la prise de décisions spécifiques de planification et de gestion de la croissance urbaine;
- ◆ Créer, à travers les résultats des enquêtes sectorielles, une base d'informations qui contiendrait toute l'information nécessaire pour la manutention d'une base de données qui sera créé dans le Département de Gestion des Quartiers, qui nous proposons dans la Direction d'Urbanisme de la *Câmara Municipal*;
- ◆ Garantir la manutention et actualisation systématique de la base de données ;
- ◆ Assurer, avec rigueur, la fiscalisation et le contrôle des opérations de lotissement et d'aménagement urbains
- ◆ Assurer, avec rigueur, la fiscalisation et le contrôle de la production spontanée de l'habitat et d'occupation illégale de terrains ;
- ◆ Assurer le contrôle et la fiscalisation de façon à garantir le respect des normes d'urbanisme en vigueur;
- ◆ Garantir l'actualisation systématique des plans et des cartes d'évolution de l'occupation de l'espace du quartier.

La base de données citée contiendra des informations diverses sur les caractéristiques socio-économiques des résidents, qui garantiraient une plus grande qualité des études effectuées pour l'élaboration d'instruments de gestion et de planification urbaine.

Description des Secteurs Urbains proposés

Le *Secteur A* comprend le centre historique du *Platô*, une bonne partie de *Fazenda* et toute l'extension de l'*Avenida Cidade de Lisboa* et *Avenida Marginal* en embrassant *Prainha* et l'*îlot de Santa Maria*. Il s'agit du secteur de principale concentration de commerces et services et qui possède un grand potentiel, encore sous-exploité, pour les activités touristiques (hôtels, restaurants) et de loisirs. Le centre du quartier serait le *Platô* où se trouve déjà l'hôpital central, le lycée le plus ancien de la ville et l'hôtel de ville, ainsi que la plus grande concentration et diversité de fonctions centrales (commerces et services). Dans ce secteur il faudrait stimuler le développement de la fonction résidentielle qui est en pleine décroissance.

L'îlot de *Santa Maria* est aujourd'hui abandonné mais le PDM prévoit des grandes transformations, notamment :

- ◆ Son utilisation publique en tant qu'espace de promenade et panorama sur la ville ;
- ◆ La construction d'un ponton piétonnier pour faciliter son accès à partir de la ville ;
- ◆ La promotion de la création d'un réseau de petites embarcations pour garantir les liaisons entre l'îlot et la ville ;
- ◆ Le maintien de cet espace essentiellement comme espace d'utilisation publique en conservant le plus possible les caractéristiques naturelles du paysage ;
- ◆ Consolidation des ruines existantes et leur utilisation à des fins récréatives liées, par exemple, à la restauration.
- ◆ Occupation de la seule côte tournée vers la ville ;
- ◆ Prevision d'une bande d'édificiations pour des utilisations diverses liées à des fonctions culturelles, de loisir et touristiques ;
- ◆ Mise à profit des plateformes existantes pour construire une place, une piscine naturelle et des ancrages pour les petites embarcations;

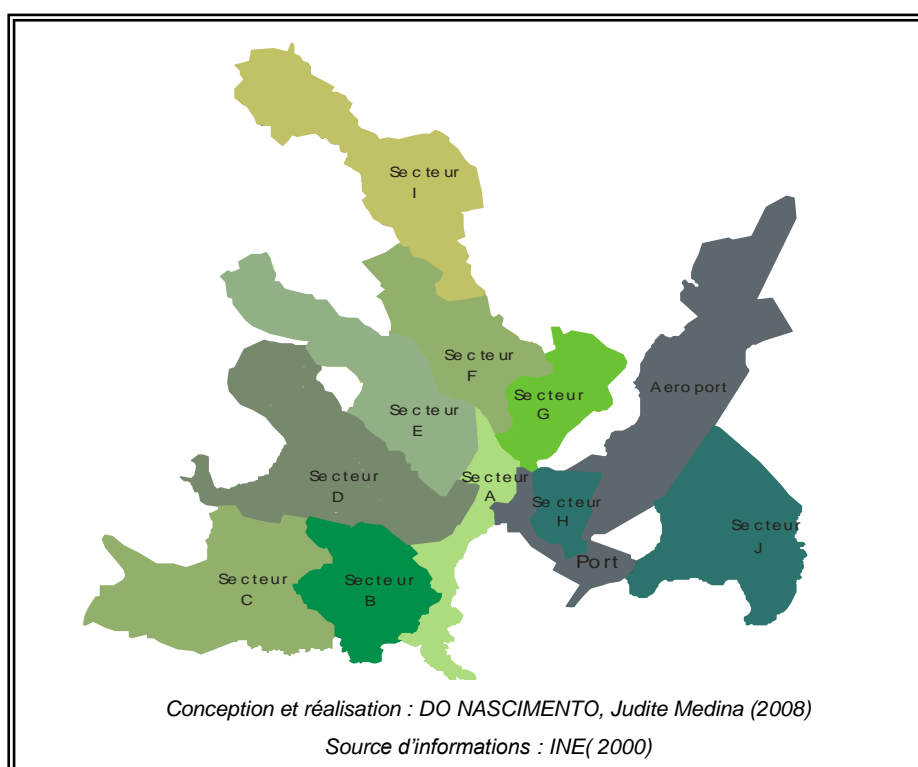


Figure 54 - Proposition d'un nouveau schéma organisationnel pour la partie urbaine occupée de la ville de Praia

Chã d'Areia occupe une position stratégique entre le Platô et les nouveaux centres de services et commerces (*Achada Santo António* et *Avenida Cidade de Lisboa*). Auparavant cette aire était destinée à l'activité portuaire et par conséquent on trouve encore des fonctions incompatibles avec sa vocation actuelle, tels que des entrepôts et la production d'énergie (localisation d'une centrale de production d'électricité). L'ancien bâtiment de la douane a été restauré et accueille aujourd'hui les Archives Nationales. Les ruines de l'ancien quai demeurent mais en mauvais état de conservation. Pour la valorisation de ce patrimoine nous proposons la récupération de l'ancien ponton pour le transformer en espace de promenade et contemplation du littoral. L'axe viaire de l'*Avenida Cidade de Lisboa* a été aménagé mais les aires environnantes ont été négligées. Sur le côté ouest de cette aire nous trouvons les infrastructures et équipements sportifs les plus importants de la ville : le pavillon sportif *Vava Duarte* et le *Estadio Nacional da Varzea* et son centre de stage. Le PDM prévoit aussi de grandes transformations pour la valorisation du potentiel existant, encore sous-exploité :

- ◆ Réhabilitation, réactivation et valorisation des accès piétonniers existants de liaison avec le Platô ;
- ◆ Préservation du nœud historique en tant que patrimoine et mémoire du site de la ville (restauration des bâtiments anciens) ;
- ◆ Construction de bâtiments en hauteur pour créer une harmonie paysagère avec les aires environnantes;
- ◆ Promotion de la diffusion des fonctions culturelles, de loisir, et de service ;
- ◆ Construction d'une aire de loisir, piétonnière, au centre de *Chã d'Areia*, autour du bâtiment des Archives Nationales, jusqu'au ponton de l'ancien quai;
- ◆ Préservation de la plage de *Gamboa* en tant qu'espace de loisir et tourisme et réactivation et/ou développement d'activités maritimes de loisir et tourisme (par exemple, réactivation du *Clube Nautico*) ;
- ◆ Plantation d'arbres à l'emplacement de ceux qui ont disparu, comme méthode de protection environnementale ;
- ◆ Promotion et développement des activités liées à la pêche artisanale et du chantier naval des embarcations de pêche ;
- ◆ Aménagement d'une aire de stationnement de voitures autour des équipements et infrastructures sportifs;

Prainha est l'aire de grand prestige de la ville, où l'habitat est de haut standing et les fonctions principales sont liées au tourisme et à la représentation (hôtels, restaurants, ambassades, services consulaires). Il s'agit d'une aire de faible densité d'occupation où

l'habitat est essentiellement du type *vivendas* familiales. Les principales transformations prévues par le PDM pour cette aire sont liées à la consolidation des activités existantes à travers la transformation/adaptation des bâtiments du *seminário* et de la *Pousada* en infrastructures touristiques pour l'hébergement hôtelier. Une autre transformation prévue par le PDM consiste en l'aménagement d'une aire de loisir, contemplation et promenade tout au long du littoral jusqu'à la presque-île du phare.

Le *Grand Marché du Sucupira* est un point qui joue un rôle important dans la vie commerciale et de services de la ville et attire des personnes de tous les quartiers et de toutes les localités de l'île de Santiago. Le *Sucupira*, en tenant compte de son importance pour la ville et ses résidents, doit être objet d'un réaménagement de façon à élargir les couloirs entre les boutiques, facilitant la circulation des personnes à l'intérieur du marché, et de façon à augmenter et améliorer les espaces de vente. Nous recommandons aussi la reconstruction des espaces de toilettes qui sont aujourd'hui mal équipés et non adaptés à la dimension et aux caractéristiques du *Marché de Sucupira*. Pour l'aire de Tahiti, à côté du marché, nous proposons des interventions concrètes qui résoudront quelques uns des plus grands problèmes de la ville, tels que la difficulté de circulation dans le centre historique du Platô, la concentration excessive des arrêts d'autobus dans ce quartier et la circulation des commerçants ambulants dans les rues les plus centrales, entre autres problèmes mentionnés dans le chapitre 7. Les propositions ont été exposées dans ce même chapitre et concernent le réaménagement complet de cette aire urbaine, la construction d'un parc de stationnement et d'un terminal d'autobus urbains, ainsi que la construction d'un espace de promenade, de loisir et de détente adapté à tous les âges. Une autre recommandation présentée *supra* est la construction d'un nouveau marché alimentaire dans l'aire de Tahiti, qui absorbera les fonctions de l'actuel marché du Platô (voir recommandations du chapitre 7).

Le *secteur B* regroupe les quartiers de *Achada Santo António*, *Quebra Canela* et *Vale do Palmarejo*. *Achada Santo António* est un centre secondaire de commerce et de services, très hétérogène du point de vue social et de l'habitat, ainsi que du point de vue de la structure fonctionnelle. Le centre du quartier serait l'aire autour de l'Assemblée Nationale où se concentrent les ambassades et le Ministère des Affaires Etrangères. Pour cette aire nous proposons des interventions au niveau du système de voirie/trottoirs et arrêts d'autobus de façon à réduire le décalage entre les paysages des différents sous-quartiers.

Quebra Canela se trouve juste en contrebas du Plateau de *Achada Santo António* et embrasse la bande littorale et la plage du même nom. Il s'agit d'un quartier nouveau où la densité d'occupation est très faible (moins de 10 bâtiments). Le lotissement d'une partie

de ce quartier (environ 16 lots, selon le dernier PDM) a déterminé la construction de trois bâtiments utilisés pour des fonctions de loisir et restauration. Nous proposons la consolidation des fonctions déjà installées et aussi que l'espace restant soit aménagé pour construire une aire de loisir et promenade avec un espace de parcage discret, deux brasseries et une glacerie (pour ne pas surcharger l'espace avec des bâtiments et pour la conservation du potentiel paysager).

Les ruines de l'ancien *Club 21*, selon le PDM, seront détruites et à sa place sera construit un bâtiment qui accueillera un centre commercial. Les principales grandes transformations prévues, (par le PDM), pour cette aire urbaine sont :

- ◆ Interventions dans le sens de la réduction du processus de dégradation environnemental de la plage ;
- ◆ Consolidation de la falaise du plateau d'Achada Santo António ;
- ◆ Systématisation des parcours piétonniers de liaison aux quartiers voisins de Achada Santo António, Palmarejo e Vale do Palmarejo ;
- ◆ Aménagement de la voie littorale et consolidation de la rampe d'accès à Achada Santo António ;
- ◆ Construction d'un espace occupé par des fonctions liées à des activités de plage (restaurants, hôtels, brasseries, etc...) ;
- ◆ Arrêt de l'exécution des lotissements prévus et consolidation et intégration des constructions déjà existantes dans la nouvelle philosophie d'aménagement ;
- ◆ Construction d'espaces de parcage de voitures;

Vale do Palmarejo est une aire d'occupation spontanée, entourée par trois quartiers formels (Achada Santo António à l'est, Quebra Canela au sud et Palmarejo à l'ouest). Le PDM prévoit la valorisation de cette aire en tant qu'espace vert et parc de loisir et de sport de la ville (construction d'un circuit sportif). Un autre changement proposé est la désactivation de la station de traitement d'eaux usées et sa transformation en station de pompage. Nous proposons également des interventions urbanistiques qui visent la valorisation de l'habitat et l'aménagement des espaces collectifs du quartier pour le confort des résidents. Ces propositions s'accompagneront aussi de l'aménagement des voies intra-quartier et des voies de liaison avec les quartiers voisins pour l'amélioration de l'accessibilité du quartier et du réseau urbain dans sa totalité.

Le *Secteur C* comprend les quartiers de Palmarejo, Cidadela et Palmarejo Grande. Il s'agit de l'axe principal d'expansion actuelle de la ville où se trouvent les quartiers d'urbanisation récente à l'ouest de Praia. Malgré le fait que l'habitat dans le quartier de

Palmarejo est de haut standing, les voies intra-quartiers et celles de liaison avec les quartiers voisins sont de mauvaise qualité. Nous proposons l'aménagement des voies et des trottoirs ainsi que l'aménagement de la place centrale qui, aujourd'hui, constitue le point le plus faible de l'aménagement de Palmarejo. S'agissant d'un quartier dont la population est essentiellement jeune, il conviendrait que l'aménagement de la place soit adapté à la récréation des enfants. Nous proposons aussi la construction d'une nouvelle école primaire car l'actuelle n'est pas adaptée, en termes de dimension et qualité, aux caractéristiques du quartier. Il faudrait créer des espaces verts dans différents points des quartiers cités. Dans ce Secteur (concrètement dans Palmarejo Grande) le PDM prévoit la construction d'un nouveau Centre Administratif (Novo Platô), qui deviendra ainsi le *centre du secteur*.

Le Secteur D est constitué des quartiers de Terra Branca, Bela Vista et Varzea. *Terra Branca* est un quartier formel dont les parties nord, est et ouest commencent à être occupées par l'habitat spontané. Les propositions de modification du système de gestion urbaine permettront un plus grand contrôle de la croissance urbaine, réduisant le rythme d'occupation spontanée.

Un centre hospitalier vient d'être construit dans le quartier de *Bela Vista* à côté de la voie principale qui donne accès à la sortie ouest de la ville en direction de *Cidade Velha*. Le quartier de *Bela Vista* a fait l'objet d'un Plan de réaménagement et de requalification (entre 2001 et 2005) dont les résultats ont changé le paysage du quartier et amélioré le confort des résidents. Il s'agit d'une expérience réussie d'intervention urbanistique dans un quartier spontané qui doit être, avec des adaptations et améliorations, reproduite dans d'autres quartiers avec les mêmes caractéristiques. Malgré les impacts positifs de cette intervention, l'occupation spontanée ne s'est pas arrêtée après l'exécution du Plan et les impacts négatifs sur le paysage et la vie des résidents sont visibles. Néanmoins, on peut remarquer que l'occupation spontanée postérieure à la requalification du quartier est moins désordonnée qu'avant et suit les tracés pré-définis par les constructions ordonnées. Nous croyons que les propositions de cette thèse en ce qui concerne le système de gestion et de planification urbaine contribueront à la durabilité des résultats de l'exécution de ce type de Plan car garantiront une gestion plus efficace des terrains et l'action du système de fiscalisation et de contrôle urbanistique sera plus rigoureuse et rapide.

Autour du quartier de *Terra Branca* a été construite une bande spontanée qui doit être l'objet, le plus rapidement possible, d'une intervention semblable à celle de *Bela Vista*, sauf qu'elle doit être précédée par une modification du système de gestion urbanistique

(selon les propositions qui suivent de changement de l'organigramme), de façon à garantir la durabilité et l'accomplissement des actions de requalification, réaménagement, contrôle et fiscalisation. Les interventions de réaménagement doivent toucher tous les aspects fondamentaux tels que l'amélioration/aménagement du système de voirie/trottoirs et du système de drainage des eaux pluvieuses (surtout dans le quartier de Várzea et Bela Vista), réaménagement/agrandissement des réseaux de distribution d'eau courante et d'électricité et du réseau d'égouts, la construction d'espaces de loisir/promenade et de contemplation (miradors sur les bordures des plateaux), l'amélioration des façades des bâtiments et des interventions spécifiques pour corriger les problèmes structurels des constructions sur les versants.

Le quartier de Várzea est de type mixte (on trouve de taches d'occupation formelle et informelle) et demande une attention spéciale car il se localise dans le bas-fond entre les plateaux de Terra Branca et d'Achadinha. Pendant les périodes pluvieuses le quartier est victime d'inondations avec des impacts négatifs sur le confort des résidents. Il faudrait réaménager les systèmes de voirie/trottoirs et de drainage des eaux pluvieuses (qui existe dans une partie du quartier mais est inefficace). En tenant compte de la localisation, dans le quartier de Várzea, du *Palácio do Governo* (bâtiment où se concentrent la plupart des ministères), de l'école secondaire *Cônego Jacinto* (l'une des plus grandes de la ville), de l'*Espace sportif Polyvalent Vavá Duarte*, du *Stade de football* et son *Centre de stage*, celui-ci constituera le *centre du secteur*.

Le *Secteur E* englobe les quartiers de Achadinha, Eugénio Lima, Calabaceira, Pensamento e São Pedro/Latada. Il s'agit d'un *secteur* très hétérogène car ces cinq quartiers sont de type mixte (voisinage entre l'habitat formel et informel). Néanmoins, dans le quartier d'Achadinha on trouve une prédominance de l'habitat formel, c'est le plus grand et le plus équipé d'entre eux. Le sous-quartier *Bairro Craveiro Lopes* où se localisent un Centre hospitalier, une chapelle, la place centrale et le Centre Commercial le plus important de la ville, constituera le *Centre du Secteur*. Dans ce secteur, en tenant compte de l'importance relative de la croissance informelle/spontanée, nous proposons des interventions de requalification/réaménagement urbanistiques pour la valorisation du paysage et l'amélioration des conditions de confort des résidents. Les interventions de réaménagement doivent toucher tous les aspects fondamentaux cités pour le Secteur D. La construction d'un système de drainage concerne surtout le sous-quartier de Achadinha Baixo Calabaceira et São Pedro/ Latada.

Le *Secteur F* englobe les quartiers de *Vila Nova*, *Lém Cachorro*, *Ponta d'Água* et *Safende*. La prédominance de l'habitat spontané est visible mais le quartier de Ponta

d'Água est celui qui présente le plus grand potentiel pour le *Centre du Secteur*. Les interventions nécessaires sont les mêmes que celles proposés pour les secteurs D et E, adaptées au contexte des problèmes de chaque aire urbaine. Les questions de la correction des problèmes structurels des constructions sur les versants et de construction d'un système de drainage concernent surtout les quartiers de *Safende* et de *Ponta d'Água*. Vila Nova et Safende sont des quartiers qui se localisent au long de la voie principale de sortie de la ville vers le nord de l'île de Santiago. L'habitat dans ces deux quartiers est essentiellement informel. En tenant compte de sa localisation stratégique, les interventions sont urgentes. L'aménagement des voies intérieures avec leurs trottoirs, la construction d'un système de drainage des eaux de pluie, les corrections mécaniques sur les versants et la construction d'espaces de promenade et de contemplation valoriseront le paysage, créeront des foyers de loisir et de tourisme et augmenteront le confort des résidents.

Le *Secteur G* est composé des quartiers de *Achadinha Pires*, *Paiol*, *Castelão/Coqueiro* et *Achada Mato*. Les caractéristiques de ces quartiers sont plus ou moins les mêmes que celles des quartiers du secteur F, alors nous proposons les mêmes types d'interventions en adaptant chacune aux caractéristiques de chaque aire urbaine. Achada Mato est celui qui présente le plus grand potentiel pour la construction du *Centre du quartier* car se localise sur un vaste plateau, avec une excellente vue sur les parties Est et Sud de la ville.

Le *Secteur H* est constitué des quartiers de Achada Grande Frente et Lém Ferreira. Le premier est un quartier où les principales fonctions, mis à part la résidentielle, sont les entrepôts, le commerce de gros, les grandes surfaces commerciales de meubles et de matériel de construction, le commerce de voitures et les discothèques et boîtes de nuit. L'habitat est de type mixte mais l'habitat formel prédomine. Lém Ferreira est essentiellement résidentiel et d'habitat mixte. La prédominance de l'habitat informel concerne surtout la partie nord du quartier. Une bonne partie de l'habitat formel était à l'origine informelle, la légalisation est postérieure à la construction. Achada Grande Frente est le quartier qui possède les meilleures conditions pour la construction du *Centre du Secteur* et possède un excellent espace de promenade paysagère avec une vue panoramique sur une grande partie de la ville.

Le *Secteur I* englobe les quartiers de Monte Agarro et São Filipe. Il s'agit des quartiers qui se sont développés le long de la voie de sortie de la ville vers le nord de l'île. La partie Ouest d'Achada São Filipe a fait l'objet d'un Plan de Détail pendant la décennie de 1990 qui a changé ses caractéristiques. D'un quartier informel, surtout occupé du côté Est, il

est devenu un quartier mixte, dont le côté Ouest est totalement formel et urbanisé. La tendance est au développement du secteur du commerce et des services d'appui aux résidents. Néanmoins nous y avons trouvé des sièges de plusieurs ONG, associations et services du Ministère de l'Agriculture. La frontière entre Monte Agarro et Achada São Filipe est de moins en moins visible. Nous proposons que les interventions dans ce Secteur soient tournées vers l'exploitation de sa localisation stratégique à la sortie principale de la ville, avec une réduction du décalage entre les parties Est et Ouest du quartier et la valorisation de son potentiel en tant qu'espace de loisir, par la construction de places et de parcs ainsi que des équipements sportifs dans la partie nord du quartier. La partie Ouest possède les conditions pour la construction du *Centre du Secteur*.

Le *Secteur J* est constitué par les quartiers de *Achada Grande Tras Industrial* et *Achada Grande Tras Residencial*. Le premier a été, à l'origine, une aire exclusivement industrielle mais aujourd'hui la fonction résidentielle est en train de se développer dans l'espace du quartier. *Achada Grande Tras Residencial* a été, à l'origine, un quartier qui s'est développé à partir d'un nœud informel et qui aujourd'hui s'est transformé en quartier de type mixte où l'informel et le formel coexistent. Ces deux quartiers sont séparés des autres aires résidentielles de la ville par l'Aéroport et par le Port. Les interventions que nous proposons sont l'aménagement du système de voirie intra-quartier, l'amélioration de la qualité des habitations (façades, équipements sanitaires et liaisons aux réseaux urbains d'égouts et de distribution d'électricité et d'eau courante. Pour atteindre cet objectif il faudrait développer des programmes de sensibilisation et d'incitation auprès des résidents, pour qu'ils investissent dans la valorisation de leur patrimoine immobilier et pour qu'ils adoptent une attitude positive et conservatrice envers les espaces et équipements publics. Cette recommandation est extensible à toutes les aires urbaines informelles et mixtes.

9.4.2. Proposition de modification de l'organigramme de la *Câmara Municipal*

L'organigramme de la *Câmara Municipal* de Praia (figure 56) comporte un domaine d'Aménagement de la ville composé pour la Direction de l'Urbanisme qui s'occupe de la Planification et de la gestion urbaine et pour la Direction de Transports, infrastructures et habitation. En tenant compte des propositions avancés dans le point 9.4.1, de division de la ville en dix grands Secteurs, nous proposons que, dans la Direction de l'Urbanisme soit créée un *Département de Gestion des Quartiers* qui établira le lien entre la *Câmara Municipal* et les *Unités Déconcentrés de la Direction d'Urbanisme (UDDU)*, permettant de s'approcher ainsi des résidents, et donnant corps à un système de gestion durable et participatif. Ce Département aurait les attributions suivantes:

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

- ◆ Donner son avis sur l'attribution de terrains et sur l'autorisation de construction ;
- ◆ Donner son avis sur l'actualisation de Plans de localisation et sur la légalisation des lots ;
- ◆ Récolter des informations sur les familles et la situation des lots disponibles pour argumenter les décisions de la *Câmara Municipal* concernant l'attribution de terrains, l'autorisation de construction, l'actualisation de Plans de localisation et la légalisation des lots (à travers les UDDU);
- ◆ Récolter des informations sur les problèmes d'aménagement et de gestion urbanistique des quartiers pour que cela soit pris en compte lors du tracé des grandes politiques et projets urbains (à travers les UDDU);
- ◆ Créer une base de données sociodémographique des quartiers de la ville, actualisée annuellement, pour faciliter la prise de *décisions spécifiques de planification et de gestion de la croissance urbaine*. *Cette base de données sera construite et actualisée systématiquement à partir des résultats des enquêtes annuelles appliquées par les UDDU;*
- ◆ Elaborer un plan d'édification de la ville
- ◆ Planifier l'extension spatiale de la partie urbaine ;
- ◆ Développer une coopération étroite entre les entités productrices de connaissance scientifique sur les questions urbaines (les chercheurs, universités, centres de recherche, équipes de recherche et consultance...), les services d'urbanisme, gestion et planification de la ville et les opérateurs, pour actualiser systématiquement les informations sur la ville et aider à définir, plus objectivement, les principes de base et les politiques pour la planification et la gestion de l'aménagement de l'espace urbain. La contribution des chercheurs peut être concentrée dans les domaines suivants: a) maintien de l'actualité des informations (qualitatives et quantitatives) sur les changements, sur les caractéristiques socio-économiques, et démographiques des résidents des quartiers ; maintien de l'actualité de l'information sur les conditions environnementales des quartiers ; production d'informations et d'outils pour le suivi de la dynamique de l'économie nationale et des impacts sur la ville ; production de connaissances sur les structures et les mécanismes de l'ensemble social pour permettre la définition de politiques qui visent un développement durable de la ville

- ◆ Concevoir un plan de restructuration et d'aménagement des quartiers spontanés ainsi qu'un plan pour l'aménagement des quartiers « vitrines de la ville » pour améliorer le paysage des entrées et sorties de ville ;

Le Département de Gestion des Quartiers (DGQ) que nous proposons serait purement technique, ceci afin de garantir la continuité des projets et travaux même après les élections, réduisant ainsi les impacts résultants des changements d'équipes municipales sur les projets. Dans la figure 56 nous présentons la position du Département proposé dans l'organigramme de la Câmara Municipal de la ville de Praia. Il s'intégrera dans la Direction de l'Urbanisme. Les figures 57 et 58 représentent le flux des dossiers dans l'organigramme de la *Câmara Municipal* et montrent le rôle du DGQ dans les processus concernant la gestion des lots. L'avis du responsable du DGQ sera tenu en compte lors de l'élaboration des différents avis sur la concession de lots de terrain pour la construction d'habitation, l'autorisation de construction, la légalisation des lots et l'actualisation du Plan de Localisation, car il disposerait de toutes les informations pour élaborer un avis le plus objectif possible.

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

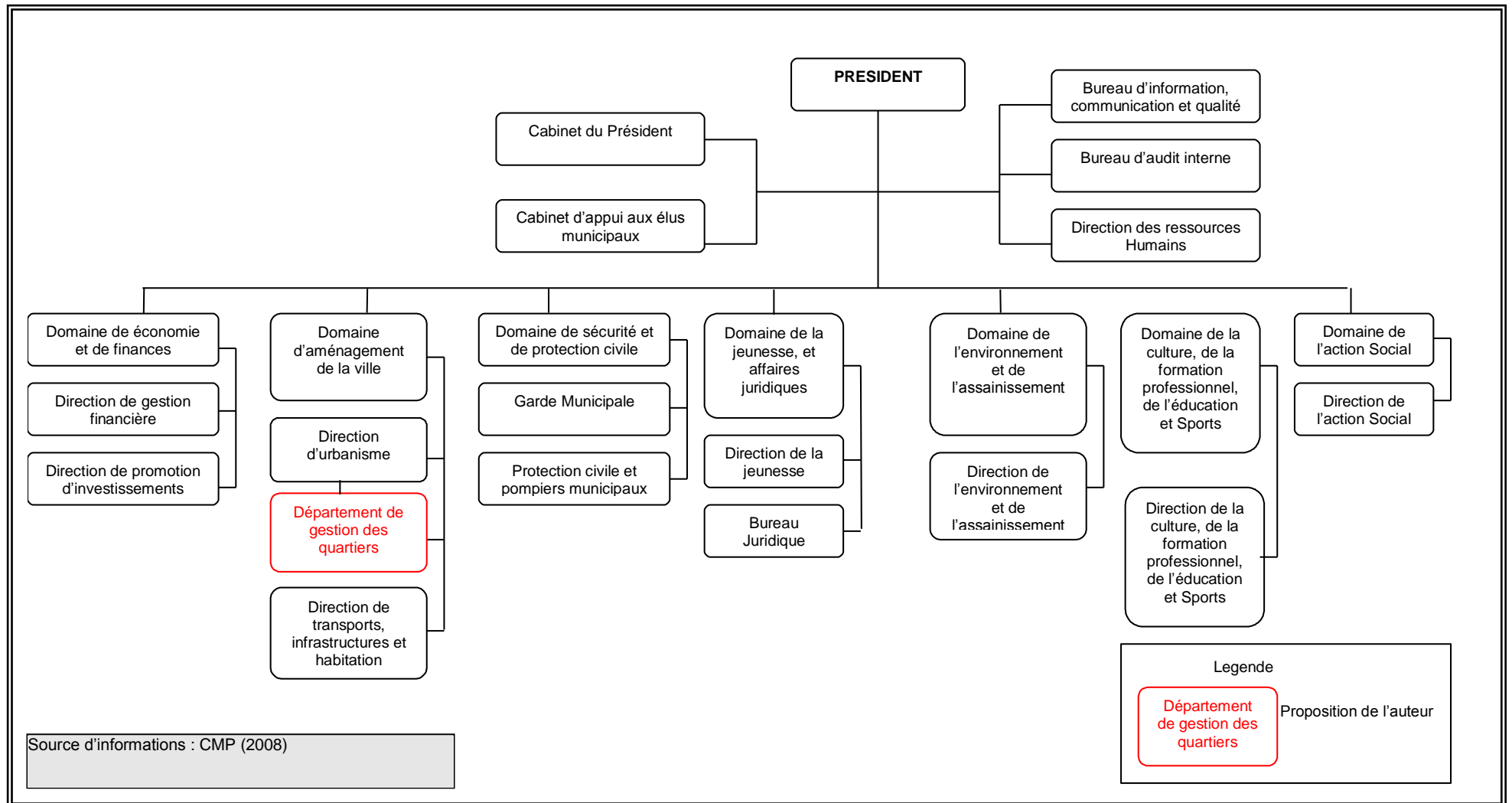


Figure 55 - Organigramme amélioré de la Câmara Municipal

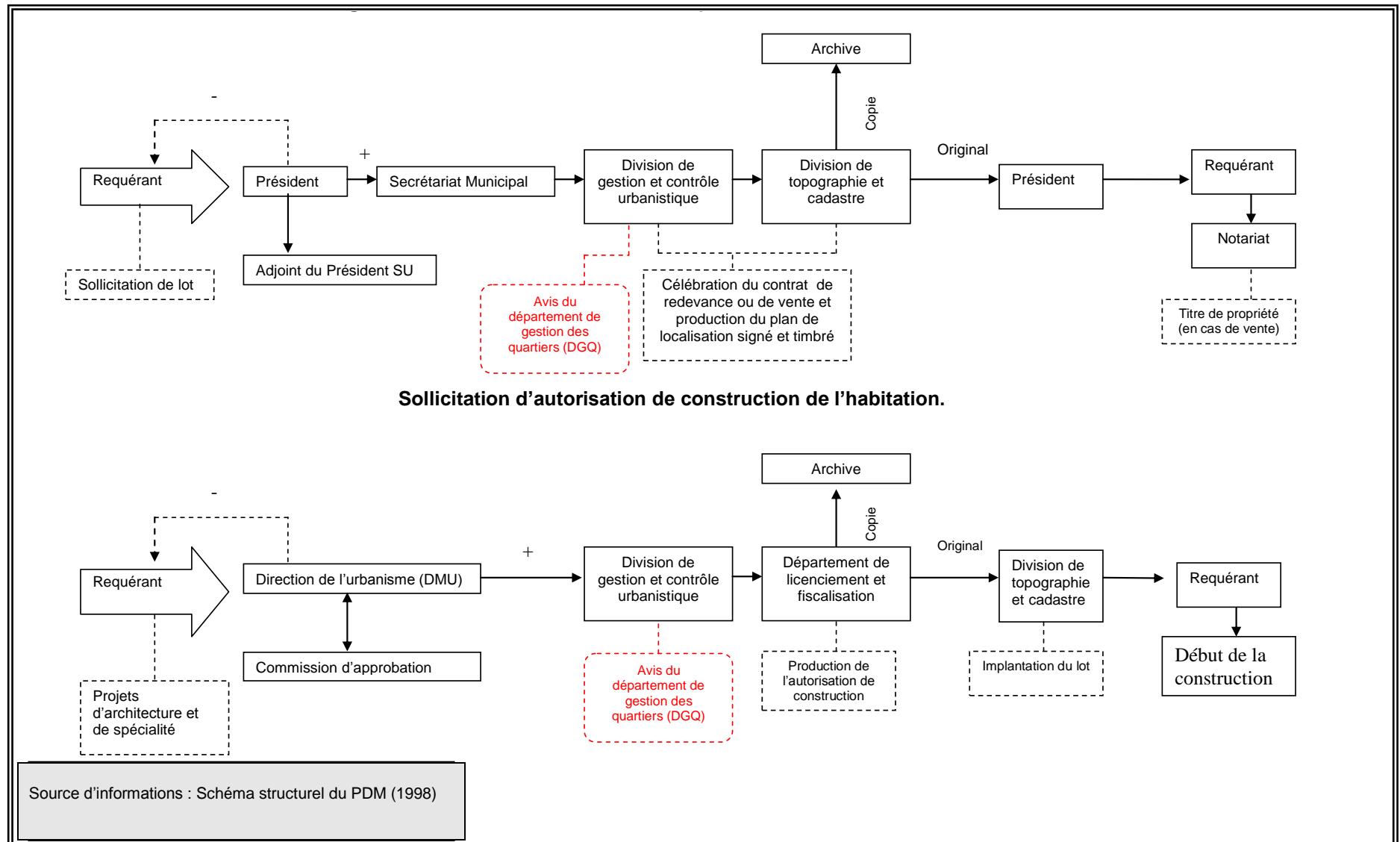


Figure 56 - Sollicitation de lot de terrain pour la construction d'habitation

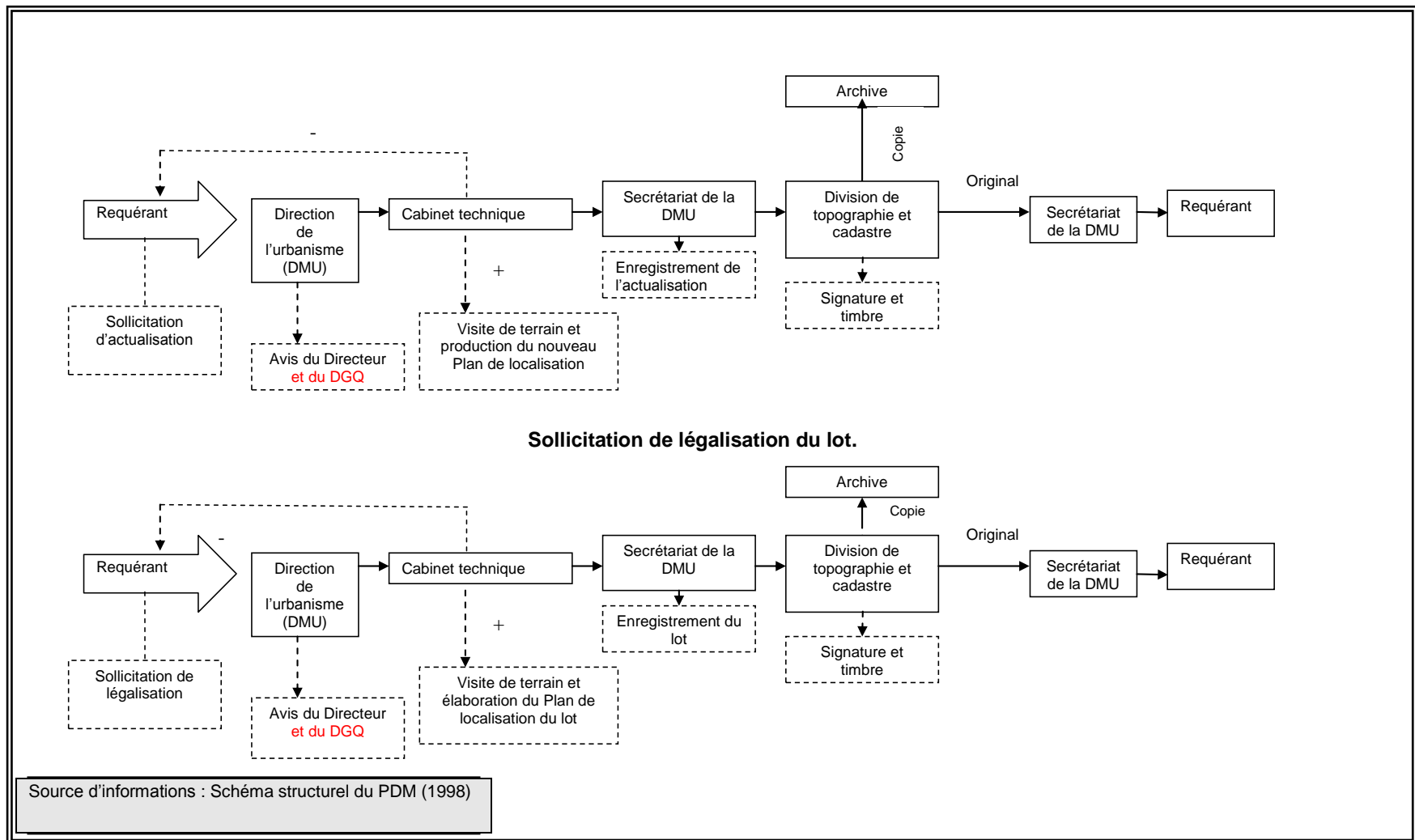


Figure 57 - Sollicitation d'actualisation du Plan de localisation du lot de terrain

Conclusion

L'existence de différents plans n'a pas contribué à éviter le développement déséquilibré de la ville de Praia. Le système demeure très centraliste et distant des citoyens et la planification se fait sans tenir compte des vrais besoins et priorités des résidents. La proposition de PDM contient des propositions plutôt d'un PDU, ignorant les problèmes du milieu rural de la Municipalité de Praia.

Il y a des initiatives d'aménagement du territoire mais nous pensons qu'il n'existe pas un vrai système d'aménagement du territoire : inexistence d'une vision de l'aménagement national qui soit appropriée autant par les autorités centrales que par les autorités locales; inexistence de politiques concrètes de développement stratégique du territoire ; méconnaissance des priorités locales ; inexistence de réglementation pour les lois approuvés; Inexistence d'un cadastre et d'un système de fiscalisation efficace...

Conclusion de la partie IV

Nous pensons que, au contraire de ce qui pense STREN R.E. (1993b), le problème n'est pas dans les Plans mais dans la gestion des Plans. L'élaboration des Plans d'aménagement est très importante pour assurer un développement intégré, durable (équitable et équilibré) du territoire. Deux des grands problèmes de l'aménagement dans les pays les moins développés sont le décalage temporel existant entre l'élaboration, l'approbation et l'exécution des Plans et le non respect pour la hiérarchisation des Plans. La lenteur des processus est provoquée par différents facteurs notamment : inertie des systèmes, déficit de capital et déficit de ressources matérielles, humaines et technologiques. La ville croît à chaque instant et la lenteur des processus de planification fait que les Plans sont toujours dépassés par rapport à la croissance réelle. Par rapport à la hiérarchisation, à notre avis, les Plans de niveau supérieur doivent se baser sur des diagnostics des différentes réalités locales, pour pouvoir considérer les spécificités et la diversité nationale, mais néanmoins ils doivent précéder ceux de niveau inférieur. Au Cap-Vert, les Plans de niveau inférieur sont élaborés d'abord sans les orientations générales des Plans de niveau supérieur ce qui provoque une désarticulation entre les différents Plans Régionaux et des déséquilibres divers dans le développement national.

Un autre grand problème de l'aménagement dans les pays les moins développés est la désarticulation entre les directives tracées dans les Plans et les interventions concrètes sur le terrain. En grande partie, cette désarticulation est liée au décalage temporel mentionné

auparavant, mais il y a aussi un autre aspect commun aux plans de développement des pays moins développés qui est le fait que les équipes/entreprises qui élaborent les Plans sont étrangers et, par conséquent, connaissent mal les caractéristiques spécifiques de la société et du milieu. Plusieurs fois les propositions d'aménagement ne sont pas adaptées à la réalité et sont sujettes à des modifications constantes. Au Cap Vert, les derniers Plans de Développement Municipaux sont élaborés par une entreprise nationale.

Au Cap-Vert en général et à Praia, en particulier, une autre explication de cette désarticulation est liée à l'alternance politique qui fait qu'à chaque changement d'équipe de la *Camara Municipal*, les politiques urbaines changent, les projets n'ont pas de continuité et cela accentue cette désarticulation.



CONCLUSION GENERALE

Au début de la thèse notre question de départ a été de savoir s'il existe des relations entre la structure du système de planification et de gestion urbain, les formes de croissance et les déséquilibres sociaux et spatiaux dans la ville de Praia. L'analyse faite tout au long du travail nous a mené à différentes conclusions qui ont été exposées dans les différentes parties de la thèse. Le principal enseignement tiré est qu'il existe un rapport étroit entre la structure du système actuel de gestion et de planification de Praia et les caractéristiques de la croissance urbaine (formes de croissance et déséquilibres sociaux et spatiaux). Les paragraphes suivants synthétisent les conclusions auxquelles nous sommes arrivées. Parallèlement, nous présentons quelques recommandations pour la résolution des problèmes identifiés.

La population et les formes de croissance urbaine

L'immigration est le facteur déterminant de la croissance urbaine à Praia. La ville est caractérisée par la coexistence de l'occupation planifiée et de l'occupation spontanée mais la croissance dominante est la deuxième. Nous avons remarqué, pendant nos observations de terrain, que 19 quartiers sur un total de 31 (plus de 60%), sont essentiellement caractérisés par un habitat précaire dont plusieurs habitations sont spontanées et que dans 9 des quartiers considérés comme formels, on trouve des *taches* d'habitat précaire. Les trois quartiers où nous n'avons pas trouvé ce type d'habitat sont Prainha, Cidadela et Quebra Canela. L'habitat précaire se dissémine dans le tissu de la ville à un rythme très accéléré. L'occupation des versants est préoccupante car elle n'obéit à aucune règle ou norme urbanistique. Les quartiers d'habitat précaire occupent des positions géographiques stratégiques puisqu'ils se trouvent aux entrées et aux sorties de Praia, ce qui fait d'eux, *les vitrines* de la ville capitale. Curieusement, ce sont les quartiers qui ont, jusqu'à aujourd'hui, le moins mérité l'attention du système de gestion et de planification urbaine car ils n'ont pas beaucoup de traits d'interventions urbanistiques, sauf pour la construction de quelques places et voies intérieures pavées. Nous recommandons la consolidation/diffusion de ce type d'intervention, mais aussi des mesures concrètes pour le changement du paysage extérieur des quartiers :

- ◆ Amélioration/aménagement du système de voirie/trottoirs et du système de drainage des eaux pluvieuses dans tous les quartiers;
- ◆ Réaménagement/agrandissement des réseaux de distribution d'eau courante et d'électricité, ainsi que du réseau d'égouts ;

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

- ◆ Construction d'espaces de loisir/promenade (places, espaces verts) et de belvédères (sur les bordures des plateaux) ;
- ◆ Amélioration des façades des bâtiments (stimuler les ménages à chauler les façades des logements);
- ◆ Interventions spécifiques pour corriger les problèmes structurels des constructions sur les versants ;
- ◆ Correction/sécurisation des falaises;

Pour les interventions qui concernent les bâtiments privés nous recommandons les mesures suivantes:

- ◆ Sensibiliser la population sur l'importance de l'amélioration des façades pour le confort des résidents et pour l'image du quartier;
- ◆ Stimuler les résidents, qui ont des moyens, à investir pour l'amélioration des façades de leurs bâtiments. Pour cela nous proposons le développement de programmes/campagnes de sensibilisation pour diffuser l'urbanité et l'urbanisation et combattre la misère (nous considérons ici la misère en tant que pauvreté d'esprit, différente de la pauvreté tout court) en valorisant la personne humaine à travers la création du confort minimal, adapté aux conditions de chacun;
- ◆ Développement d'actions/programmes qui permettraient un plus grand accès aux moyens pour améliorer leur confort, aux familles les plus pauvres;
- ◆ Sensibilisation des organisations non gouvernementales, associations de la société civile et associations communautaires, ainsi que des institutions financières dans le sens de l'appui à l'acquisition du matériel pour l'amélioration du confort des familles les plus pauvres ;
- ◆ Stimuler les résidents qui n'ont pas de moyens à investir, en tant que main-d'œuvre, pour l'amélioration des façades et du confort général de leurs bâtiments.

Le transfert du marché central

Le marché central de Praia, localisé dans le quartier du Platô, constitue un des principaux facteurs d'attraction quotidienne de personnes, provoquant des problèmes de circulation automobile et piétonnière. Nous proposons la construction d'un nouveau marché alimentaire, plus grand et plus équipé, dans l'aire de Tahiti. Étant donné leur importance historique, les infrastructures et équipements actuels du marché seraient restructurés/réaménagés et transformés en marché d'artisanat. Cela permettrait de résoudre les problèmes résultant du

manque d'espace de vente et du manque d'espace pour le rangement des produits pendant les heures de fermeture. Aussi, cette mesure permettrait de résoudre les problèmes liés au déficit d'infrastructures et d'équipements sanitaires et contribuerait à améliorer la circulation dans le centre-ville.

Le système de voirie et le réseau de transports collectifs

Le système de voirie est inefficace face aux caractéristiques de la circulation dans la ville. Cette inefficacité concerne non seulement la petite dimension des voies mais aussi la faible connexité du réseau et la qualité douteuse et/ou l'absence de pavé/asphalte. La mauvaise qualité et/ou l'absence de trottoirs, fait que la circulation piétonnière est très dangereuse. Nous proposons l'aménagement de tous les trottoirs, notamment dans les quartiers les plus pauvres.

La circulation des voitures, pendant les heures de pointe, est très difficile dans certains endroits de la ville. Les points les plus critiques du réseau sont les ronds-points de *Rotunda de Terra Branca*, *Rampa de Cruz de Papa*, *Avenida Amilcar Cabral* du Platô et le carrefour de *Fazenda*. L'Avenue Amilcar Cabral du Platô reste le point le plus critique de la circulation automobile dans la ville, parce qu'il constitue le centre de convergence quotidienne des personnes à cause de la concentration des commerces (surtout du marché) et des services.

Le réseau de transports collectifs n'est pas suffisamment connecté pour garantir une circulation efficace des personnes entre les différents quartiers. La concentration excessive d'autobus aux arrêts situés sur le Platô contribue à l'intensification de l'étranglement de l'Avenue Amilcar Cabral. Nous proposons de supprimer les arrêts d'autobus existants dans ce quartier et de construire un terminal d'autobus à côté du nouveau marché proposé dans l'aire de Taiti. Pour ne pas porter préjudice à la population, nous proposons l'aménagement d'accès piétonniers, à partir de Taiti vers le Platô et la construction d'un ascenseur qui permettrait un accès rapide aux personnes âgées et aux handicapés. Cet ascenseur et les rampes d'accès s'arrêteraient sur un belvédère à construire tout au long de la bordure Ouest du Platô dans l'aire de *Ponta Belém*. Nous proposons aussi la construction d'un autre belvédère du côté Est du Platô, sur l'aire de *Cruzeiro*.

Le système de Planification et de gestion urbain

Le fait d'être la capitale du pays fait de Praia le point de convergence des personnes venues de l'arrière-pays et de l'étranger avec des habitudes, cultures et comportements divers. Cette diversité est positive dans le sens où elle accélère le dynamisme de la ville du point de

vue économique et social. Néanmoins, le système de planification et de gestion urbain à Praia n'est pas préparé/adapté pour pouvoir identifier, ou même prévoir, les problèmes résultants de cette immigration et d'en trouver des solutions immédiates et efficaces. Le système actuel de gestion et de planification urbain est très centralisé et très éloigné des quartiers et de la population et de leurs problèmes. N'ayant pas une image réelle et en temps réel de la vie dans les quartiers, la planification urbaine devient rapidement désajustée et inadaptée. Nous avons vérifié une croissance physique très rapide de la ville de Praia mais, par contre, le développement urbain des quartiers reste très lent et concerne surtout l'axe Ouest. Même par rapport à cet axe de croissance, nous avons remarqué un manque d'espaces de loisir/rencontre, un manque d'espaces verts et d'espaces libres pour la pratique de sports ainsi qu'une mauvaise qualité du pavé des voies intra-quartiers. L'urbanisation est plus centrée sur les bâtiments que sur l'aménagement des espaces collectifs et les trottoirs sont inachevés ou inexistantes. Pour améliorer le système de planification et de gestion urbain à Praia nous proposons :

- ◆ La création d'un nouveau système d'organisation urbain qui prévoit la division de la ville en 10 secteurs urbains ;
- ◆ La création, dans chaque secteur urbain, d'une unité déconcentré, appelé *Unité Déconcentré de la Direction d'Urbanisme (UDDU)* qui permettrait une plus grande proximité entre les services de planification et de gestion urbains et les résidents des quartiers. Par conséquent, la planification urbaine serait plus adaptée à la réalité, les propositions de la *Câmara Municipal* seront plus facilement acceptées par les résidents et l'application des normes urbanistiques sera plus facile. Les attributions des UDDU ont été exposées dans le point 9.4.1. du chapitre 9;

La création, dans l'organigramme de la *Câmara Municipal*, d'un *Département de Gestion des Quartiers (DGQ)* qui sera le point focal de l'UDDU. Les attributions du DGQ ont été exposées dans le point 9.4.2. du chapitre 9;

TABLE DE MATIERES

REMERCIEMENTS	3
RESUMÉ	6
INTRODUCTION GENERALE	7
PARTIE I – LE CADRE GEOGRAPHIQUE ET THEORIQUE DE LA RECHERCHE ET DE L’OBJET D’ETUDE.	13
INTRODUCTION.....	14
CHAPITRE 1 – LE CONTEXTE GÉNÉRAL: UN JEUNE ÉTAT ARCHIPEL, AVEC UN DÉVELOPPEMENT SOCIAL, POLITIQUE ET ÉCONOMIQUE NOTABLE.	15
Introduction.....	15
1.1. Une position géostratégique entre trois continents.....	15
1.2. La division administrative de l’archipel	18
1.3. Un développement social, politique et économique notable.	20
Conclusion.....	25
CHAPITRE 2 - PRINCIPES THEORIQUES ET METHODOLOGIQUES.	26
Introduction.....	26
2.1. Construction du schéma opérationnel et du modèle d’analyse de la recherche.	29
2.1.1. Définition des méthodes et des instruments de récolte d’informations.	29
2.1. 2. Le modèle d’analyse	33
2.2. Synthèse de quelques études sur la ville de Praia	63
2.3. Théories et modèles d’organisation et de fonctionnement de l’espace urbain ...	69
Conclusion.....	78
CONCLUSION DE LA PARTIE I.....	78
PARTIE II - CARACTERISATION ET EVOLUTION DE LA POPULATION ET RAPPORT AVEC LA CROISSANCE URBAINE DANS LA VILLE DE PRAIA	79
INTRODUCTION.....	80
CHAPITRE 3. CARACTERISTIQUES DE LA POPULATION RESIDENTE DE LA VILLE DE PRAIA.....	81
Introduction.....	81
3.1. Quelques réflexions sur l’urbanisation à Praia et dans d’autres villes africaines.....	82
3.2. Naissance et croissance d’une capitale	90
3.3. Structure et composition de la population résidente de la ville	91

3.4. Evolution et distribution de la population des quartiers.....	94
Conclusion.....	104
CHAPITRE 4. LES CONDITIONS DE VIE DE LA POPULATION DE LA VILLE DE PRAIA	105
.....	
Introduction.....	105
4.1. Accès aux infrastructures et services urbains	107
4.2. Conditions des logements familiaux.....	114
4.3. Type d'habitation et régime d'occupation	118
4.4. La Possession de biens de consommation	122
4.5. Moyens d'existence des ménages et situation du chef par rapport à l'emploi .	124
4.6. Niveau de scolarité	127
Conclusion.....	129
CHAPITRE 5. LES IMMIGRANTS DANS LA VILLE.....	130
Introduction.....	130
5.1. Les principales théories des migrations	131
5.2. Une immigration massive et diversifiée vers la ville de Praia	139
5.3. L'installation des immigrants dans la ville : le choix des quartiers de résidence.	141
5.4. Les immigrants étrangers à Praia : origine, motivations de l'immigration et intégration.....	146
5.5. Les immigrants capverdiens à Praia selon l'origine, les motivations de la migration et les formes d'intégration.....	173
Conclusion.....	192
CONCLUSION DE LA PARTIE II.....	192
PARTIE III - EVOLUTION ET FORMES D'OCCUPATION DE L'ESPACE. RAPPORT AVEC LA CROISSANCE URBAINE DANS LA VILLE DE PRAIA.	194
INTRODUCTION.....	195
CHAPITRE 6. OCCUPATION ET STRUCTURE URBAINE.....	196
Introduction.....	196
6.1. Evolution de l'occupation de l'espace.	196
6.2. Structure sociale et fonctionnelle de la ville.....	206
Conclusion.....	216
CHAPITRE 7. MOBILITE, ROUTES ET TRANSPORTS COLLECTIFS	217
Introduction.....	217

7.1 Le système de voirie et la mobilité dans la ville.....	218
7.2. Le réseau d'autobus à Praia et l'accessibilité des quartiers	222
Conclusion.....	240
CONCLUSION DE LA PARTIE III.....	240
PARTIE IV - SYSTEME DE PLANIFICATION ET DE GESTION ET RAPPORT AVEC LA CROISSANCE URBAINE DANS LA VILLE DE PRAIA.....	243
INTRODUCTION.....	244
CHAPITRE 8. L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE AU CAP-VERT.	245
Introduction.....	245
8.1. Bref histoire de l'aménagement du territoire et de la Planification	245
8.2. La Loi de Base de l'Aménagement du Territoire National et de la Planification Urbaine.....	251
8.3. Instruments de Gestion Territoriale (IGT).....	256
Conclusion.....	262
CHAPITRE 9. LA PLANIFICATION URBAINE A PRAIA	263
Introduction.....	263
9.1. Le Plan Directeur Municipal de Praia de 1986	264
9.2. La proposition de Plan Directeur Municipal de Praia à l'horizon 2008-2020 ...	269
9.3. Le fonctionnement actuel de la <i>Câmara Municipal</i>	279
9.3.1. La gestion clandestine de la ville.....	279
9.3.2. Désarticulation entre les Instruments de Gestion Urbaine et les interventions urbanistiques	280
9.4. Proposition de modifications dans le système de gestion de la ville.....	281
9.4.1. Un nouveau système de gestion du territoire à Praia	281
9.4.2. Proposition de modification de l'organigramme de la <i>Câmara Municipal</i>	290
Conclusion.....	296
CONCLUSION DE LA PARTIE IV	296
CONCLUSION GENERALE.....	298
TABLE DE MATIERES	303
LISTE DE TABLEAUX.....	307
LISTE DE FIGURES	310
LISTE DES ANNEXES.....	312
LES LOGICIELS ET PROGRAMMES INFORMATIQUES UTILISES:.....	312

ACRONYMES	313
BIBLIOGRAPHIE	315
ANNEXES	331

LISTE DE TABLEAUX

Tableau 1 – La population des <i>Concelhos</i> , du Cap-Vert entre 2000 et 2009.....	19
Tableau 2 - Pourcentage de la population capverdienne par île en 2000 et en 2009	22
Tableau 3 – Niveau de confort des ménages au Cap-Vert, Santiago et Praia.....	23
Tableau 4 – Quelques indicateurs sociaux et démographique du Cap-Vert et de l'île de Santiago.....	24
Tableau 5 - Traits caractéristiques du comportement du <i>citadin</i>	49
Tableau 6 - Synthèse de quelques études sur la ville de Praia (1)	65
Tableau 7- synthèse de quelques études sur la ville de Praia (2).....	66
Tableau 8- synthèse de quelques études sur la ville de Praia (3).....	67
Tableau 9- synthèse de quelques études sur la ville de Praia (4).....	68
Tableau 10 - Evolution de la population entre 1970 et 2000 et importance démographique des quartiers dans l'ensemble de la ville.....	99
Tableau 11 - Variables indicatrices du niveau de confort des ménages des quartiers de Praia.....	106
Tableau 12- Nouvelles liaisons aux égouts urbains par quartier	113
Tableau 13- Moyen d'existence des ménages et situation du chef par rapport à l'emploi.....	125
Tableau 14- Immigrants du quartier par rapport au total d'étrangers dans la ville	142
Tableau 15- Les étrangers à Praia par origine géographique	146
Tableau 16- Evolution du nombre d'étrangers avec résidence valide à Praia.....	147
Tableau 17- Etrangers d'origine africaine à Praia	149
Tableau 18- Etrangers d'origine européenne à Praia	150
Tableau 19- Etrangers d'origine américaine à Praia.....	151
Tableau 20- Etrangers d'origine asiatique à Praia	152
Tableau 21– Corrélation entre les six principales nationalités	154
Tableau 22- Structure socio professionnelle de la population étrangère.....	155
Tableau 23- Immigrants étrangers selon le sexe et le niveau d'instruction.....	157
Tableau 24- Immigrants étrangers selon le temps de résidence et les motivations de migration	158
Tableau 25- Situation par rapport à l'emploi dans le lieu d'origine	159

Tableau 26 - Situation par rapport à l'emploi à Praia.....	160
Tableau 27- Secteur d'activité et niveau de satisfaction par rapport à son emploi	161
Tableau 28- Situation de résidence et propriété de l'habitation	162
Tableau 29- Type d'habitation et conditions de l'habitation	162
Tableau 30- Accès aux infrastructures d'assainissement urbain et d'approvisionnement en eau.....	163
Tableau 31- Source d'énergie pour l'éclairage et pour la préparation de l'alimentation	164
Tableau 32- Législation capverdienne concernant la légalisation et l'intégration des étrangers.....	165
Tableau 33- Convivialité avec les capverdiens.....	166
Tableau 34- Relation amoureuse avec les capverdiens.....	167
Tableau 35- Acquisition de biens de consommation.....	168
Tableau 36– Intégration culturelle des étrangers	169
Tableau 37– Niveau de connaissance de la langue et de la musique capverdienne	170
Tableau 38- Perspectives de durée du séjour et investissement de l'épargne	170
Tableau 39– Niveau de discrimination	171
Tableau 40- Niveau de salaire des enquêtés.....	172
Tableau 41– Distribution des enquêtés par quartier	172
Tableau 42 - Distribution des immigrants originaires des autres îles/ <i>Concelhos</i> , par quartier à Praia, selon le recensement de 2000.....	175
Tableau 43 - Distribution des immigrants originaires des autres îles /<i>Concelhos</i>, par quartier à Praia, selon le recensement de 2000.....	176
Tableau 44 - Distribution des immigrants originaires des autres îles/ <i>Concelhos</i> , par quartier à Praia, selon le recensement de 2000.....	177
Tableau 45 - Corrélation entre la distribution des capverdiens non natifs à Praia en 2000	178
Tableau 46 - Structure de l'ensemble des enquêtés par sexe et par âge	180
Tableau 47 - Niveau de scolarité des enquêtés.....	181
Tableau 48 - Temps de résidence à Praia.....	181
Tableau 49 - Facteurs qui ont provoqué la migration	182
Tableau 50 - Situation par rapport à l'emploi à l'origine	183
Tableau 51 - Situation par rapport à l'emploi à Praia.....	184

Tableau 52 - Type de contrat d'emploi	185
Tableau 53 - Caractéristiques et propriété du logement	186
Tableau 54 - Secteur d'activité du premier emploi à Praia	187
Tableau 55 - Niveau de discrimination des originaires d'autres <i>concelhos</i> à Praia	188
Tableau 56 - Convivialité des originaires d'autres <i>concelhos</i> avec les <i>praienses</i>	189
Tableau 57 - Relations amoureuses des étrangers avec les capverdiens.....	190
Tableau 58 - Niveau de salaires.....	191
Tableau 59 - Perspective de durée du séjour et investissement des épargnes ...	191
Tableau 60- Evolution de la surface bâtie des quartiers entre 1969 et 1998.....	199
Tableau 61 - Variables utilisées pour l'élaboration de la typologie de quartiers homogènes.....	209
Tableau 62- Elements des groupes formées.....	211
Tableau 63 - Nombre d'autobus par entreprise entre 1997 et 2000.....	226
Tableau 64 - Caractéristiques du parc d'autobus en 2008	228
Tableau 65 - Matrice d'adjacence du graphe représentant le réseau d'autobus en 2000	231
Tableau 66 - Matrice d'accessibilité du graphe représentant le réseau d'autobus en 2000	232
Tableau 67 - Matrice d'adjacence du graphe représentant le réseau d'autobus en 2008	234
Tableau 68 - Matrice d'accessibilité du graphe représentant le réseau d'autobus en 2008	235
Tableau 69 - Indices et mesures des graphes du réseau d'autobus en 2001 et 2008	237
Tableau 70 - Les instruments de gestion du territoire.....	257
Tableau 71 – Situation des PDM dans les Municipalités du Cap-Vert.....	258
Tableau 72 - Synthèse des principaux fondements et principes directeurs du PDM proposé de Praia (2008-2020)	270
Tableau 73 - Synthèse des objectifs du PDM proposé.....	272
Tableau 74 - Propositions pour améliorer le document du PDM	279

LISTE DE FIGURES

Figure 1 - Position géostratégique de l'archipel du Cap-Vert	16
Figure 2 - Disposition géographique des îles du Cap-Vert.....	17
Figure 3 - La division administrative de l'Archipel du Cap-Vert	18
Figure 4 - Schéma opérationnel de la recherche	31
Figure 5- La ville en tant qu'effet de la dynamique du groupe social qui l'habite	51
Figure 6 - Schéma du système urbain	54
Figure 7 - Principes théoriques de base du développement urbain.....	56
Figure 8 - Modèle d'analyse	61
Figure 9 - Composants basiques et non basiques dans l'économie urbaine.....	71
Figure 10 - Le modèle des zones concentriques	73
Figure 11 - Le modèle des secteurs.	75
Figure 12 - Le modèle des centres multiples	76
Figure 13 – Les quartiers résidentiels de la ville de Praia.....	91
Figure 14 - Structure de la population de Praia	93
Figure 15 - Evolution de la population de Praia	95
Figure 16 - Position géographique de la ville de Praia	96
Figure 17 - Evolution de l'importance démographique des quartiers.....	98
Figure 18 - Population de la ville de Praia	101
Figure 19 - Système d'approvisionnement d'eau potable	108
Figure 20 – Ménages en fonction des sources d'énergie pour l'éclairage du logement .	110
Figure 21 - Source d'énergie utilisée pour préparer le repas	111
Figure 22 - Mode d'évacuation des eaux usagées.....	112
Figure 23 - Nombre de pièces du foyer	115
Figure 24 - Foyers équipés de toilettes complètes.....	116
Figure 25 - Foyers équipées d'une cuisine	117
Figure 26 - Type de logement.....	118
Figure 27 - Régime d'occupation de l'habitation	121
Figure 28 - Possession de biens de consommation.....	123
Figure 29 - Moyen d'existence des ménages et situation du chef par rapport à l'emploi	124
Figure 30 - Situation du chef de ménage par rapport à l'emploi.....	126
Figure 31 - Niveau de scolarité de la population.....	127
Figure 32 - Population des quartiers avec formation post-baccalauréat.....	128
Figure 33- Modèle d'attraction/ répulsion.....	132
Figure 34 - Rapport entre immigration, croissance et développement urbain à Praia ...	140
Figure 35 - Population immigrante par rapport à la population du quartier.....	144

Figure 36 - Population étrangère par rapport à la population immigrante du quartier.....	145
Figure 37 - Les étrangers à Praia par origine géographique	146
Figure 38 - Evolution du nombre d'étrangers avec résidence valide à Praia	148
Figure 39 - Les six principales origines des étrangers à Praia, par quartier, en 2000	153
Figure 40 -Taux moyen de croissance annuelle de la population dans la ville de Praia et au Cap-Vert 1940-2010.....	173
Figure 41 - Evolution de la tache d'occupation	197
Figure 42 - Evolution de la surface bâtie par quartier	200
Figure 43 - Axes d'expansion de la ville	201
Figure 44 - Période d'occupation des quartiers	205
Figure 45- Dendrogram utilisant la méthode <i>Complete Linkage</i>	212
Figure 46 - Formation de groupes homogènes de quartiers	214
Figure 47 - Organisation de l'espace de la ville de Praia	215
Figure 48 - Système de voirie urbaine de la ville de Praia	219
Figure 49 - Points critiques de circulation dans le réseau de voirie de la ville de Praia ..	220
Figure 50 - Graphe des connexions des sommets au réseau d'autobus en 2001 et 2008	230
Figure 51 - Trajets et liaisons entre quartiers, par autobus, en 2002	238
Figure 52 - Liaisons entre quartiers, par autobus, en 2008.....	239
Figure 53 - Proposition d'altérations sur le réseau d'autobus à Praia	242
Figure 54 - Proposition d'un nouveau schéma organisationnel pour la partie urbaine occupée de la ville de Praia	283
Figure 55 - Organigramme amélioré de la <i>Câmara Municipal</i>	293
Figure 56 - Sollicitation de lot de terrain pour la construction d'habitation.....	294
Figure 57 - Sollicitation d'actualisation du Plan de localisation du lot de terrain	295

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 – Planches photos	332
Annexe 2 - Fiches d'inventaires sur les fonctions centrales dans la ville	339
Annexe 3 – Tableaux sur la théorie des graphes : concepts, liens, attributs, indices et mesures.	343
Annexe 4 – Fiches des questionnaires sur l'immigration.	347

LES LOGICIELS ET PROGRAMMES INFORMATIQUES UTILISES:

Environnement PC

Arc View : Cartographie, système d'informations géographiques, ESRI.

Coreldraw 9: Dessin et traitement d'images, Corel Corporation.

Microsoft Excel : Tableur, traitements statistiques et graphiques, Microsoft Corporation.

Microsoft Word : Traitement de texte, Microsoft Corporation.

Spss: Statistical package for social sciences, Copyright SPSS Inc©

ACRONYMES

CAF – Chef de ménage.

DGP – Direction Générale du Plan.

DGQ – Département de gestion des quartiers

DNTPU – Directive national d'aménagement du territoire

EROT – Schéma régional d'aménagement du territoire

IDH – Indice de développement humain

IDRF – Questionnaire des dépenses et revenus des familles.

INECV – Institut National de Statistique du Cap Vert.

LBOTNPU – Loi de base de l'aménagement du territoire et de la planification urbaine

MPD – Movimento para a Democracia (Mouvement pour la Démocratie) – un des deux principaux partis politiques du Cap Vert.

NTIC – Nouvelles technologies d'information et de communication

PAICV – Partido Africano para a Independência de Cabo Verde (Parti Africain pour l'Indépendance du Cap Vert) un des deux principaux partis politiques du Cap Vert.

PD – Plan de détail

PDM – Plan de développement municipal

PDU – Plan de développement urbain

PEOT – Plan spécial d'aménagement du territoire

PNAT – Plan national d'aménagement du territoire

PND – Plan national de développement

POT - Plan d'aménagement du territoire

QUIBB – Questionnaire Unifié des Indicateurs de Bien-être.

RGPH – Recensement Général de la Population et Habitat.

RNOTPU _ Règlement national d'aménagement du territoire et de la planification urbaine

UDDU – Unité déconcentré de la direction d'urbanisme

UniCV – Université du Cap Vert.

ZDTI – Zone de développement touristique intégré

BIBLIOGRAPHIE

Le Cap-Vert et l'Île de Santiago

ALMEIDA G. da C. *Código da terra*. Praia – Cabo Verde, Ministério da Justiça e Ministério da Reforma do Estado, 2002.

AMARAL, I. do. *Santiago de Cabo Verde. A Terra e os Homens*. Lisboa - Portugal, Associação das universidades Portuguesas, Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa, UniCV, Universidade do Algarve, IICT, 2007.

AMARAL, I. do. Alguns aspectos geomorfológicos do litoral da ilha de Santiago (arquipélago de Cabo Verde). Lisboa – Portugal, *Garcia de Orta, Série de Geografia*, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, n.º.2 (1), 1974, pp. 19-28.

AMARAL, I. do. *Bibliografia geral de Cabo Verde (Anotada e ilustrada)*. Lisboa – Portugal, Centro de Estudos Geográficos, Relatório da Linha de Acção nº 5 – Estudos de Geografia das Regiões Tropicais, n.º9, 1981, 127 p.

AMARAL, I. do. - Cabo Verde: introdução geográfica. In: *História Geral de Cabo Verde*. Lisboa – Portugal, Instituto de Investigação Científica Tropical e Direcção-Geral do Património Cultural de Cabo Verde, vol. 1, (1991) pp. 1-22.

AMARAL, I. do. Cabo Verde: permanências e rupturas. Porto– Portugal, *Africana*, Universidade Portucalense, 6-Especial, 2001, pp. 13-48.

AMARAL, I. Do. Ler Cabo Verde: Notas e Reflexões. *Finisterra, Revista Portuguesa de Geografia*, Lisboa– Portugal, 39 (78), 2004, pp. 87-98.

ANDRADE, E. *As ilhas de Cabo Verde: da descoberta à independência nacional - 1460-1975*. Paris- France, L'Harmattan, 1986.

BARBOSA J. et TAVARES C. Estado actual do Ordenamento do Território em Cabo Verde. Comunicação apresentada no Seminário para o lançamento da Directiva Nacional de Ordenamento do Território, 2009.

CORREIA E., GONÇALVES A. & AMARAL, I. Do. *Bibliografia geográfica de Cabo Verde*. Lisboa – Portugal, Instituto de Investigação Científica Tropical, vol. 1, 1995, 173 p.

COSTA, A & MAGALHÃES H.– A população de Cabo Verde: aspectos sociais e demográficos. Lisboa, *Finisterra: Revista Portuguesa de Geografia*, XXVIII (36), 1983, p. 351-363.

INSTITUTO DE INVESTIGAÇÃO CIENTÍFICA TROPICAL DE PORTUGAL E DIRECÇÃO-GERAL DO PATRIMÓNIO CULTURAL DE CABO VERDE. *História Geral de Cabo Verde*. Lisboa – Portugal, vol. 1, 1991, 478P.

INSTITUTO DE INVESTIGAÇÃO CIENTÍFICA TROPICAL DE PORTUGAL E INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO CULTURAL DE CABO VERDE. *História Geral de Cabo Verde*. Lisboa – Portugal, vol. 2, 2^o Edição, 2001, 596p.

INSTITUTO DE INVESTIGAÇÃO CIENTÍFICA TROPICAL DE PORTUGAL E INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO CULTURAL DE CABO VERDE. *História Geral de Cabo Verde*. Lisboa – Portugal, vol. 3, 2002, 596p.

LESOURD M. Le fait créole dans la formation de l'identité nationale en République du Cap-Vert. In « *Iles tropicales : Insularité, Insularisme* ». En collaboration avec G. REAUD-THOMAS, *Iles et Archipels* n° 8, CRET, ACCT, Bordeaux, 1987.

LESOURD M. Construction nationale et insularité en milieu sahélien : la République du Cap-Vert. In *Tropiques, lieux et liens. Hommage à P. PELISSIER et G. SAUTTER*, ORSTOM, Coll. Didactiques, Paris, 1990, pp. 421-434.

LESOURD M. Les stratégies de lutte contre la sécheresse dans le Nordeste brésilien, les Iles du Cap-Vert et le Sahel continental africain. In : *Sahel, Nordeste, Amazonie, politiques d'aménagement en milieux fragiles*. UNESCO – l'Harmattan, 1991, pp. 145-219

LESOURD M. L'eau agricole en République du Cap-Vert : un enjeu économique et politique. In: *Eau et aménagement dans les régions inter-tropicales. T.2 « Espaces Tropicaux »* n° 3, CEGET-CNRS, Talence, 1991, pp. 17-37.

LESOURD M. Le problème du contrôle territorial dans les petits espaces : l'exemple de la République du Cap-Vert, micro-état insulaire. In: H. THERY, Dir. *l'Etat et les stratégies du territoire*. (de), Coll. Paris, Mémoires et documents de géographie, CNRS, 1991, pp. 101-110.

LESOURD M. Émigration, développement et culture : l'exemple de la République du Cap-Vert. In *Culture des îles et développement, Islands culture and development*. Coll. Etudes

prospectives, Future oriented studies, Fondation pour la coopération culturelle ACP-CEE. UNESCO, Paris, 1991, pp. 113-133.

LESOURD M. Maîtrise et valorisation de l'eau aux Iles du Cap-Vert. Le défi d'un Etat et de ses paysans à une nature ingrate. In: *L'aridité. Une contrainte au développement*. ORSTOM, Coll. Didactiques, Paris, 1992, pp. 513-531.

LESOURD M., *Le Cap-Vert, d'un Micro-Monde au Système-Monde. Alternatives pour un petit état insulaire*. Rouen, Dossier pour l'Habilitation à Diriger des Recherches. Livre II. Université de Rouen, 2 tomes, 1992, 742 p. multigr.

LESOURD M. *Etat et Société aux Iles du Cap-Vert*. Ed. Karthala, Paris, 1995, 520 p.

LESOURD M. Nouvelles technologies, nouvelles inégalités ? Les NTIC et les fractures socio spatiales. Exemples au Sénégal et aux îles du Cap-Vert. In « *L'Afrique. Vulnérabilité et défis* », Nantes, Ed. du Temps, 2003, 448 p.

LESOURD M., SYLLA C. NTIC, mondialisation, développement : le cas du Cap-Vert. Les NTIC au service de l'insertion dans l'économie-monde et du développement local. In : « *Mondialisation et technologies de la communication en Afrique* » (coord. A. Chêneau-Loquay), Paris - France, Karthala, 2004, pp. 77-103.

LESOURD M., TSASSA C. (Coordonnateurs). Nouvelles technologies de l'Information et de la Communication et transformation du Cap-Vert. Rapport National sur le Développement Humain du Cap-Vert 2004. PNUD, Gouvernement du Cap-Vert, Praia, 2004, 120 p. ; version électronique CDRom, 204 p.2004, PNUD Praia, et sur site www.PNUD.

LESOURD M. *Cap-Vert : insularité et développement*. In : « *L'Afrique lusophone trente ans après la Révolution des Œillets* », *Géopolitique Africaine* n° 14, Printemps Avril 2004, pp. 153-164.

MILLER J.D. & outros, *Sector de habitação em Cabo Verde: estudo e estratégias*. Praia, Technical Support Services, Direcção-Geral do Urbanismo, Habitação e Saneamento Básico de Cabo Verde (dact.), 1986.

TAVARES F.F. *Santiago, ilha berço da caboverdianidade*. Praia: Institut National de Statistique, 2006, 14p.

La ville de Praia

BETTENCOURT P. Habitação popular espontânea: auto-construção assistida. In: *Terceiras Jornadas de Engenharia dos Países de Língua Oficial Portuguesa*, Praia, 1991, 24p (polic.).

CARNEIRO L. *Urbanização e habitação urbana no terceiro mundo. O caso de Cabo Verde*. Lisboa, Trabalho de Síntese apresentado ao Instituto de Investigação Científica Tropical, 1990.

CARNEIRO L. Acerca do crescimento urbano no Terceiro Mundo: o caso de Cabo Verde visto através da Praia. Lisboa, *Garcia de Orta. Série de Geografia*, 1996, 15 (1), pp. 35-64.

CMP. Regulamento orgânico da Câmara Municipal da Praia. Disponible sur le site www.cmpraia.cv, 2008)

CREPIN S. *Dégradations environnementales dans une ville en forte croissance : l'exemple de Praia (République du Cap-Vert)*. Rouen, Mémoire de Maîtrise : LEDRA, Université de Rouen, 2004, 247p.

CUSINATO A, FONTANARI E. & VAROTI A. – *Praia: una capitale in formazione*. Nápoles, Liguori Editore, 2001.

DELGADO A. A., *Técnicas da Estatística Multivariada para a Caracterização Socioeconómica dos Bairros da Cidade da Praia em 2000: Níveis de Vida dos Chefes dos Agregados Familiares*. Lisboa, dissertação de mestrado apresentada ao Instituto Superior de Estatística e Gestão de Informação da Universidade Nova de Lisboa, 2005, 123p.

DELGADO M. & DUBEAU S. *Equipamentos e infra-estruturas. Esquema estrutural*. Praia, Gabinete do Plano Director Municipal, Câmara Municipal da Praia, 1998.

DELGADO, M. *O crescimento da cidade da Praia e sua relação com a saúde pública*. Lisboa, Dissertação de Mestrado apresentada ao Instituto Superior Técnico de Lisboa, 1996, 91p.

MEDINA DO NASCIMENTO J. *O crescimento urbano e a estrutura funcional da cidade da Praia*. Lisboa, dissertação de Mestrado em Geografia apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2003, 186p.

ESTEVIÃO, J. *Peuplement et phénomènes d'urbanisation au Cap-Vert pendant la période coloniale. Communications au Colloque sur Les Processus d'Urbanisation et Composantes Sociales de la Ville en Afrique*, (dact.), Paris, 1985.

GOT E. *Migrations et urbanisation : les conséquences des migrations internes et externes sur la croissance urbaine de Praia, capitale du Cap-Vert*. Rouen, mémoire de maîtrise en Géographie : LEDRA, Université de Rouen, 1990.

HENRIQUES, C.D. *Notas sobre a distribuição das actividades terciárias nos centros históricos da Praia e do Mindelo*. Lisboa, *Garcia da Orta. Série de Geografia*, 15 (2), 1996, p. 119-129.

HOSTACHE J-B. *Les territoires de la ville au Cap-Vert. Etude de la production sociale d'espace à Praia (Cap-Vert)*. Rouen, mémoire de maîtrise en Géographie : LEDRA, Université de Rouen, 2004, 213 p.

JAUME C. et RIQUELME G., *La croissance urbaine au Cap-Vert, l'exemple de Praia : analyse de la dynamique sociale sur les quartiers de Eugênio Lima, Pensamento, Castelão et Achada Mato*. Rouen, mémoire de maîtrise en Géographie : LEDRA, Université de Rouen, 1995.

JEANNERET C. et al. *Étude de cas, Praia : les îles du Cap-Vert*. Praia, (dact.), 1979.

MILLER, J.D. & outros. *Sector de habitação em Cabo Verde: estudo e estratégias*. Praia, Technical Support Services, Direcção-Geral do Urbanismo, Habitação e Saneamento Básico de Cabo Verde (dact.), 1986.

MONTEIRO, H. *Cidade da Praia: Uma alternativa possível*. Rio de Janeiro, Projecto de fim de curso apresentado à Faculdade de Arquitectura da Universidade Fluminense do Rio de Janeiro, 2000.

MOVIMENTO ÁFRICA 70 E CÂMARA MUNICIPAL DA PRAIA. *Melhoramento das condições de vida nos bairros espontâneos da cidade da Praia. Intervenção piloto no bairro da Bela Vista*. Praia: Edição de Alfa – comunicações, 2005, 113p.

TAVARES C. *A política de solos na política urbana: a sua relevância para a cidade da Praia.- Cabo Verde*. Dissertação de Mestrado em Gestão do Território apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 2006, 184p

Dictionnaires et ouvrages méthodologiques et théoriques

DA SILVA A.A. *Gráficos e mapas: representação de informação estatística*. Lisboa: Edições LIDEL, 2006, 270p.

BAUD P., BOURGEAT S. et BRAS C. , *Dicionário de geografia*. Lisboa, Platano Editora, tradução de Amélia Maia da Rocha, 1999.

BEGUIN M., PUMAIN D. *La représentation de données géographiques : statistique et cartographie*. Paris : Armand colin, 2005, 192p.

BRUNET R., FERRAS R. et THERY H. *Les mots de la Géographie: Dictionnaire critique*. Montpellier : GIP RECLUS et La Documentation Française, 2ème édition, 1993, 518p.

FERREIRA, M.J. & outros. *Metodologias de análise regional: análise factorial e de clusters*. Lisboa, Centro de Estudos de Geografia e Planeamento Regional, Universidade Nova de Lisboa, 1999.

GAY J-C. *Les discontinuités spatiales*. Paris : 2ème édition, Editions Economica, 2004.

GIDDENS A . *La constitution de la société: éléments de la théorie de la structuration*, Paris, PUF, 474p.

GUMUCHIAN H. E. et MAROIS C. *Initiation à la recherche en géographie: aménagement, développement territorial, environnement*. Montréal : Ed. Economica – Les presses de l'Université de Montréal, 2000.

HILL M. M. e HILL A. *Investigação por questionario*. Lisboa: 2a edição, Edições Sílabo, 2002.

PUMAIN D. et SAINT-JULIEN T. *Les interactions spatiales*. Paris : Armand Colin HER, 2001,191p.

PUMAIN D. et SAINT-JULIEN T. *L'analyse spatiale : localisations dans l'espace*, Paris : Armand colin, 2005.

QUIVY R. et VAN CAMPENHOUDT L. *Manuel de recherche en sciences sociales*. Paris, Editions Dunod, 2006.

RAMOS M. (cons.). *Colectânea da Legislação Municipal caboverdiana*. Praia: Tipografia Santos LDA, 2003.

SMALL J. et WITHERICK M. *A modern dictionary of geography*, Britain: Edward Arnold (publishers) Lda, 1986.

STENGERS I. *L'invention des sciences modernes*. Paris : Flammarion, 1995.

Geographie Urbaine

AMARAL, I. *Luanda. Estudo de Geografia Urbana*. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar, Memórias, 53 (2^a Sér.), 1968.

AMORIM, M.C. *Desenvolvimento urbano de Oeiras*. Lisboa: Dissertação de Licenciatura em Geografia, Universidade Nova de Lisboa, 1969.

ANDRADE, E. *La Formation des villes au Cap-Vert*. In : Colloque sur *Les processus d'Urbanisation et Composantes Sociales de la Ville en Afrique* (dact.), Paris, 1985.

ANTOINE Ph. BOCQUIER Ph. et autres. *Les familles dakaroises FACE à la crise*. Dakar : Institut fFondamental d'Afrique Noire Cheikh ANta Diop, Institut français de recherche scientifique pour le développement en coopération et Centre français sur la population et le développement, 1995, 210p.

ÁRBOL, M.A.S. *La propuesta de ordenación territorial de la aglomeración urbana de Granada*. *Cuadernos Geográficos*, 1999, 29.

ASSONGMO T. *Stratégies d'occupation du sol et d'aménagement des zones non aedificandi de la ville de Yaoundé (Cameroun)*, In: HULBERT F, (dir.), *Villes d Nord, Villes du Sud : géopolitique urbaine, acteurs et enjeux*, Paris, Collection *villes et entreprises* : Ed. L'Harmattan, 2006, pp.261 - 268

ASSONGMO T. *Du droit du sol au droit à la ville : le développement des quartiers marginaux de Yaoundé dans la logique de confrontation*. In: HULBERT F, (dir.), *Villes d Nord, Villes du Sud : géopolitique urbaine, acteurs et enjeux*, Paris, Collection *villes et entreprises* : Ed. L'Harmattan, 2006, pp 431 – 439.

BAILLY, A.S. *L'organisation urbaine. Théories et modèles de recherche d'urbanisme*. Paris: centre de recherche et d'urbanisme. 1975

BAILLY, A.S. & HURIOT, J.M. *Villes et croissance. Théories, modèles, perspectives*. Paris : Anthropos, 1999,280p.

BAILLY, A.S et autres. *Développement social durable des villes : Principes et pratiques*. Paris : Programme UNESCO MOST, D.A.E.L - Genève., ANTHROPOS et Departement de Géographie, 2000, 170p.

BAILLY, A.S (Dir). *Les concepts de la géographie humaine*. Paris, Armand Colin®, 2005,333p.

BARAJAS, L.F.C. SOLÍS, H.C. & ANGUAS, M.P.P. Crecimiento urbano y paisajes residenciales de Tonalá, Jalisco, mediante nuevas tecnologías para el análisis territorial. Madrid: *Serie Geográfica*, 1999, 8, p. 95-112.

BAUDOUIN T. et COLLIN M. Mobilisations des acteurs des villes productives en Europe. Les annales de la recherche urbaine, 2006, n°101, pp. 15-21.

BEAUJEU-GARNIER J. *Géografia urbana*. 2a edição da tradução de SOEIRO DE BRITO R, Porto: Fundação Calouste Goulbenkian, 1997.

BRANDÃO, J.M.B. *O comércio alimentar num contexto de mudança: a actividade retalhista na cidade de Coimbra*. Coimbra: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1992.

CANEL P, DELIS Ph et GIRARD Ch. *Construire la ville africaine : chroniques du citoyen promoteur*. Paris : Karthala-ACCT, 1990.

CARNEIRO, L. *Urbanização e habitação urbana no terceiro mundo. O caso de Cabo Verde*. Lisboa, Trabalho de Síntese: Instituto de Investigação Científica Tropical, 1990

CARTER, H. *El estudio de la geografía urbana*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1983.

CLARK, D. *Introdução à Geografia Urbana*. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil S.A. 1982.

DEBLÉ, I.O. & HUGON, P. *Vivre et survivre dans les villes africaines*. Paris : I.E.D.E.S. 1982.

DERYCKE P-H, HURIOTJ-M ET PUMAN D. *Penser la ville : théories et modèles*, Paris : Ed. ANTHROPOS, 1996.

DJEKI J. La reconstruction géopolitique de l'agglomération de Port-Gentil, In: HULBERT F, (dir.), *Villes d Nord, Villes du Sud : géopolitique urbaine, acteurs et enjeux*, Paris, Collection *villes et entreprises* : Ed. L'Harmattan, 2006, pp.49 – 59.

DO NASCIMENTO, J. M. *O crescimento urbano e a estrutura funcional da cidade da Praia*. Lisboa, dissertação de Mestrado: Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2003.

DUBRESSON, A. Les grandes villes africaines: trois questions sur le futur urbain du continent. Paris : *L'Information Géographique*, 1999, 2, p. 51-63.

EDZANG N. O. Acteurs et enjeux fonciers dans une ville en expansion : l'exemple de Libreville, In: HULBERT F, (dir.), *Villes d Nord, Villes du Sud : géopolitique urbaine, acteurs et enjeux*, Paris, Collection *villes et entreprises* : Ed. L'Harmattan, 2006, pp 407-419

ESTEVIÃO, J. Peuplement et phénomènes d'urbanisation au Cap-Vert pendant la période coloniale. In : Colloque sur *Les processus d'Urbanisation et Composantes Sociales de la Ville en Afrique* (dact.), Paris, 1985.

FERNANDES, E. & CACHINHO, H. *Crescimento e estrutura urbana em Tavira*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, Estudos de Geografia Humana e Regional, C 12, 1985, 98p.

GABINETE DE DEFESA E DINAMIZAÇÃO DO PATRIMÓNIO (DRAC). *Sistema de funções e lugares centrais na região autónoma da Madeira*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa, 1980.

GASPAR, J. *A área de influência de Évora. Sistema de funções e de lugares centrais*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, Memórias, 1 (2ª ed.), 1981.

GASPAR, J. A dinâmica funcional do centro de Lisboa. Lisboa, *Finisterra-Revista Portuguesa de Geografia*, 1976, XI (21), p. 37-143.

GASPAR, J. Estudo geográfico das aglomerações urbanas em Portugal continental. Lisboa, *Finisterra-Revista Portuguesa de Geografia*, 1975, X (19), p. 107-152.

GAUD, M. (dir.). *Villes d'Afrique*. Paris, Afrique Contemporaine, numero especial, 1993.

GERVAIS-LAMBONY Ph. *Territoires citadins. Quatre villes africaines*. Paris : Éditions Belin, 2003, 272p.

GUROV R. ET LAGAREC D., *Gouvernance locale et planification territoriale et environnementale: le cas d'Ottawa*. In: HULBERT F, (dir.), *Villes d Nord, Villes du Sud : géopolitique urbaine, acteurs et enjeux*, Paris, Collection villes et entreprises : Ed. L'Harmattan, 2006, pp.246 – 252.

HERRERA, G.L.M. & RODRÍGUEZ, D. *La transformación morfológica y social en el barrio de El Toscal*. Canarias, Santa Cruz de Tenerife, 2000.

HOSSARD N. et JARVIN M. (dir.) *C'est ma ville ! De l'appropriation et du détournement de l'espace public*. Paris: Ed. L'Harmattan, 2005.

HULBERT F (Dir.). *Villes du Nord, Villes du Sud : géopolitique urbaine, acteurs et enjeux*. Paris : Collection villes et entreprises, Ed. L'Harmattan, 2006, 597p..

JAGLIN, S. *Villes disloquées? Ségrégations et fragmentation urbaine en Afrique australe*. Annales de Géographie, Paris, 2001, 619, p. 243-265.

LABORDE P. *Les espaces urbains dans le monde*. Paris: Ed.Nathan, 1995.

LE GOIX. *Villes et mondialisation : le défi majeur du XX émé siècle*. Paris : Ellipses Editions Marketing S.A., 2005, 175p.

M'BOUTSOU C. *Villes et limites urbains au Gabon : le cas de la ville de Libreville*. In: HULBERT F, (dir.), *Villes du Nord, Villes du Sud : géopolitique urbaine, acteurs et enjeux*, Paris, Collection villes et entreprises : Ed. L'Harmattan, 2006, pp 385 - 394

MADEIRA AVELINO J. L. *O protagonismo territorial das cidades intermédias: o sistema urbano local de Santarém/Almerin/cartaxo*. Lisboa, dissertação de Mestrado: CEG, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 1998.

MENDES, M.C. *A rede urbana em Moçambique*. In: *Livro de homenagem a Orlando Ribeiro*, vol. 2, 1987, p. 609-617.

MINISTÉRIO DA HABITAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. *Linhas gerais da história do desenvolvimento urbano da cidade do Mindelo*. Praia: MHOP, Cabo Verde, 1984.

MONDOU, V. *Le découpage en îlots de l'espace urbain: une application à l'analyse d'un réseau de transport en commun*. Paris : *L'Espace Géographique*, 2000 (1).

NDONG MBA J-C (2006), *Frontières géographiques des quartiers et perspectives de développement de la ville de Libreville*. In: HULBERT F, (dir.), *Villes d Nord, Villes du Sud : géopolitique urbaine, acteurs et enjeux*, Paris, Collection villes et entreprises : Ed. L'Harmattan, 2006, pp.277-288.

NDOUMOU M. *Géopolitique de l'habitat et ignorances politico-économiques: le cas du Gabon*, In: HULBERT F, (dir.), *Villes d Nord, Villes du Sud : géopolitique urbaine, acteurs et enjeux*, Paris, Collection villes et entreprises : Ed. L'Harmattan, 2006,, pp.441 à 447.

OSCAÑA, O.C. Estructura sociofuncional de las ciudades andaluzas. Oviedo: *Ería*, 2001, 54-55, p. 159-173.

PACQUEUR B., De la ville qui consomme à la ville qui produit : la territorialisation des fonctions économiques de l'urbain. *Les annales de la recherche urbaine*, 2006, n°101, pp.7-13

PAIN, M. *Kinshasa. La ville et la cité*. Paris : Éditions de L'Orstom, 1984.

PAULET J-P. *Géographie urbaine*. Paris: Armand Colin Editeur, 2005

PELLEGRINI G. C. *La ricerca Geografia urbana*. Milan-Italia, 1973

PELLETIER J et DELFANTE C. *Villes et urbanisme dans le monde*. Paris: Armand Colin/HER, 2000.

PONS, J.M.S. & BEY, J.M.P. *Geografía de redes y sistemas de transporte*. Madrid: Editorial Síntesis, 1991.

PRECIADO, J.M.S. Las periferias urbanas y la organización de la ciudad actual: el caso de Madrid. Madrid, *Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales*, XXXII (126), 2000.

REIS, D. & FONSECA, M.L. *Caldas da Rainha. Estrutura funcional e áreas sociais*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, Estudos para o Planeamento Regional e Urbano,1981.

SALGUEIRO, T.B. (a) – Lisbonne: un centre en transformation? Lisboa, revista *Sociedade e Território*, 1990, ano 5, n.º. esp., p. 103-106.

SALGUEIRO, T.B. (b) – A urbanização através das estatísticas. Coimbra : *Biblos*, 1990, LXVI, p. 91-108.

SALGUEIRO, T.B. *A cidade em Portugal. Uma Geografia Urbana*. Lisboa: Edições Afrontamento, 1992.

SANTOS, C.N.F. *A cidade como um jogo de cartas*. Niterói: Editora Universitária, 1985.

SOARES, N.P. *Terciarização das avenidas novas de Lisboa*. Lisboa: Centro de Estudos de Geografia e Planeamento Regional, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 1990.

STREN R. E., WHITE R. R. (Dir., a). *Villes africaines en crise: gérer la croissance urbaine au sud du Sahara*. Paris : collection *villes et entreprises*, Editions L'Harmattan, 1993.

STREN R.E. (b). *L'administration des services urbains*. In : *Villes africaines en crise : gérer la croissance urbaine au sud du Sahara*. Paris : collection *villes et entreprises*, Editions L'Harmattan, 1993.

Aménagement du Territoire et Planification urbaine

ANDRADE, E. *La Formation des villes au Cap-Vert*. Paris. In *Colloque sur Les Processus d'Urbanisation et Composantes Sociales de la Ville en Afrique*. (dact.), 1985.

ÁRBOL M.A.S. *La propuesta de ordenación territorial de la aglomeración urbana de Granada*. Madrid, *Cuadernos Geográficos*, 1999, 29p.

BAUDOUIIN T et COLLIN M. *Mobilisations des acteurs des villes productives en Europe*. Les annales de la recherche urbaine, 2006, n°101, pp. 15-21.

BECQ, B. & outros. *Éléments pour la définition d'une politique d'aménagement du territoire dans la République du Cap-Vert*. Paris : Coopération et Aménagement (dact.), 1985.

CHALINE C. *Les nouvelles politiques urbaines: une géographie des villes*. Paris : Ellipses Éditions Marketing SA, 2007, 156p.

DELGADO, M. & DUBEAU, S. *Equipamentos e infra-estruturas*. In *Esquema estrutural*. Praia, Gabinete do Plano Director Municipal, Câmara Municipal da Praia, 1998.

DI MEO G (Dir.). *Les territoires du quotidien*. Paris : L'Harmattan, 1996, 208p.

DI MEO G. *Géographie sociale et territoires*. Paris : Editions Nathan, 1998

ERNST, R.W., & BETTENCOURT, P. *Planejamento urbano na República de Cabo Verde: parecer sobre a Lei-quadro do Planeamento Urbano*. Berlim: Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit, 1979.

GABINETE DO PDM DA PRAIA. *Esquema estrutural do Plano Director Municipal da Praia*. Praia: Gabinete do Plano Director Municipal, Câmara Municipal da Praia, 1998, vol.1.

GABINETE DO PDM. PRAIA. *Esquema estrutural do Plano Director Municipal da Praia. Anexos técnicos, 2ª versão*: Gabinete do Plano Director Municipal, Câmara Municipal da Praia, 1998, vol 2.

GIBSON, L.J. *L'impact des projets d'aménagement: le Grand Canyon du Colorado dans la Comté Mohave*. *L'Espace Géographique*, 1996.

GUROV R. ET LAGAREC D. Gouvernance locale et planification territoriale et environnementale: le cas d'Ottawa. In : HULBERT F. (Dir). *Villes du Nord, Villes du Sud : géopolitique urbaine, acteurs et enjeux*. Paris : Collection villes et entreprises, Ed. L'Harmattan, 2006, pp.246 à 252.

INSTITUT D'URBANISME DE CROATIE: INSTITUT D'URBANISME DE BOSNIE HERZEGOVINA. *Plan d'urbanisme de Praia: avant-projet*. Zagreb, Sarajevo, Institut d'Urbanisme de Croatie: Institut d'Urbanisme de Bosnie Herzégovine, 1977.

LABORATÓRIO NACIONAL DE ENGENHARIA CIVIL. *Plano Nacional de Habitação para Cabo Verde. Documento preparatório*. Praia: LNEC, Ministério das Infra-Estruturas e Transportes de Cabo Verde, 1997.

LOURENCO J.M. *Expansão urbana : gestão de planos-processo*. Lisboa: Fundação Calouste Goulbenkian e Fundação para a Ciência e Tecnologia, 2003.

MADARIAGA I.S. *Introducción al urbanismo. Conceptos y métodos de la planificación urbana*. Madrid, Alianza Editorial, S.A., España (1999).

MADEIRA AVELINO J. L. *O protagonismo territorial das cidades intermédias: o sistema urbano local de Santarém/Almerin/cartaxo*. Lisboa, dissertação de Mestrado: CEG, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 1998.

MERLIN P. *L'aménagement du territoire*. Paris, Presses Universitaires de France, 2002.

MINISTERE DES FINANCES, DU PLAN ET DU DEVELOPPEMENT REGIONAL. *Plan National de Développement : 2002-2005. Volume I*. Praia : Direction Général du Plan, 2001, 61p.

NDONG MBA J-C. Frontières géographiques des quartiers et perspectives de développement de la ville de Libreville. In : HULBERT F. (Dir). *Villes du Nord, Villes du Sud : géopolitique urbaine, acteurs et enjeux*. Paris : Collection villes et entreprises, Ed. L'Harmattan, 2006, pp.277 à 288.

NDOUMOU M. Géopolitique de l'habitat et ignorances politico-économiques: le cas du Gabon. . In : HULBERT F. (Dir). *Villes du Nord, Villes du Sud : géopolitique urbaine, acteurs et enjeux*. Paris : Collection villes et entreprises, Ed. L'Harmattan, 2006, pp441 à 447

PARTIDARIO M. R. *Introdução ao ordenamento do territorio*. Lisboa: Universidade Aberta, 1999.

PENEAU, J.P. Nuevos instrumentos de gestión y de concepción del espacio urbano. Madrid, *Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales*, 1990, XXII (84), p. 247-250.

PORTAS N., DOMINGUES A., CABRAL J. *Políticas urbanas: tendências, estratégias e oportunidades*. Lisboa: Ed. Fundação Calouste Goulbenkian, 2003.

PRECIADO J.M.S. Las periferias urbanas y la organización de la ciudad actual: el caso de Madrid. Madrid: *Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales*, (2000) XXXII (126).

RAMM M. Le Luxembourg peut-il se résumer à sa capitale ? Les enjeux d'une politique d'aménagement dans un pays de petite dimension. In : HULBERT F. (Dir). *Villes du Nord, Villes du Sud : géopolitique urbaine, acteurs et enjeux*. Paris : Collection villes et entreprises, Ed. L'Harmattan, pp.173 à 180.

RAMOS M.(cons.). *Colectânea da Legislação Municipal caboverdiana*. Praia, Tipografia Santos LDA, (2003).

SANTOS L. *Urbanização: projectar a cidade. Textos de apoio*. Coimbra: Departamento de Engenharia Civil da Faculdade de Ciências e Tecnologia de Coimbra, 2000, 2 vols.

TECNO TRANSFER - International Consultant. *Étude d'un modèle de viabilisation et de gestion des parcelles sur les zones d'extension de Palmarejo et Achada de São Filipe*. Praia:

Direcção Geral de Urbanismo Habitação e Meio Ambiente, Ministério de Administração Local e Urbanismo, 1988.

TECNO TRANSFER - International Consultant. *Plano de Desenvolvimento urbano da Praia : Fase I*. Praia: Direcção Geral de Urbanismo Habitação e Meio Ambiente, Ministério de Administração Local e Urbanismo, 1986.

TECNO TRANSFER - International Consultant. *Plano de Desenvolvimento urbano da Praia : Fase II- Memória descritiva*. Praia: Direcção Geral de Urbanismo Habitação e Meio Ambiente, Ministério de Administração Local e Urbanismo, 1987.

Transports

CENTEIO T. *Relatório de actividades – 1º trimestre de 2000*. Praia: TRANSCOR, 2000.

FURTADO J. D. (coord.). *Novo regulamento de transportes em (RTA): Regime jurídico dos transportes colectivos urbanos de passageiros*. Praia: edições EME – Marketing & eventos, Ltd. 2007.

FURTADO J. D. *Regulação dos transportes rodoviários no desenvolvimento socio-económico e na integração cultural: as relações de mobilidade do homem no domínio e ocupação do seu espaço vital*. Praia: Instituto da Biblioteca Nacional e do Livro – Estudos e pesquisas, 2007.

MERLIN P. *La planification des transports urbains*. Paris : MASSON, 1984.

MONDOU, V. Le découpage en îlots de l'espace urbain: une application à l'analyse d'un réseau de transport en commun. *L'Espace Géographique*, 2000 (1).

PONS, J.M.S. & BEY, J.M.P. *Geografía de redes y sistemas de transporte*. Madrid: Editorial Síntesis, 1991.

POTRYKOWSKI, M. & outros. *Geografia Transportu*. Varsóvia: P.W.N., 1982.

Documents administratifs et statistiques officiels

DGE DE CABO VERDE. *Primeiro Recenseamento Geral da População e Habitação, Ano 1980*. Praia: Secretaria de Estado da Cooperação e Planeamento, 6 vol. 1980.

IMPrensa NACIONAL (Província de Cabo Verde). *Código de posturas da Câmara Municipal do Concelho da Praia. Praia, 1954.*

IMPrensa NACIONAL DE CABO VERDE. Lei de Bases do Ordenamento do Território e Planeamento Urbanístico. Praia, Decreto Legislativo nº 1/2006: Boletim Oficial da República de Cabo Verde, 2006, Serie I, nº 7, pp.170 -181.

IMPrensa NACIONAL DE CABO VERDE. Princípios e Normas de Utilização dos solos. Praia, Decreto Legislativo nº 2/2007: Boletim Oficial da República de Cabo Verde, 2007, Serie I, nº 26- Suplemento, pp.2 -23.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATISTICAS DE CABO VERDE. *Segundo Recenseamento Geral da População e Habitação, Ano 1990.* Praia, INE.CV, 1990, 11 vol.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATISTICAS DE CABO VERDE. *Terceiro Recenseamento Geral da População e Habitação. Ano 2000.* Praia: INE.CV, 2000, 15 vol.

Migrations et ségrégation spatiale

JACCKSON J.A. *Migrações.* Lisboa, tradução de Raúl Sousa Machado : Escher, Fim de Século Edições,Lda, 1991, 129p.

REA A. Et TRIPIER M. *Sociologie de l'immigration.* Paris : Éditions la découverte – Repères, 2003,123p.

ROCHA-TRINDADE M.B. *Sociologia das migrações.* Lisboa: Copyright © Universidade Aberta, 1995, 410p.



ANNEXES

Annexe 1 – Planches photos



**Photo 1 – Rue principale du quartier du Platô, centre ville (Avenida Amílcar Cabral)
Auteur – Francisco LIVRAMENTO**



**Photo 2 – Vue partielle de la ville de Praia
Auteur – Francisco LIVRAMENTO**



**Photo 3 – Vue partielle de la ville de Praia
Auteur – Francisco LIVRAMENTO**



**Photo 4 – Vue partielle de la ville de Praia
Auteur – Francisco LIVRAMENTO**



**Photo 5– Occupation de versant à la route de l’aéroport
Photo de l’auteur**



**Photo 6 – Occupation du Plateau (Achada Grande) et de versant (Lém Ferreira) et
bas-fond (Praia Negra)
Photo de l’auteur**



**Photo 7 – Habitat précaire sur le versant de Achada Grande
Photo de l’auteur**



**Photo 8 – Occupation spontanée des versants et bas-fond
Auteur – Francisco LIVRAMENTO**



Photo 9 – Aspect des *vivendas* à Achada de Santo António
Photo de l’auteur



Photo 10 – Appartements à Achada Santo António
Photo de l’auteur



**Photo 11 – Partie de maison et baraque à côté
Photo de l’auteur**



**Photo 12 – Aspect d’une maison précaire sur une versante
Photo de l’auteur**



Photo 13 – Quartier de services et commerce, *Chã d'Areia*
Photo de l'auteur

Annexe 2 - Fiches d'inventaires sur les fonctions centrales dans la ville

Annexe 2.1.1. – Distribution des services dans la ville de Praia.

Tipos de Serviço	Total de unidades funcionais	Bairros de ocorrência
1. Hotelaria e restauração		
Hotelaria		
Restauração		
2. Oficinas de reparação e pequeno fabrico		
Marceneiro/carpinteiro		
Sapateiro		
Alfaiate/costureira		
Estofador		
Reparação de electrodomésticos e aparelhos electrónicos		
Reparação, lavagem e manutenção de automóveis		
Gráficas, tipografias, reprografias e serigrafias		
Reparações diversas e serralharia		
Ourivesaria		
3. Serviços financeiros e serviços prestados principalmente à empresas		
Bancos		
Seguradoras		
Contabilidade, auditoria e consultoria fiscal		
Escritórios de arquitectura e engenharia		
Escritórios de prestação de serviços informáticos		
Escritórios de advocacia		
Bolsa de valores		
Aluguer de máquinas para a construção civil		
4. Administração pública, defesa e segurança social		
Ministérios		
Direcções- Gerais		
Direcções regionais		
Serviços municipais		
Defesa		
Delegações escolares		
Registos civis e notariais		
Previdência social		
Polícia		
Tribunais		
Assembléia		
5. Saúde		
Hospitais		
Delegacias e centros de saúde		
Cosultórios médicos e Clínicas privadas		
Análises e exames clínicos		
Ópticas		

Annexe 2.1.2. – Distribution des services dans la ville de Praia⁴⁶.

Tipos de Serviço	Total de uf	Áreas de ocorrência
7. Educação		
Ensino pré-escolar		
Ensino básico integrado		
Ensino secundário		
Formação profissional		
Ensino médio/ Superior		
Ensino de línguas estrangeiras		
Escolas de música		
Escolas de Condução		
Centros Culturais		
Bibliotecas e salas de leitura		
8. Outros serviços colectivos, sociais e pessoais,		
Aluguer de automóveis		
Aluguer de vídeo e DVD		
Cinemas		
Museu		
Salas de jogo		
Sindicatos		
Sedes de partidos políticos		
Instituições religiosas e serviços sociais		
Sindicatos e outras associações		
Agências de viagem		
Serviços alfandegários e despachantes oficiais		
Transporte de pessoas e bens		
Fotógrafo		
Cabeleireiro/barbeiro		
Equipamentos, infraestruturas e serviços culturais e de Lazer		
Abastecimento de água/Luz		
Lavandarias		
Empresas de segurança e limpeza		
Agências Funerárias		
Empresas de transporte		
Empresas de construção civil		
9. Serviços de correios, telecomunicação e imprensa		
Redacção de jornais, edições e imprensa		
Estação de televisão, Rádio		
Telecom		
Correios		
7. Organismos internacionais e outras instituições extraterritoriais		
Embaixadas e consulados		
Organizações não governamentais		
Embaixadas e consulados		
Total		

⁴⁶ Fiche d'inventaire pour le relevé onctionnel, appliqué en Avril 2007 (2)

Annexe 2.2.1. – Distribution des établissements commerciaux dans la ville de Praia.

Tipos de comércio	Total de uf	Áreas de ocorrência
1. Alimentar		
Mercearia/ minimercado		
Mercado		
Peixaria		
padarias/pastelaria		
Talho		
2. Vestuário e calçado		
Pronto-a-vestir		
sapatarias/ artigos/equipamento desportivo		
artigos para crianças		
Retrosarias		
3. Equipamento e utensílios domésticos e de escritório		
móveis		
tapetes/ alcatifas		
Electrodomésticos, louças e outros		
Equipamento electrónico		
Papelaria/Livraria		
Equipamento informático		
4. Materiais de construção		
caixilhos/divisórias (alumínio)		
material eléctrico		
Tintas e afins		
material e equipamento para cozinha e casa de banho		
cimento, blocos de cimento, ferro		
Madeiras		
Venda de veículos		
Venda de peças e acessórios		
5. Farmácias e produtos farmacêuticos		
Farmácias		
Produtos farmacêuticos		
Total		

Annexe 2.2.2. – Distribution des établissements commerciaux dans la ville de Praia.

Fiche d'inventaire pour le relevé fonctionnel, appliqué en Avril 2007 (2)

Tipos de comércio	Total de uf	Áreas de ocorrência
6. Diversos		
Combustíveis/ lubrificantes		
Artesanato		
Drogarias/		
Produtos, materiais e equipamentos para a agropecuária		
Lojas de venda mista		
Centros comerciais		
Tabacaria		
7. Comércio Grossista		
Alimentar		
Outros		
Total		

Annexe 3 – Tableaux sur la théorie des graphes : concepts, liens, attributs, indices et mesures.

Annexe 3.1. - Indices et mesures de la théorie des graphes utilisés (1)

Indice/mesure	Formule/représentation	Définition/ Importance
Degré d'un graphe	$dg(G)$	degré maximum de tous ses sommets
Degré d'un sommet	$dg(v)$	La taille de son <u>voisinage</u> , le nombre d' <u>arêtes incidentes</u> avec ce sommet. Sert à déterminer l'accessibilité et la centralité des nœuds du réseau.
Diamètre du graphe	$D(G)$	La plus longue des distances entre deux sommets par le chemin plus court. Sert à comparer deux au plus réseaux.
Distance entre deux sommets	$Ds(ij)$	la longueur de la plus petite chaîne qui lie deux sommets. Sert à comparer deux au plus réseaux.
Indice Alpha (α)	$\alpha = u(G)/(2v-5)$ Varie entre [0-1]	(α) Détermine la relation entre le nombre de circuits existants et le maximum de circuits possibles pour un nombre donné de sommets. Sert à calculer la connexité du réseau (si α proche de 1 connexité élevée). Plus l'indice est élevé, plus le réseau est connecté. Les arbres et autres réseaux simples ont des valeurs de 0. Une valeur de 1 indique un réseau complètement connecté. Mesure le degré de connexité indépendamment du nombre de sommets. Il est très rare qu'un réseau ait une valeur alpha de 1 car cela impliquerait de sérieuses redondances.
Indice bêta (β)	$\beta = e/v$	(β) Varie dans la raison directe de la connexité. $> \beta = >$ connexité et vice versa. Les arbres et autres réseaux simples ont une valeur de moins de 1. Des réseaux plus complexes possédant plusieurs circuits ont des valeurs supérieures à 1. Dans un réseau, pour un nombre donné de sommets, plus il y a de routes, plus grand est le choix de routes d'un sommet à un autre. Les réseaux sophistiqués possédant un plus grand nombre de liens (arcs) que les lieux (sommets) auront un indice de Beta élevé.
Indice Gamma (g)	$G(G2) = e/[1/2v(v-1)]$	(g) Relation entre le nombre d'arcs observés et le nombre d'arcs possibles. La valeur est entre 0 et 1. Une valeur de 1 indique un réseau complètement connecté. Similaire à l'indice d'Alpha, g est indépendant du nombre de sommets et est très efficace pour évaluer la progression d'un réseau dans le temps.
Indice pi (π)	$\pi = M/d$	Détermine la longueur moyenne du graphe (relation entre longueur totale du graphe et la distance le long du diamètre. Sert à voir si le réseau est plus ou moins compact/dense. Plus importante est la valeur de π , plus compact est le réseau, alors plus développée.

La croissance urbaine et le système de gestion et de planification à Praia, Cap-Vert

Indice Shimbel	$S = \sum k$	Détermine le nombre total d'arêtes nécessaires pour lier chaque sommet à tous les autres sommets du réseau, par le chemin plus court. Varie en raison inverse de la centralité. Soit : $S = \frac{1}{\text{centralité}}$ (accessibilité)
Longueur d'un arc, d'une arête ou d'un chemin	Me	Il s'agit du nombre associé à un arc, une arête ou un chemin. Ce nombre peut être une distance, un flot, ou tout autre attribut relié à ces éléments. La longueur d'un chemin est le nombre d'arcs (ou d'arêtes) constituant ce chemin.
Longueur du graphe	M G	Nombre total d'arêtes du graphe
Nombre cyclomatique	$u(G) = e - v + p$ $u(G) > 0$	Nombre de circuits existants dans le graphe. > $u(G) = \text{connexité}$
Nombre König	K	Détermine le nombre maximal d'arêtes entre un sommet et n'importe quel autre sommet du réseau, par le chemin le plus court. Permet de vérifier le degré de centralité/accessibilité du sommet. Varie en raison inverse de la centralité. soit $k = \frac{1}{\text{centralité}}$ (accessibilité)

Annexe 3.2. Principaux concepts, liens et attributs associés à la théorie des graphes

Concept/ liens et attributs	Définition/ Importance
Arc	Un arc e est un lien entre deux sommets. L'arc est caractérisé par un sommet initial i et un sommet terminal j . Un arc est une représentation abstraite d'infrastructures de support des déplacements entre deux noeuds. Enfin, un arc possède une direction souvent symbolisée par une flèche.
Arête	Un arc non orienté. Un groupe de deux sommets tels que chaque sommet fait partie de l'ensemble des correspondants de l'autre sommet. Une arête incarne toute possibilité de mouvement entre deux noeuds, nonobstant la direction. Les arêtes permettent par conséquent de savoir si un endroit peut être atteint
Boucle	Il y a boucle lorsqu'un arc fait correspondre un même sommet.
Chaîne	Une suite d'arcs telle que chaque arc de la suite a une extrémité en commun avec l'arc précédent.
Chaîne élémentaire	chaque <u>sommet</u> y apparaît au plus une fois.
Chaîne simple	chaque <u>arête</u> apparaît au plus une fois.
Chemin	Séquence d'arcs tous parcourus dans le même sens. Pour qu'un chemin relie deux sommets, un déplacement continu suivant une séquence d'arcs doit être possible. L'établissement de chemins est une étape fondamentale dans la mesure d'accessibilité et de flux de trafic au sein d'un réseau.
Circuit	Un chemin qui commence et termine dans le même sommet après avoir traversé, par le chemin le plus court, quelques uns ou tous les sommets du graphe. Un chemin fini et fermé dont l'extrémité terminale du dernier arc coïncide avec l'extrémité initiale du premier. C'est un cycle dont tous les arcs sont parcourus dans le même sens.
Clique d'un graphe G	<u>Sous-graphe complet</u> d'un <u>graphe</u> G . L' <u>ordre</u> de la plus grande clique de G est noté $\omega(G)$. Prononcer oméga de G .
Connexité d'un graphe	Un graphe est dit connexe si pour toute paire de sommets distincts il existe une chaîne les reliant. La direction n'a pas d'importance pour qu'un graphe soit connexe. Si $p > 1$ le graphe n'est point connexe parce qu'il possède plus qu'un sous-graphe ($p = \text{nombre de sous-graphes}$). Il existe plusieurs degrés de connexité, selon l'aisance de mouvement au sein du graphe. On la calcule à travers le nombre cyclomatique.
Corde	On appelle corde d'un <u>cycle</u> élémentaire une <u>arête</u> qui relie deux <u>sommets</u> non consécutifs de ce cycle.
Couplage ou appariement	Un couplage est un ensemble d' <u>arêtes</u> tel que chaque <u>sommet</u> du <u>graphe</u> appartient à au plus une arête de cet ensemble
Couplage parfait	Dans un <u>graphe</u> à $2n$ <u>sommets</u> , un <u>couplage</u> avec n <u>arêtes</u> est dit parfait. Chaque sommet du graphe est <u>saturé</u> par un couplage parfait.
Cycle	Une chaîne dont le sommet initial et terminal coïncide et qui n'emprunte pas le même arc constitue un cycle. Les cycles revêtent une importance capitale en transport car maints systèmes de distribution utilisent des cycles afin de couvrir le plus de territoire possible en une seule direction.
Graphe	Un graphe (G) est un ensemble de points, dont certaines paires sont reliées par des lignes. Les points sont appelés sommets et les lignes sont nommées arêtes. Plus formellement, un graphe est composé de deux ensembles, l'ensemble des <u>arêtes</u> (E) et l'ensemble des <u>sommets</u> (V). L'ensemble des sommets est simplement une collection d' <u>étiquettes</u> qui permettent de distinguer un sommet d'un autre. L'ensemble des arêtes est constitué de paires non ordonnées d' <u>étiquettes</u> de sommets.
Graphe complet	Un graphe est complet si deux sommets quelconques sont reliés dans au moins une direction

Annexe 3.3. Principaux concepts associés à la théorie des graphes

Concept/ liens et attributs	Définition/ Importance
Graphe connexe	Un graphe dans lequel chaque paire de sommets est reliée par une chaîne. Un graphe qui n'est pas connexe est dit non connexe et se décompose en composants connexes.
Graphe planaire	Un graphe planaire est un graphe que l'on peut dessiner sur une surface plate sans que ses arêtes se croisent. Les graphes que l'on ne peut pas dessiner sans croisements sont dits non planaires.
Graphe réduit	Si une arête, a , est enlevée d'un graphe G , le graphe résultant, noté G'_a est appelé le graphe réduit.
Graphe régulier	Dans un graphe régulier, tous les sommets ont le même degré. Si le degré commun est k , alors on dit que le graphe est k -régulier.
Graphe simple	Un graphe est dit simple, s'il ne contient pas de boucles et s'il n'y a pas plus d'une arête reliant deux mêmes sommets.
Isthme	Dans un graphe connexe un isthme est une arête dont la suppression crée deux composantes ayant chacune au moins une arête.
Matrice d'adjacences	est un tableau de n lignes et m colonnes. (i,j) désigne l'intersection de la ligne i et de la colonne j . Dans une matrice d'adjacences, les lignes et les colonnes représentent les sommets du graphe. Un 1 à la position (i,j) signifie que le sommet i est adjacent au sommet j .
Ordre du graphe	nombre de ses sommets.
Point d'articulation	Dans un graphe connexe, un sommet est dit d'articulation si le sous-graphe obtenu en le supprimant n'est pas connexe. Il contient, par voie de conséquence, plus d'un sous-graphe ($p > 1$). Un noeud d'articulation est généralement un port ou une aérogare.
Sommet (Noeud)	Un sommet v est un point d'extrémité ou un point d'intersection d'un graphe. Il s'agit d'une abstraction d'un lieu tel une ville, une division administrative, une intersection routière ou une infrastructure de transfert (stations, terminus, ports et aéroports). C'est l'extrémité d'une arête.
Sommet pendant	Un sommet est pendant s'il est de degré 1
Sommet saturé	Un sommet appartenant à une arête d'un couplage est dit saturé.
Sommet simplicial	Un sommet est dit simplicial si l'ensemble de ses voisins forme une clique.
Sous-graphe	Un sous-graphe est un sous-ensemble d'un graphe G où p est le nombre de sous-graphes. Il est obtenu en y enlevant des sommets et toutes les arêtes incidentes à ces sommets
Stable d'un graphe G .	Un stable d'un graphe G est un sous-graphe de G sans arêtes. L'ordre du plus grand stable de G est noté $\alpha(G)$ est s'appelle nombre de stabilité. Prononcer alpha de G .
Symétrie et asymétrie	Un graphe est symétrique lorsque chaque paire de sommets reliés dans un sens l'est aussi dans l'autre. Par convention, une ligne dépourvue de flèche représente un arc sur lequel un mouvement bidirectionnel est possible. Une majorité des systèmes de transport sont symétriques mais l'asymétrie est aussi possible comme c'est le cas des services aériens et maritimes.
Taille	La taille d'un graphe est le nombre de ses arêtes.
Voisinage	Le voisinage d'un sommet est l'ensemble de tous ses sommets adjacents.

Annexe 4 – Fiches des questionnaires sur l’immigration.

Annexe 4.1. - Fiches du questionnaire appliqué aux étrangers à Praia.

QUESTIONÁRIO PARA O IMIGRANTE

Bairro..... N° do inquirido.....

Instruções de preenchimento

No presente questionário apresentam-se múltiplas opções de respostas para cada pergunta. Assinale com um X a que estiver mais próxima da sua opinião.

IDENTIFICAÇÃO

Data de nascimento .../.../...

Sexo

Feminino Masculino

Nacionalidade:

Caboverdiana Dupla Outra

Nível de instrução:

Primário Secundário Médio Superior Outro

Há quantos anos reside na cidade da Praia?

[0 anos-5 anos] [5 anos -10 anos] >10anos

CONDIÇÕES PARA A IMIGRAÇÃO

1. Factores que condicionaram a imigração:

Políticos Profissionais Estudo Familiares

Procura de melhores condições de vida outros

2. Situação laboral no local de origem

Empregado Desempregado

3. Se empregado trabalhava para quem?

Estado Por conta própria Sector privado

4. Desempenhava funções ligadas a que sector?

Primário Secundário Terciário

SITUAÇÃO LABORAL

1. SITUAÇÃO ACTUAL

Empregado Desempregado A procura do 1º emprego

A procura de novo emprego Reformado

2. Se empregado, tipo de vínculo

Contrato a tempo parcial Contrato a tempo inteiro

Sem contrato Outros

3. Profissão que desempenha

4.. Desempenha funções ligadas a que sector

Primário Secundário Terciário

5. Grau de satisfação em relação ao trabalho actual

Muito satisfeito Satisfeito Pouco satisfeito Insatisfeito

INTEGRAÇÃO DOS IMIGRANTES

CONDIÇÕES DA HABITAÇÃO

Residência

Tem residência fixa Não tem residência fixa

Propriedade da habitação

Própria Alugada Cedida Outros

Tipo de habitação

Apartamento Vivenda Barraca Parte de casa

Outros

Condições da habitação

Com casa de banho Sem casa de banho Com cozinha Sem cozinha

5. Acesso a infra-estruturas de saneamento

Com esgoto Sem esgoto Com fossa séptica Sem fossa séptica

6. Formas de abastecimento de água

Rede pública Poço Chafariz Outros

7. Fontes de energia utilizadas para iluminação

Electricidade Gás Petróleo Outros

8. Fontes de energia utilizadas na confecção dos alimentos

Electricidade Gás Carvão Lenha Petróleo Outros

INTEGRAÇÃO DOS IMIGRANTES

A. DISCRIMINAÇÃO

Grau de facilidade em legalizar-se em Cabo Verde.

Fácil Razoavelmente fácil Difícil Muito difícil

Como encara a legislação cabo-verdiana no que respeita à integração dos imigrantes?

Abrangente e democrática Justa Injusta (porquê?)

.....

A que sector pertence o primeiro emprego que teve em Cabo Verde?

Construção civil Agro-pecuária Função pública Empresas privadas Outro
(qual?)

4. Alguma vez sentiu-se discriminado em relação aos seus colegas cabo-verdianos, a nível profissional?

Frequentemente Poucas vezes Nunca

5. Nível dos salários

< 10.000 [10.000- 20.000[[20.000 - 30.000\$00 [> 30.000

6. Alguma vez sentiu-se discriminado em relação aos seus colegas, a nível dos salários?

Frequentemente Poucas vezes Nunca

7. Alguma vez sofreu discriminação em outras situações?

Frequentemente Poucas vezes Nunca

8. Se escolher uma das duas primeiras opções diga em que situações.

.....

B. CONVÍVIO COM CABO-VERDIANOS

1. Convive de perto com cabo-verdianos?

Sim Não

2. Em que circunstâncias convive com eles?

Lazer Negócios Profissão Outros

3. Como aceitaria uma relação amorosa entre um seu familiar próximo e um cabo-verdiano?

Bem Com algumas reticências Mal

Como aceitaria uma relação de amizade entre os seus filhos e crianças/jovens cabo-verdianos?

Bem Com algumas reticências Mal

Os seus filhos frequentam escolas públicas?

Sim Não

4. Aceitaria manter uma relação amorosa com um cabo-verdiano?

Sim Com algumas reticências Não

5. Se com algumas reticências, quais?

Condição social Comportamento na sociedade

Raça Outros (quais?)

C. CONSUMO / INTEGRAÇÃO SOCIAL

Onde adquire a maior parte do vestuário e calçado?

Em Cabo Verde No país de origem Noutros países

Onde adquire produtos para preparar os alimentos?

Em Cabo Verde No país de origem Noutros países

Aceitaria usar trajes tradicionais cabo-verdianos?

Sim Não Só em circunstâncias especiais

Aprecia a música cabo-verdiana e adquire discos de músicos nacionais?

Muito Razoavelmente Não

5. Lê jornais ou revistas nacionais?

Sempre Raramente Nunca

Que programas assiste na televisão nacional?

Notícias Educativos Desportivos Telenovelas Filmes Nenhum

Sabe dançar músicas cabo-verdianas?

Sim Não Razoavelmente

Fala a língua crioula?

Sim Não Razoavelmente

Se não, gostaria de aprender?

Sim Não

D. PROJECTOS FUTUROS

Perspectivas de duração da estadia em Cabo Verde.

Alguns meses Alguns anos Muitos anos Definitivamente

Investimento das poupanças.

Cabo Verde País de origem Outros

Obrigado

Annexe 4.2. - Fiche de questionnaire appliqué aux capverdiens non natifs de la ville de Praia

QUESTIONÁRIO PARA O IMIGRANTE (OUTROS CONCELHOS)

Bairro..... N° do inquirido.....

Instruções de preenchimento

No presente questionário apresentam-se múltiplas opções de respostas para cada pergunta. Assinale com um X a que estiver mais próxima da sua opinião.

IDENTIFICAÇÃO

Data de nascimento .../.../...

Sexo

Feminino Masculino

Nacionalidade:

Caboverdiana Dupla Outra

Nível de instrução:

Primário Secundário Médio Superior Outro

Há quantos anos reside na cidade da Praia?

[0 anos-5 anos] [5 anos -10 anos] >10anos

CONDIÇÕES PARA A IMIGRAÇÃO

1. Factores que condicionaram a imigração:

Políticos Profissionais Estudo Familiares

Procura de melhores condições de vida outros

2. Situação laboral no local de origem

Empregado Desempregado

3. Se empregado trabalhava para quem?

Estado Por conta própria Sector privado

4. Desempenhava funções ligadas a que sector?

Primário Secundário Terciário

SITUAÇÃO LABORAL

1. SITUAÇÃO ACTUAL

Empregado Desempregado A procura do 1º emprego

A procura de novo emprego Reformado

2. Se empregado, tipo de vínculo

Contrato a tempo parcial Contrato a tempo inteiro

Sem contrato Outros

3. Profissão que desempenha

4.. Desempenha funções ligadas a que sector

Primário Secundário Terciário

5. Grau de satisfação em relação ao trabalho actual

Muito satisfeito Satisfeito Pouco satisfeito Insatisfeito

INTEGRAÇÃO DOS IMIGRANTES

CONDIÇÕES DA HABITAÇÃO

Residência

Tem residência fixa Não tem residência fixa

Propriedade da habitação

Própria Alugada Cedida Outros

Tipo de habitação

Apartamento Vivenda Barraca Parte de casa

Outros

Condições da habitação

Com casa de banho Sem casa de banho Com cozinha Sem cozinha

5. Acesso a infra-estruturas de saneamento

Com esgoto Sem esgoto Com fossa séptica Sem fossa séptica

6. Formas de abastecimento de água

Rede pública Poço Chafariz Outros

7. Fontes de energia utilizadas para iluminação

Electricidade Gás Petróleo Outros

8. Fontes de energia utilizadas na confecção dos alimentos

Electricidade Gás Carvão Lenha Petróleo Outros

B. DISCRIMINAÇÃO

A que sector pertence o primeiro emprego que teve na cidade da Praia?

Construção civil Agro-pecuária Função pública Empresas privadas Outro
(qual?)

4. Alguma vez sentiu-se discriminado em relação aos seus colegas praienses, a nível profissional?

Frequentemente Poucas vezes Nunca

5. Nível dos salários

< 10.000 [10.000- 20.000[[20.000 - 30.000\$00 [> 30.000

6 . Alguma vez sentiu-se discriminado em relação aos seus colegas, a nível dos salários?

Frequentemente Poucas vezes Nunca

7. Alguma vez sofreu discriminação em outras situações?

Frequentemente Poucas vezes Nunca

8. Se escolher uma das duas primeiras opções diga em que situações.

.....

C. CONVÍVIO COM PRAIENSES

1. Convive de perto com praienses?

Sim Não

2. Em que circunstâncias convive com eles?

Lazer Negócios Profissão Outros

3. Como aceitaria uma relação amorosa entre um seu familiar próximo e um praiense?

Bem Com algumas reticências Mal

4. Como aceitaria uma relação de amizade entre os seus filhos e crianças/jovens praienses ?

Bem Com algumas reticências Mal

5. Os seus filhos frequentam escolas públicas?

Sim Não

6. Aceitaria manter uma relação amorosa com um praiense?

Sim Com algumas reticências Não

7. Se com algumas reticências, quais?

Condição social Comportamento na sociedade
Raça Outros (quais?)

8. Sente-se integrado na Praia?

Sim Razoavelmente Não

9. Se não, porquê?

D. CONSUMO / INTEGRAÇÃO SOCIAL

Onde adquire a maior parte do vestuário e calçado?

Na Praia No local de origem No estrangeiro

E. PROJECTOS FUTUROS

Perspectivas de duração da estadia na cidade da Praia.

Alguns meses Alguns anos Muitos anos Definitivamente

Investimento das poupanças.

Praia Local de origem Outros

Obrigado

Annexe 4.3. - Fiche de questionnaire appliqué aux natifs de la ville de Praia

QUESTIONÁRIO PARA O PRAIENSE

Bairro..... N° do inquirido.....

Instruções de preenchimento

No presente questionário apresentam-se múltiplas opções de respostas para cada pergunta. Assinale com um X a que estiver mais próxima da sua opinião.

IDENTIFICAÇÃO

Data de nascimento .../.../...

Sexo

Feminino Masculino

Nacionalidade:

Caboverdiana Dupla Outra

Nível de instrução:

Primário Secundário Médio Superior Outro

CONVÍVIO COM IMIGRANTES

Tem vizinhos estrangeiros?

Sim Não

2. De que parte do mundo?

África Ásia Europa América Oceânia

3. Convive de perto com eles?

Sim Não

4. Com quais tem melhores relações?

Africanos Asiáticos Europeus Americanos Outros

5. Em que circunstâncias convive com eles?

Lazer Negócios Profissão Outros

6. Como aceitaria uma relação amorosa entre um seu familiar próximo e um estrangeiro?

Bem Com algumas reticências Mal

7. Se com algumas reticências, quais?

Condição social Comportamento na sociedade
Raça Outros (quais?)

8. Tem vizinhos de outros concelhos ou ilhas do país?

S. Domingos S. Miguel Stª Cruz Tarrafal Stª Catarina
Stº Antão S. Vicente Boa Vista S. Nicolau Sal Maio
Fogo Brava

9. Convive de perto com eles?

Sim Não

10. Com quais tem melhores relações?

S. Domingos S. Miguel Stª Cruz Tarrafal Stª Catarina
Stº Antão S. Vicente Boa Vista S. Nicolau Sal Maio
Fogo Brava

11. Em que circunstâncias convive com eles?

Lazer Negócios Assuntos profissionais Outros

12. Como aceitaria uma relação amorosa entre um seu familiar próximo e uma pessoa de outra ilha?

Bem Com algumas reticências Mal

13. Aceitaria manter uma relação amorosa com uma pessoa de outra ilha?

Sim Com algumas reticências Não

14. Se com algumas reticências, relacionadas com que factores?

Condição social Origem geográfica Comportamento na sociedade
Raça Outros (quais?)

15. Os seus filhos convivem com estrangeiros no dia-a-dia?

Sim Não Não sei

16. Como encara a amizade entre os seus filhos e crianças/jovens estrangeiros?

Bem Com algumas reticências Mal

17. Como encara a presença de estrangeiros no seu bairro?

Bem Com algumas reticências Mal

18. Se com reticências, elas se relacionam com que factores?

Condição social Origem geográfica Comportamento na sociedade
Raça Outros (quais?)

Obrigado

