

QUELQUES

RUES

HAËNNE

JÉRÔME CHENAL  
YVES PEDRAZZINI  
GUÉLADIO CISSÉ  
VINCENT KAUFMANN

QUELQUES RUES  
D'AFRIQUE.  
OBSERVATION  
ET GESTION DE  
L'ESPACE PUBLIC À  
ABIDJAN, DAKAR  
ET NOUAKCHOTT

JÉRÔME CHENAL

---

GUÉLADIO CISSÉ

---

ISAKHA DIAGANA

---

MOUSSA DIOP

---

VINCENT KAUFMANN

---

MOUSSA KEITA

---

EL HADJI MAMADOU NDIAYE

---

MAMADOU NDIAYE

---

YVES PEDRAZZINI

---

BENOÎT VOLLMER

---

CHEIKH SAMBA WADE

---

Editions : Lasur©2009

---

Conception graphique : monokini avec la collaboration de Camille Aymon. [www.monokini.ch](http://www.monokini.ch)

---

Impression : Imprimerie Fleury, Yverdon-les-Bains. [www.imprimeriefleury.ch](http://www.imprimeriefleury.ch)

---

ISBN 978-2-9700357-6-3

---

# IMPRESSUM

---

Quelques rues d'Afrique. Observation et gestion de l'espace public à Abidjan, Dakar et Nouakchott.  
Jérôme Chenal, Yves Pedrazzini, Guéladio Cissé, Vincent Kaufmann (éds.). École Polytechnique Fédérale de  
Lausanne (EPFL). Les éditions du LASUR, 2009.  
ISBN 978-2-9700357-6-3

## ADRESSES DES ÉDITEURS :

---

### **Jérôme Chenal**

École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL)

Laboratoire de sociologie urbaine (LASUR)

#### **Adresse :**

EPFL-ENAC-LASUR

BP 2141

Station 16

CH-1015 Lausanne (Suisse)

Tél: + 41 21 693 62 39 / + 41 78 738 59 15

Mail: jerome.chenal@epfl.ch, jerome@chenal.ch

URL: www.epfl.ch, lasur.epfl.ch, www.chenal.ch

### **Yves Pedrazzini**

École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL)

Laboratoire de sociologie urbaine (LASUR)

#### **Adresse :**

EPFL-ENAC-LASUR

BP 2135

Station 16

CH-1015 Lausanne (Suisse)

Tél: + 41 21 693 42 05 / + 41 78 913 21 93

Mail: yves.pedrazzini@epfl.ch

URL: www.epfl.ch, lasur.epfl.ch

### **Guéladio Cissé**

Centre suisse de recherche scientifique en Côte d'Ivoire (CSRS)

#### **Adresse :**

CSRS

BP 1303

Abidjan 01 (Côte d'Ivoire)

Tél: + 225 23 47 27 90

Mail: gueladio.cisse@csrs.ci

URL: www.csrs.ch

**Vincent Kaufmann**

École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL)

Laboratoire de sociologie urbaine (LASUR)

**Adresse :**

EPFL-ENAC-LASUR

BP 2135

Station 16

CH-1015 Lausanne (Suisse)

Tél: + 41 21 619 11 11

Mail: [vincent.kaufmann@epfl.ch](mailto:vincent.kaufmann@epfl.ch)

URL: [www.epfl.ch](http://www.epfl.ch), [lasur.epfl.ch](http://lasur.epfl.ch)

# REMERCIEMENTS

---

Nos remerciements vont, à Nouakchott, à l'INRSP (Institut National de Recherche en Santé Publique) et en particulier au Professeur Lo Baidy, Directeur de l'Institut. Ils vont, à Dakar, à toute l'équipe de l'ENDA-Graf (Guédiawaye). À Abidjan, à nos collègues du Centre Suisse de Recherche Scientifique ; à Lausanne, à l'École Polytechnique Fédérale (EPFL) à travers le Laboratoire de Sociologie Urbaine qui a assuré financièrement la réalisation de cet ouvrage. La liste ne serait pas complète sans remercier les photographes qui ont œuvré à Dakar, Nouakchott et Abidjan pour notre recherche ; un grand merci à Boubacar Touré Mandemory, Benoît Vollmer et Jean Gahue. Enfin, nos remerciements vont à ceux qui, de près ou de loin, en Suisse et en Afrique, « passants ordinaires » de nos rues, chercheurs ici et là, amis, tous ensemble ont permis à ce livre d'exister.

# ACKNOWLEDGEMENT

---

Cet ouvrage a été réalisé grâce au soutien financier du projet du LASUR « Urbanisation, espace public et gestion urbaine durable en Afrique de l'Ouest : processus d'exclusion et d'intégration sociales à Dakar et Nouakchott », financé conjointement par la Coopération@EPFL et la Coopération Suisse (SDC/DDC). Il a également reçu le soutien du programme NCCR North-South (DDC/SDC et FNRS/SNF) ainsi que celui de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL).

QUELQUES

INUES

d'une

AFRIQUE

«alter

moderne»

Nous l'avons vu tout au long de cet ouvrage, la ville africaine, de fait post-coloniale, est désormais *alter-moderne* et résolument urbaine ; bref, elle est une production contemporaine. Entre surfaces bitumées et poussière rouge, elle se densifie, comble ses vides, évacue son trop-plein de vie vers des périphéries terribles de neutralité urbanistique, objets kitch et bâclés posés au hasard des champs, privés à jamais de toute fertilité. Un Sud que seule la température, croit-on, distingue encore du Nord. En fait, on s'en doute, les choses sont plus complexes. Car si, à mi-parcours d'un chemin tortueux qui les a menées des idéaux coloniaux aux limbes d'une modernité par définition inachevée – sans quoi pas de développement, ni de progrès! – les grandes villes africaines ont toutes les stigmates du phénomène urbain contemporain, elles n'en sont pas moins des villes d'Afrique, pareilles à aucunes autres, et leurs rues sont irréductiblement africaines. Ce qui ne veut pas dire qu'elles ne soient pas quand même globalisées. Mais simplement, les termes de leur globalisation sont, en quelque sorte, discutés localement, prenant dans telle rue, dans tel quartier, des aspects qu'une rue de Valparaiso ou de Macao ne connaît pas.

Evidemment, de cette manière, la grande ville africaine a parfois des allures de New York ou de Hong Kong et contribue de la sorte à la mise en place d'une armature territoriale typique de ce nouvel espace planétaire qui n'est plus de la campagne et n'est pas vraiment de la ville. Ce qui lie désormais, dans les faits, mais surtout dans la fantaisie géographique, ces espaces, c'est ce rêve d'asphalte, le désir planétaire que sa noirceur remplace le sable brûlant d'un chemin qu'on ne voudrait plus parcourir à pied, tant il paraît établi que ce n'est qu'en voiture que les habitants des villes entrent dans la modernité, fusse-t-elle une « alter-modernité ».

Cet asphalte, les habitants des villes africaines l'empruntent, jour après jour, et nous avons cherché à en tirer les fragments significatifs d'une théorie de l'environnement urbain. Que nous les destinions à un lecteur qui aimerait la ville par-dessus tout, mais s'acharnerait à en faire la critique, ou à un chercheur qui aspire à en approfondir la connaissance, ces

fragments témoignent de la richesse de la rue et de son caractère hybride, la rue comme lieu de rencontre idéal des habitants visibles et invisibles, formels et informels, mobiles et immobiles.

Avec le recueil d'articles que constitue le présent ouvrage, nos travaux sur la ville africaine débouchent sur des conclusions inédites. Peut-être ne s'agit-il que d'une étape et que nous poursuivrons bientôt, au gré de futures recherches qui pourront réunir à nouveau ses auteurs, notre travail d'explorateur urbain. Ou peut-être pas. Toujours est-il que nos résultats, après des années de recherche internationale, contribuent sans doute à ouvrir la voie à de nouvelles manières d'envisager la planification de la ville africaine, entre réalisme technicien et poétique urbaine.

C'est pour cette raison que nous voulions offrir aux lecteurs intéressés aux résultats de nos recherches un ouvrage qui relate non seulement l'issue de ces travaux, accompagnés de quelques recommandations ou propositions destinées aux gestionnaires de l'urbain, mais qui soit aussi capable d'illustrer, au-delà même de quelques résultats novateurs, la richesse du matériau recueilli. Ce matériau raconte une aventure humaine et certainement politique, au sens où toute question sur la ville est un questionnement des pratiques sociales et politiques. Et pour autant qu'elles soient susceptibles d'ouvrir des nouvelles portes de sortie aux problèmes que pose le développement urbain dans des pays aux capacités économiques relativement réduites, il nous paraissait important de fournir, le plus honnêtement possible, quelques clés méthodologiques, mais aussi quelques propositions théoriques capables de déséquilibrer un peu l'assurance des planificateurs urbains, sans pour autant les abandonner totalement.

Sans trop de prétention non plus, nous aimerions proposer dans ces conclusions quelques éléments utiles à l'élaboration d'une « théorie de la ville » à partir de nos terrains africains. Nous voudrions que cette théorie puisse participer, d'une manière ou d'une autre, à l'amélioration de la qualité de vie de tous les acteurs impliqués dans le processus complexe de production de la ville. D'une ville publique pourrait-on dire, tant il se dessine aujourd'hui de

villes privées et privant une partie de ses habitants, spécialement les plus pauvres, d'accès au meilleur de la ville pour leur abandonner le pire d'elle, ses « quartiers d'exil », selon l'expression des sociologues français François Dubet et Didier Lapeyronnie. Il y a plus de quinze ans, ils parlaient déjà du malheur de vivre dans un environnement construit et ségrégué. Le malheur des pauvres, des exclus, des populations vulnérables, du « petit peuple » des grandes villes. Aucune méthodologie, ni aucune théorie, ne pourra faire la preuve de sa pertinence si elle parle des nouveaux chantiers de la modernité urbaine sans dire s'ils sont « pour » ou « contre » ce peuple, ces pauvres, ni pourquoi ils le sont. Cela dit, répétons bien ce que nous avons pu dire en de pareilles circonstances (il nous faut conclure un ouvrage) : il ne s'agit pas seulement d'un point de vue politique, il s'agit aussi de questions techniques. Si la construction de nouveaux bâtiments ne profite qu'à quelques-uns, elle n'est que ça : une chose nouvelle qui renforce les structures sociales de la division et des privilèges de classes. Elle le fait en les inscrivant dans la forme de la ville et des bâtiments et – surtout – dans les modes de production de la ville moderne, capitaliste plutôt que néolibérale, qui reposent encore et toujours sur la domination d'une classe qui construit pour ceux qui ordonnent de construire. Et là, nos sociétés urbaines ne font pas de différences notables (même s'il est bon de les noter) entre modes de production de l'entreprise privée et modes de production de l'entreprise publique. Ceux qui habitent la ville informelle savent qu'elle a une forme, celle qui reflète les disparités sociales sur lesquelles elle est bâtie.

Il ne peut y avoir modernité et progrès que si les processus de construction de cet emblème de modernité qu'est la grande ville induisent quelque changement social réel, ou au moins ne contribuent pas au renforcement des inégalités sociales, mais aussi spatiales. La sociologie ne parle pas assez de ces inégalités spatiales et il ne faut perdre aucune occasion de le faire, même si, après tout, il n'y a rien de neuf dans ce propos. Tout chantier qui n'est pas l'œuvre d'un groupe d'amis pratiquant l'auto-construction en buvant du thé – ou des bières, en fonction de la ville – et en se prenant dans les bras au terme d'une journée de labeur pendant laquelle ils auront vu le ciment de

la dalle couler, puis « faire prise » et se durcir pour devenir le premier étage de la maison du cousin, sert le système capitaliste et la division sociale.

La nouveauté, dans cette histoire des villes, serait que le souci des plus démunis, critique et réaliste, d'habiter dignement la ville soit capable d'influencer l'évaluation du marché de la construction, que la ville elle-même – la métropole africaine – soit plus inclusive parce qu'elle aurait favorisé le bien-être des pauvres et non seulement des riches, ceux qui pilotent le plan urbain. Evidemment, sur le terrain, il est rare que le déficit social soit compensé par le « surplus » de modernité. Le tissu urbain ne s'est pas encore remis des blessures de l'époque coloniale et les cicatrices sont visibles dans les plans d'urbanisme qui, malgré les pratiques démocratiques, prennent encore souvent le contre-pied du régime d'engagement par lequel les autorités publiques cherchent à aider, bon gré, mal gré, les plus nécessiteux.

L'édification de la ville n'est pas uniquement un chantier social. Mais le choix d'une gestion « inclusive » de ses espaces publics peut permettre à ceux qui ont la charge de son administration de prendre position publiquement contre la fragmentation sociale et spatiale de leur environnement. Au vu des études réalisées en Côte d'Ivoire, en Mauritanie et au Sénégal, il apparaît que les espaces, et les grands équipements publics auxquels nous les avons associés, sont un excellent point de départ pour penser le devenir d'une société urbaine. Nos travaux ont, en tout cas, permis d'établir certains principes concernant la « bonne » gestion des espaces publics urbains, ainsi que d'identifier quelques indicateurs d'une gestion durable de l'espace urbain. Encore faut-il que ces principes découlent d'une vision de ce que la ville *doit* être et de la volonté politique que cette vision se concrétise. Une théorie de la ville africaine est donc nécessaire, pour autant qu'elle soit également une *théorie africaine* de la ville. Sans quoi, nous nous condamnons à répéter les erreurs commises parfois dramatiquement par les urbanistes et surtout à répéter les solutions mises en place pour répondre de manière erronée à ces erreurs. La pratique catastrophique consistant à tourner en rond a toujours fourni l'occasion à nombre d'opportunistes de trouver un métier rentable « dans la construction » – en dur, mais sociale aussi –

de la ville, avec les effets de déstructuration que l'on connaît et associe désormais à une « nature » (morte) de la ville moderne. L'imprécision du trait typique, croit-on au Nord, des sociétés urbaines du Sud de la Méditerranée ne parvient pas à contrebalancer les approximations de quelques fonctionnaires et de certains entrepreneurs sans scrupule. La non-vie de banlieues éparpillées hors des centres et de brousses traversées par des autoroutes sans caniveaux est devenue la vie quotidienne d'innombrables quartiers surgis à la hâte pour répondre à un caprice de vendeur de ciment.

Il serait bon que cela s'arrête et que ce soit en fonction de l'évaluation la plus juste de la réalité et au nom d'un véritable projet de société démocratique, mais aussi d'une identité africaine, que tout cela soit fait. Bien sûr, la question de la « traduction » de l'identité africaine dans la forme urbaine doit être posée et il faut du temps pour y répondre adéquatement. Qui peut nommer les qualités de l'idiosyncrasie africaine telle qu'elle s'inscrirait nécessairement dans une proposition formelle urbaine? Qui saurait dire avec certitude quelle est, dans la ville africaine, la part de l'Afrique et quelle est la part de l'ancien urbanisme colonial, mais encore quelle part, dans les pratiques spatiales et l'appropriation de l'espace urbain, des anciens colonisés, devenus habitants indépendants politiquement, mais pas forcément urbanistiquement? Notre travail ne nous a pas permis de répondre de manière complètement satisfaisante à cette question, mais en couplant notre réflexion théorique sur l'évolution de la forme urbaine et des espaces publics en Afrique de l'Ouest avec une observation récurrente (photographique notamment) des scènes de la vie vernaculaire, nous avons pu mettre en évidence quelques-unes des caractéristiques de la « ville africaine ». Telle que nous la voyons aujourd'hui, elle est en transition, en mutation permanente, venant – architecturalement et urbanistiquement – de l'Europe, allant on ne sait où – comme toute ville de ce monde – adoptant la forme – momentanément? – d'un ensemble hybride, que nous dirons alter-moderne, d'une autre modernité que celle de l'Occident industriel et progressiste.

C'est ainsi qu'une théorie urbaine peut naître: de la mise en relation d'une réalité rapportée par chacune des équipes de recherche locales avec les analyses

des processus d'urbanisation menées au niveau international. « Quelque part » au cœur de cette relation se précise la vision de la ville qui viendra occuper l'espace africain, pour prendre la forme de cette métropole noire qui ne devra sa véritable identité qu'à l'Afrique et non plus aux autres continents urbanisés, Amérique, Europe ou Asie. Et c'est aussi là, quelque part en Afrique, que la nécessité sera irrévocablement établie qu'une action sociale, validée collectivement, à la fois par les chercheurs et par les habitants et usagers de la ville, accompagne l'émergence et l'affirmation formelle de cette métropole noire. Cette théorie, ou ce fragment théorique, se doit d'être socialisée ou au moins de pouvoir l'être, afin qu'elle puisse atteindre le statut de « récit mythologique ». Les origines du monde urbain seront racontées aux enfants qui viendront sans se rendre compte des hasards qui les ont fait naître loin du village de leurs ancêtres. Ce déplacement qu'auront fait bon gré, mal gré, leurs parents ou leurs grands-parents pour venir s'installer en ville, n'était pas fatal. C'est un certain état du monde et une certaine altération de son équilibre politique qui ont mené les grandes métropoles à devenir des jungles dont la sauvagerie n'est pourtant jamais celle que l'on suppose. Les gens ne sont pas devenus plus sauvages en habitant des villes toujours plus étendues, mais la ville s'est progressivement endurcie, depuis que les aspirations à la modernité ont trouvé à se nicher dans les plans des architectes et des ingénieurs, en donnant naissance à des espaces plus durs et moins publics, des lieux qui ne retiennent plus les gens, mais les laissent partir et les dispersent, parfois les expulsent.

Mais, au-delà des efforts de théorisation qui sont les objectifs légitimes des chercheurs, nos études visent la mise en place (progressive) de pratiques de gestion de l'environnement urbain, plus exactement une meilleure répartition du pouvoir de décision des acteurs sociaux dans l'adoption des stratégies urbanistiques. L'environnement social des métropoles est caractérisé dramatiquement par les inégalités en termes de propriétés comme en termes d'accès, ceci aussi bien sur le plan social que spatial, sur le plan privé que public. C'est cette « nature » inégalitaire de l'urbain que notre critique sociale de l'urbanisation nous permet aujourd'hui de déconstruire, ici en Afrique de l'Ouest, comme nous avons pu nous y

attacher en Amérique Latine en d'autres occasions. Il est nécessaire d'ailleurs que cette critique n'en reste pas au niveau local, même si nous cherchons toujours à ce qu'elle soit d'abord valide localement. Un propos trop général sur la ville globale n'est pas très utile, nous semble-t-il. Il n'est en tout cas pas suffisant et une critique de l'urbanisation – une critique politique la plus radicale possible de l'espace urbain, sur les traces de Lefebvre, Debord, Foucault, Bourdieu ou Castells (dans des registres divers qui les auront faits s'affronter plutôt que coïncider) – ne sera pertinente que si nous sommes capables de proposer à l'ensemble des acteurs urbains, y compris les plus nantis, une théorie qui explique la société urbaine contemporaine considérée comme production humaine globalisée, mais qui explique aussi clairement les particularités locales. On pourrait ajouter que cette théorie ne sera pertinente que si elle est de quelque utilité « dans la vie », c'est-à-dire aussi dans la pratique. Du fait de la globalisation des économies urbaines, les divisions actuelles de la ville ne peuvent plus être réduites à des affrontements de classes sociales. Les luttes de classes spatiales, ou du moins spatialisées (de l'échelle locale à l'échelle globale), sont tout aussi déterminantes dans la dynamique de production de la ville et il faut admettre que le lieu des luttes est aussi important que l'origine sociale des acteurs.

Nous avons dit précédemment (Bolay et al., 2000; Pedrazzini, 2005) notre volonté de contribuer à une explication globale de la société urbaine avancée, plus encore quand nos travaux de terrain nous en donnent la possibilité. Mais les années ont passé et les expériences accumulées nous ont incité à la modestie: partout, la montée en généralité, sans être impossible, se heurte à de nombreux obstacles. À peine quittons-nous le niveau local d'analyse que les explications deviennent plus prudentes et dès lors moins pertinentes. Tant qu'elle se trouve déclinée de mille façons dans tous les pays du monde et sous les dénominations les plus diverses dans la littérature scientifique et romanesque (métropoles, mégapoles, mégapoles, villes émergentes, dual cities, villes globales, villes fragmentées, métapoles, junkspace, ville générique, etc.), la critique de l'urbanisation et de la société urbaine reste vive et jouissante. Elle semble même en mesure de dire avec pertinence

ce qu'est une ville contemporaine, c'est-à-dire de montrer en quoi, dans sa forme et ses sociabilités, elle est toujours en même temps l'expression d'un génie local et particulier et le produit dérivé d'un urbanisme général planétaire du 21<sup>ème</sup> siècle (disons Dubai), à peine démarqué du modèle original du 20<sup>ème</sup> siècle (disons New York). Par contre, dès que la critique de l'espace urbain cherche à professer une explication globale et prétend élucider ces « énigmes » que sont Bogota, Lagos ou Hong Kong, elle est moins convaincante. Confrontée en direct avec des réalités locales qui ne se réduisent jamais à de simples variantes de la ville globale, la théorie urbaine critique n'explique plus « l'urbanisation du monde », mais seulement certaines de ses dimensions, sans parvenir à faire mieux que de narrer en temps réel l'émergence des nouvelles « villes locales », par définition – désormais – mondialisée et mondialisante. On se voudrait penseur de l'espace, on ne fait que rêvasser devant l'étendue infinie des terrains vagues. Une théorie explicative globale de l'urbain que, pendant un temps, nous avons pu appeler métropolisation du monde (Bassand et al., 2000), ne parvient plus qu'à évoquer l'échec répété de tous les projets de ville, de la planification fonctionnaliste aux « délires » de la déprogrammation urbanistique postmoderne, pour en arriver finalement – ou pour le moment – à la mort de l'espace public, sacrifié sur l'autel de la sécurité et de l'hyperconsommation. De la ville, du processus d'urbanisation, mais surtout de leurs modèles de planification, on ne parvient plus qu'à redire l'imperfection et les limites. Mais cette théorie ne parvient pas à élucider l'énigme fondamentale qui est que nos sociétés aiment la ville malgré tout, plus que tout.

Nous sommes ainsi parvenus collectivement au point paradoxal où nous avons plus ou moins peur de la ville – que ce soit de sa pollution ou de sa violence – mais n'avons pas beaucoup d'autres possibilités que de subir le milieu urbain, forme hégémonique de la société des hommes, jusqu'à ce que nous prenions l'habitude de la désirer comme si c'était le bar de la dernière chance. La chance de quoi, au fait? Nous n'en savons rien. Nous espérons le découvrir en aimant à nouveau la ville. Mais ce que nous faisons n'a rien à voir avec l'amour, pas même avec ce que l'on pourrait qualifier d'attitude compréhensive, loin s'en faut.

Non, nous ne faisons que saliver devant des biens de consommation de dernière nécessité, en prenant les façades éclairées au néon jaune et sale pour des palais des Mille et Une Nuits. L'espace que l'on dit encore public joue le rôle d'Arlequin dans cette histoire : c'est lui qui ment aux spectateurs, en leur faisant croire que le centre commercial qui gît au milieu de rien, entre deux voies autoroutières saturées, est le centre-ville, la cité, l'agora, la sphère publique. En leur faisant croire, quand ils ne font que de se croiser sans se voir, que les habitants des villes se rencontrent. Comme il n'en est évidemment rien, la frustration vient vite, mais il est alors trop tard pour changer de ville. Il nous faudra vivre de la sorte, en occupant quelques pièces dans cet immeuble décati qu'on nommera Habitat, cheminant sur des routes en vérité provisoire qu'on appellera infrastructures, passant devant un vendeur de rue qui dira : « je suis la pharmacie, je suis le commerce de proximité, je suis le service public, je suis même la justice, si je vends des formulaires marqués du logo d'un Ministère ».

On est loin des utopies urbanistiques des années 1960, mais qui s'en souvient ? Elles allaient pourtant changer la ville, croyait-on. Et suite aux travaux d'Harbermas et de Sennett, entre autres, l'espace public devait tenir un rôle central dans ces changements. Mais la culture du pouvoir a freiné le pouvoir de la culture et la ville, comme expression culturelle, n'est plus très novatrice. Bien sûr, beaucoup de choses ont changé au fil du temps, les énergies devenues renouvelables, les transports plus souvent publics, l'information et la communication démocratiques, la consommation virtuelle... Mais, dans le fond, trop peu de choses, en ville, ont changé. La ville demeure ce monstre familier que Gustave Doré dessinait à la pointe sèche dans le Londres du 19<sup>ème</sup> siècle, le lieu des inégalités sociales. Son nom et sa forme ont beau avoir évolué, la ville, la grande ville, reste le champ de bataille des sociétés industrielles, même bien après la disparition des industries. Et la ville finira peut-être quand même par disparaître un jour ou l'autre, ayant épuisé sa créativité et perdu l'espoir des alternatives ; et d'ici là, certains auront bien gagné leur vie en détruisant la ville autant qu'en la construisant. Mais personne ne leur en fera le grief : construire, c'est détruire. Et se confronter, c'est créer du lien. Mais il y a gros à

parier que la ville se refera, sous une forme ou sous une autre, peut-être africaine en Afrique pour une fois. Certes, aucun acteur urbain ne peut être indifférent aux manières dont cette reformation se passe, le chercheur qui travaille sur la ville moins encore. Pourtant, nous sommes aujourd'hui pour la plupart les spectateurs de la constitution d'un présent que nous avons du mal à comprendre ou dont la compréhension nous répugne (Hardt, Negri, 2000). En Afrique urbaine, ce présent est une sorte de modernité « parallèle », un univers contemporain, à la fois en retard et en avance sur le reste du monde, pour autant que ces mots aient un sens. C'est une alter-modernité dont l'urbanité a la plupart des qualités des urbanités américaines, européennes ou asiatiques, mais sur un mode légèrement décalé, socialement et spatialement, qui en fait un espace aux formes mouvantes, comme troublées par la chaleur, à la manière de ces mirages du désert. La ville a quelque chose qui est constamment en train de s'enfuir, de s'estomper, de disparaître. Le présent de la ville africaine, bien souvent, ne nous met pas à l'aise. Les « professionnels de l'espace », tout comme les habitants « ordinaires » des villes, aimeraient beaucoup que certains principes d'organisation spatiale ne soient pas sans cesse remis en cause, mais restent acquis, au moins le temps que leur chantier se termine, qu'un quartier résidentiel équipé soit solidement et légitimement ancré, dans la réalité comme dans le plan. Mais, en un réflexe de survie inverse, professionnels et habitants doutent que ces principes et cette organisation puissent encore permettre à une ville habitable et inclusive, voire simplement productive, d'exister. S'en suivent des mouvements d'humeur. Certains, désireux de détruire la ville avant qu'elle ne les détruise, pensent qu'il faut commencer par déchirer les plans et agir en dehors d'eux, là où, qu'on le veuille ou non, la ville contemporaine s'invente presque entièrement. Une forme en dehors du formel. Mais une telle action, si elle est pensable, n'est pas encore possible. Pour agir hors du plan et faire mieux que le plan, nous savons qu'il manque aux promoteurs d'une production alternative de la ville le pouvoir, le temps et beaucoup de connaissances. Après deux ou trois siècles de planification formelle, il est difficile de sauter sans risque dans l'informalité, même quand la réalité

nous y invite. L'euphorie que procure le désordre aux impatientes n'a qu'un temps, extrêmement bref.

Nous savons aussi que les habitants des villes d'Afrique dont une grande majorité est appauvrie seront les perdants de cette histoire, non pas à cause de ce manque de pouvoir, de ce manque de temps, mais parce que le point de vue moral de l'habitant, qui le pousse à souhaiter une certaine destruction du monde tel qu'il a été construit par d'autres que lui – ou du moins de son ordre – n'est pas pris en compte. C'est logique, c'est après tout un point de vue subversif, en regard des normes comportementales en usage aujourd'hui. En Afrique de l'Ouest comme ailleurs, le bon goût en matière d'urbanité est dans les malls d'inspiration californienne. Une « californication » architecturale qui connaît le succès mondial que l'on sait, mais qui fait ressembler toutes les villes du monde – plus exactement une zone au moins de toutes les villes du monde – à un Kentucky Fried Chicken. Et en plus, les gens en sont fiers. Une fois poussée la porte vitrée, ils accèdent au monde merveilleux et climatisé de la post-modernité. Ou du moins, voilà l'impression qu'ils ont, un tour à Disneyland – ou Paris, Barcelone, Abou Dhabi – dans le Château de Cendrillon ou chez McDo, puis on repasse la porte et l'on chute dans le monde réel, Pikine ou Treichville.

Mais même ainsi la post-modernité (pas plus d'ailleurs que la modernité qui n'a jamais été un fait acquis nulle part sur cette terre urbanisée) ne peut être plus qu'un moment magique offert par une association de commerçants multinationale. Cet espace public équitable, ce parc à thème de la consommation démocratique n'est qu'un leurre que peuvent se payer de temps en temps certains habitants. On le sait, le système capitaliste ne peut survivre si tous les ressortissants des pays du tiers monde revendiquent leur part du gâteau de la modernité. C'est pour cette raison que les décideurs mondiaux en matière d'économie et d'architecture – USA en tête, quoi que l'on en pense, mais l'Arabie Saoudite, le Bahreïn, les Émirats et le Koweït juste après, puis la Chine et Israël – cherchent à les précipiter dans la post-modernité, sans qu'ils ne passent par la case modernité, progrès, démocratie... La post-modernité urbaine sans passer par la modernité. Voilà le projet. Pourtant la post-modernité n'est pas un dépassement positif de la modernité,

mais sa négation. L'accentuation théâtrale des inégalités sociales et leur marquage dans la forme urbaine la plus voyante. Cette précipitation marque énormément les lieux publics, les transformant, les sécurisant et les clôturant là où ils existaient, les réinventant en espaces privés là où ils n'étaient encore que des croquis sur les planches des *urban designers* de Miami ou de Londres. New Urbanism. Mais cela n'a pas eu lieu. Soit l'argent a manqué, soit l'enthousiasme n'y était pas, soit encore les racines de la pré-modernité n'avaient pas été partout arrachées. Et les villes d'Afrique, d'Amérique Latine ou d'Asie parfois, ont commencé à composer un paysage alter-moderne, une réalité dans laquelle la modernité occidentale n'était qu'une possibilité parmi d'autres, mais qui tendait à devenir chaque jour moins attirante. La Californie rêvée, la Floride rêvée, Dubaï rêvé, puis on se réveille. Et l'Afrique compose un paysage moderne et africain, urbain et africain, contemporain et africain.

Hélas, la modernité n'est pas en train d'avoir raison à Abidjan, à Dakar et à Nouakchott. L'ordre spatial colonial a fini par être défait, malgré la résistance des élites locales qui trouvaient encore du charme aux plans de sous-préfecture que la France a longtemps gardé en réserve pour ses anciennes terres africaines. Quelques-uns, dont Franz Fanon, ont toujours eu la conviction que cet ordre ne pourrait pas durer, qu'il en viendrait à céder, mais, lucides quant à la capacité de l'homme à s'asservir lui-même, l'assurance de la défaite de l'ordre colonial ne les a jamais rendus plus heureux pour autant. Car, s'ils avaient la certitude que cet ordre ne pourrait pas durer sans qu'il ne fasse naître des oppositions qui finiraient par en avoir raison, ils se doutaient bien qu'une fascination ancienne pour les beaux bâtiments et le tracé des rues des colons permettrait à l'ordre de survivre ne serait-ce que spatialement. C'était déjà beaucoup de tort que l'on faisait à l'Indépendance. Certaines personnes dont Franz Fanon ont pu en souffrir, mais le territoire n'en aura pas moins été radicalement transformé, la nature, peut-être, à jamais soumise. Il n'y aura pas de retour en arrière, de retour au temps d'avant la naissance des villes en Afrique. Maintenant, il faut penser et construire des *villes africaines*, en inventer la modernité nouvelle, autre, en oubliant Paris et New York.

Chercheurs du Nord et du Sud explorant la ville, nous

ne voulons pas être les spectateurs de ce qui est pourtant un bien beau spectacle. Doha, Abu-Dhabi, Koweït City, Ras Al Khaimah, les nouvelles villes-lumières. Nous souhaitons participer en tant que professionnels de l'espace urbain à l'action qui se déroule en ce moment dans les grandes agglomérations d'Afrique de l'Ouest. Pour cela, nous proposons notre vision de la façon dont il s'agit de constituer le présent. Nous proposons une manière de construire la ville durable, de la gérer équitablement, d'ouvrir à tous les publics les espaces qui en fondent les centralités et les sociabilités. Participer à l'édification de villes inclusives aux espaces publics hospitaliers, et le faire en respectant les canons locaux de la beauté urbaine. Voilà l'entier de notre projet, ce que ce livre a essayé de montrer, en mots et en images. Car en l'état, que ce soit en Afrique ou en Suisse, au Mexique ou aux États-Unis, en Israël ou en Palestine, la ville ne nous réjouit pas toujours autant que nous le voudrions.

Et pourtant, comme Bertolt Brecht en 1923, nous sommes de ceux qui aiment les villes, qui s'y sentent à leur aise, qui y ont leur place et souhaitent la conserver. Nous n'avons pas envie de quitter les villes, ni de nous mettre à l'abri dans quelque quartier fermé, à Milan ou à Tegucigalpa. Nous avons envie de marcher dans les rues du monde et l'Afrique en offre parmi les plus belles. On est évidemment loin des Champs-Élysées – « la plus belle avenue au monde » – de Broadway, de Corrientes à Buenos Aires, des ramblas de Barcelone. Tant mieux! Nous n'avons que faire de ces rues anciennes, il nous faut des nouvelles avenues, de nouvelles places, de nouveaux espaces pour un monde nouveau. Mais attention, il ne s'agit pas simplement de construire des espaces neufs. Ces espaces doivent être post-coloniaux en cela et en cela seulement qu'ils marqueront une rupture définitive – parce qu'également esthétique, culturelle et poétique – avec le temps des colonies. Une nouvelle planification urbaine devra voir le jour, car il ne saurait être question de ne pas planifier la ville africaine, sous prétexte que sa « nature » la prédisposerait à l'indiscipline (syndrome de Lagos). Mais elle évitera de nier le terreau social autochtone sur lequel les rues qu'elle aura planifiées seront tracées, les bâtiments construits, les conduites posées. La planification urbaine qui viendra sera sensible, ses échelles seront diverses et y participeront

les acteurs de la société civile. Surtout, elle devra viser à recoudre le tissu urbain, renouer les liens sociaux effilochés et ressouder les fragments spatiaux désajustés. C'est-à-dire faciliter des dynamiques qui sont déjà en marche, comme le montrent les études menées à Dakar par ENDA-Graf, mais qui valent pour l'ensemble des villes d'Afrique de l'Ouest. De nouvelles solidarités se tissent à travers des formes inédites d'échange, de crédit et d'épargne qui mettent l'accent sur la mutualité et elles prennent place dans les espaces publics urbains. Une économie solidaire et de redistribution, souvent non-marchande, tend à progressivement se substituer à l'économie d'accumulation. Bien sûr, compte tenu des enjeux de pouvoir, il se développe en parallèle des relations clientélistes qui plombent parfois ces dynamiques sociales. Pour contourner ces forces négatives, l'espace public devient l'arène politique des classes populaires – et leur lieu de vie –, le socle d'une pratique politique toute à la fois démocratique et arbitraire, puisque tout le monde peut prétendre en principe fréquenter tout espace public. Mais là encore, il faut se garder de rêver : il continue à se jouer sur l'espace public les mêmes impitoyables jeux de rôles et de pouvoir, empreints d'une violence qui est loin d'être toujours symbolique, qui sont les jeux habituels des sociétés humaines. Voilà pourquoi, en nous postant dans la rue, dans les gares et les marchés, nous n'avons pas observé la réalisation de quelque utopie urbaine, mais la réalité des villes contemporaines, telles que les fabriquent quotidiennement les hommes et les femmes avec leurs moyens inégaux, leurs réussites et leurs échecs.

Notre recherche, en mettant en évidence les transformations de l'espace public, montre également combien elles sont révélatrices de dynamiques culturelles et sociales fondamentales pour l'équilibre des sociétés urbaines. Nous nous sommes attachés à analyser de quelles manières les dynamiques d'intégration souvent propres aux grandes villes modernes produisent de l'espace. Dans le même temps, les chercheurs africains et suisses associés ont également identifié les processus d'exclusion sociale, de « vulnérabilisation » et de construction de risques urbains *localisés* (Deler et al., 1998). Cette entreprise nous a permis de réfuter l'idée que les villes sont des

aberrations spatiales où l'homme trouvera sa fin en tant qu'espèce, parce que les villes sont dangereuses, parce qu'elles sont contaminées, parce qu'elles sont immorales ou parce qu'elles sont trop denses, bref parce qu'elles sont urbaines. Nous avons montré, en posant un regard interdisciplinaire sur cet espace public absolu qu'est la rue, que la ville n'est aberrante que quand les hiérarchies sociales s'y imposent et font que des millions d'habitants sont soumis aux caprices des plans et des maîtres. Heureusement, la force des plus démunis y répond, l'espace public est aussi celui du « petit peuple des rues » dont on aime à souligner la pittoresque capacité d'invention, alors qu'il faudrait plutôt répéter à quel point il ne fait d'abord que de répondre à des situations d'extrême injustice sociale, économique et territoriale. Une inventivité certes, mais au prix de quelles invisibles souffrances? Des gens comme des fantômes qui perdurent malgré la lumière du jour. Est-ce ça que l'on appelle le développement social? La durabilité?...

L'un des objectifs initiaux du projet était de dessiner au moyen de la recherche scientifique de nouvelles modalités de développement urbain durable. Il n'a été que partiellement atteint. En nous engageant dans ce travail, nous savions que l'on ne satisfait pas facilement les aspirations populaires tout en cherchant à concilier un développement – même qualitatif – des établissements humains et une utilisation limitée des ressources naturelles et environnementales. Et si de nombreux auteurs ont pu démontrer l'incompatibilité qui existe entre le modèle de développement occidental, la promotion de la justice sociale et de la durabilité écologique (Latouche, 1994; Comelieu, 1994), les habitants doivent quand même chaque jour négocier avec eux-mêmes la part qu'ils abandonneront de leurs aspirations pour être en mesure d'affronter le réel. Ils ne sont jamais gagnants. La notion de développement durable est sensée proposer une sorte de recette miracle prétendant garantir au plus grand nombre « le beurre et l'argent du beurre ». Mais en observant la façon dont vivent leur vie des gens dont l'horizon le plus lointain est la boutique du chinois d'en face, mais dont les vitrines laissent apercevoir des cartons venus de Russie, d'Inde ou des Philippines, nous avons appris à relativiser nos espérances et plus encore nos déceptions: les villes sont ce que leurs habitants

et ceux qui les gouvernent en font, rien de plus, des morceaux de matériel aggloméré et de corps en mouvement, hâtivement assemblés pour faire un quartier, une rue, un bout de monde de plus, traversant une époque sans traits particuliers.

La globalisation n'a fait que de clarifier les systèmes de domination inscrits dans l'espace urbain. Le monde est divisé, mais pas si complexe: il y a des pauvres quoi qu'il en soit, et s'ils participent à la décroissance, ils en sont franchement désolés, puisque ce qu'ils voudraient, c'est pouvoir consommer un peu plus, ne plus marcher des heures, habiter une maison, envoyer les enfants à l'école... Dès lors, prôner la participation des habitants à la gestion urbaine ne peut, en termes de développement durable, être une solution satisfaisante. La grande ville, c'est de notoriété publique, ne fait pas de cadeau aux plus faibles. Et c'est dans la rue qu'une faction grandissante des habitants doivent assurer leur survie, là que se joue le devenir du monde, quoi que l'on puisse penser des villes et de leurs rues, des pauvres qui cherchent à y trouver leur place et à prouver leur légitimité d'habitant, et quelle que soit l'idée que l'on peut se faire d'un devenir du monde qui vaudrait plus qu'un autre la peine d'être vécu par le plus grand nombre.

Pour qu'un tel projet aboutisse et pour épouser les préoccupations des habitants, il est désormais certain – nos résultats le confirment – que la planification des espaces publics doit être révisée. Dans les villes, l'espace public est soit un lieu résiduel où ne trouvent plus à s'inscrire que des sociabilités marginales ou problématiques (sans-abris, enfants de la rue, mendiants, vagabonds, toxicomanes...), soit les alentours plus ou moins accessibles des centres commerciaux. Cette polarisation se solde par la disparition des véritables espaces de publicité. Car, dans l'état, les urbanistes n'offrent plus que de vagues terrains aux passages précipités d'individus cherchant un sens à leurs marches et à leurs marchés dans la ville. L'espace public, dans les sociétés urbaines et alter-modernes, n'a même plus cette fonction post-moderne de remplir du vide par une esthétique clinquante, il est le vide dont ces sociétés ont besoin pour requalifier les terrains « pleins », croissant verticalement en croyant échapper à la chaleur poussiéreuse de la rue. Or, toute pratique d'appropriation de ce vide pose problème aux pilotes

des villes (alter-)modernes, car toute pratique spatiale est une pratique sociale capable d'une critique politique de l'espace et donc des acteurs qui le dominent. Ainsi, un espace est public quand il n'intéresse aucun privé, même à titre temporaire.

Finalement, la conclusion opérationnelle principale à laquelle est parvenue notre équipe suite aux travaux collectifs qu'elle a menés à Abidjan, Dakar et Nouakchott est que, pour restaurer la capacité d'action des pouvoirs publics en aménagement du territoire, il est nécessaire de développer des méthodes de planification incitatrices et partant des logiques d'action des acteurs et de leurs effets sur les territoires et les sociétés. Concrètement, ceci implique d'identifier des leviers d'action, puis de mettre des outils à disposition de l'architecte et de l'urbaniste pour qu'ils puissent continuer à développer un territoire en le rendant capable d'accueillir et de faire coexister en bonne intelligence les aspirations des habitants et les projets des pouvoirs publics. Une telle ambition nécessite d'aborder l'urbanisation comme une production sociale, de laquelle est responsable, à un titre ou à un autre, l'ensemble des acteurs urbains.

À Abidjan, compte tenu de l'acuité des problèmes de transport, cette planification incitatrice devrait se concentrer sur la question de la qualité des services et de l'accès aux transports, en particulier sur le plan financier. De plus en plus, la chrono-planification est centrale dans le domaine des transports, en Europe notamment. La quantité de temps de déplacement et sa qualité sont des enjeux majeurs. Dans les villes africaines, la situation n'est pas totalement la même car si le temps est gratuit – et donc à la portée de tous – l'argent, la petite monnaie, les CFA ne demeurent dans les mains que de quelques-uns seulement, qui ne sont, en principe, pas les usagers des transports en commun, mais ceux qui roulent en voiture climatisée. Et lorsque ce sont les échanges non monétaires qui permettent aux populations de survivre, comment vivre dans un monde monétarisé où prendre le bus demande quelques pièces, même petites? L'équation est difficile, mais sans une prise en compte réelle des situations de vie du plus grand nombre, et sans l'invention de nouvelles manières de gérer la ville, ses transports, ses parcours, ses distances, Abidjan est condamné à perpétuer, le cercle vicieux

de la solution qui crée la problème, comme c'est le cas aujourd'hui.

À Dakar, la paupérisation des populations met l'équité au centre des préoccupations de la planification territoriale. Le planificateur ne peut dès lors plus se comporter uniquement comme un technicien, il doit prendre au sérieux la volonté d'équité entre les habitants. Aujourd'hui, des territoires entiers sont réservés à des pratiques ou des types d'usagers spécifiques. Et la ville qui produit de la mixité sociale, comme l'a montré la sociologie urbaine depuis un siècle – et quand bien même celle-ci n'a jamais été beaucoup plus qu'un collage de pièces sociales rapportées – doit maintenant produire de l'égalité et de l'équité. C'est la seule piste crédible à notre avis pour une ville durable et vivable. La planification doit donc proposer les bases – nouvelles – de ville qui structure plus qu'elle ne déstructure, une ville qui ne produit pas une société unique et unitaire, mais qui permet à tous de vivre dans un même territoire.

À Nouakchott enfin, l'acuité et la récurrence des questions liées au foncier doivent interroger la planification et plus largement l'accès à la terre et la propriété qui va de pair. Si les bailleurs de fonds internationaux, la Banque mondiale en tête et soutenue par le FMI, prônent la propriété privée comme solution ultime aux maux urbains et, par là, luttent contre ce que leurs représentants appellent communément l'informalité, les cinquante dernières années de l'histoire des villes ouest-africaines montrent l'échec de cette politique. Il devient alors urgent d'ouvrir à nouveau la question foncière et d'imaginer des modalités qui ne mettraient pas la propriété privée au centre des rapports sociaux comme un droit inaliénable et forcément légitime, mais qui inventerait d'autres types de rapports aux autres, et à la ville.

Des Brazzavilles du Balandier de 1950 jusqu'aux Abidjans d'aujourd'hui, des dizaines d'années ont passé et la question de «la ville africaine» s'est posée à chaque époque. Notre recherche amène son lot de connaissances et montre les liens entre une gestion de l'espace public et une compréhension des dynamiques urbaines. C'est en cela qu'elle va, nous semble-t-il, plus loin que d'autres. Cependant, la question de la mise en place des connaissances scientifiques pour l'amélioration des conditions de

vie des plus pauvres et des plus nombreux habitants des villes du Sud aujourd'hui demeure encore sans vraie réponse.

En revanche, partant d'une sociologie, d'une anthropologie qui se situe, nous semble-t-il, dans la tradition des travaux ethnographiques sur les villes africaines, il nous est possible aujourd'hui de proposer un dispositif de recherche – nommons-le comme il est d'usage *Urban Studio of West Africa* – qui s'appuie sur ces champs de connaissance pour transcender, d'une part, les disciplines et, d'autre part, de déployer les connaissances dans la formation des chercheurs du Nord et de Sud. Par ce biais, il devrait être possible de remonter vers les sphères de décision, afin de les aider à ne pas seulement faire la ville, mais encore faire qu'elle soit habitable et vivable. Sur la base de nos travaux et pour conclure ce livre, on nous permettra d'avancer l'idée que la « bonne » planification et donc la ville africaine souhaitable qui découlent de nos recommandations seront non seulement forcément post-coloniales et alter-modernes, mais encore métissées et aussi post-capitalistes. Post-capitalistes d'abord même. Si nous prolongeons dans le champ urbain le « manifeste pour des sociétés post-capitalistes » des Antillais Ernest Breleu, Patrick Chamoiseau et Edouard Glissant paru dans la presse française le 16 février 2009, nous devons admettre que la ville africaine ne doit plus être victime d'un

système marchand qui est à l'origine de son « horreur économique » et de la plupart de ses problèmes sociaux. Ce système repose par définition sur des rapports de domination, du Nord sur le Sud notamment, et son modèle de ville est par définition une domination culturelle de type colonial, quel qu'ait pu être le chemin accompli depuis les Indépendances. Par suite, nous devons admettre que le contexte ouest-africain n'est plus un contexte noir, mais métisse ou hybride, tant y sont désormais mêlées les réalités mondiales, la négritude et la blanchitude globalisées qui s'affrontent, s'allient et finissent pas se combiner.

La ville d'Afrique et les espaces qui portent au plus haut sa publicité ont été depuis longtemps métissés, ou même, osons le mot, créolisés. Abidjan, Dakar ou Nouakchott sont, à des degrés divers, « comme » Pointe-à-Pitre, Port-aux-Princes, La Nouvelle-Orléans, des terres créoles, mais des terres urbaines. Dans ces villes d'Afrique et dans leurs « répliques » caribéennes, on peut voir, si on s'en donne la peine, le futur de la ville-monde. Il ne s'agit pas d'une jungle urbaine, pas d'un ghetto global, pas non plus d'un chaos violent. Le futur de la ville, c'est un territoire où les hommes et les femmes vainquent les crises juxtaposées en se réinventant chaque jour comme société humaine. Ni modèle, ni stigmaté, l'Afrique urbaine contribue à l'édification du Nouveau-Monde.

## RÉFÉRENCES

---

- BASSAND, M., THAI THI NGOC, D., TARRADELLAS, J., CUNHA, A. & BOLAY, J.-C.** (Eds.) (2000) *Métropolisation, crise écologique et développement durable : l'eau et l'habitat précaire à Ho Chi Minh-Ville*. Lausanne, PPUR.
- BOLAY, J.-C., PEDRAZZINI, Y. & RABINOVICH, A.** (2000) Quelle sens au « développement durable » dans l'urbanisation du Tiers-monde? *Les annales de la recherche urbaine*, 86.
- COMELIAU, C.** (1994) Développement du « développement durable » ou blocages conceptuels? *Revue Tiers Monde*, 35, 61-76.
- DELER, J.-P., LE BRIS, E. & SCHNEIER, G.** (1998) *Les métropoles du Sud au risque de la culture planétaire*. Paris, Karthala.
- DUBET, F. & LAPEYRONNIE, D.** (1992) *Les quartiers d'exil*. Paris, Seuil.
- HABERMAS, J.** (1962) *L'espace public*. Paris, Payot.
- HARDT, M. & NEGRI, A.** (2000) *Empire*. Paris, Exils.
- LATOUCHE, S.** (1994) Développement durable : un concept alibi. Main invisible et mainmise sur la nature. *Revue Tiers Monde*, 25, 77-94.
- PEDRAZZINI, Y.** (2005) *La violence des villes*. Paris, Éditions de l'Atelier.
- SENNET, R.** (1979) *Les tyrannies de l'intimité*. Paris, Seuil.