

QUELQUES

RUES

PARIS

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).

AVANT

PROPOS

## VINCENT KAUFMANN

L'exploration des rues permet de prendre le pouls d'une ville, de sa culture et de sa société locale. La rue a ceci de fascinant qu'elle est à la fois un objet très concret, solide, matériel, fait de pierre, de bitume, de sable ou de ciment, mais qu'elle est en même temps un révélateur social puissant des rapports sociaux, qu'il s'agisse des inégalités sociales ou de l'expression du pouvoir économique et politique. Objet complexe, la rue est en conséquence abordée par les chercheurs selon des perspectives radicalement différentes, voire opposées, suivant des lignes de fuite trop souvent disciplinaires.

Dans la recherche en urbanisme tout d'abord, la rue apparaît souvent comme un espace dont la dimension humaine est largement réifiée, un espace avant tout défini par ses propriétés esthétiques, matérielles et fonctionnelles. Le questionnement dont elle fait l'objet renvoie en particulier à la qualité de son aménagement et la manière dont cette qualité est susceptible d'accroître son attrait pour le piéton. Penser la rue, la concevoir, ce serait alors penser le vide, un vide qui prend son sens vu d'avion, à partir des relations formelles et géométriques avec des pleins, mais un vide qui est vide de vrais gens.

Les recherches d'ingénierie sur la rue sont généralement menées dans l'optique d'une optimisation fonctionnelle et la considèrent bien souvent comme un espace de circulation, espace dont la régulation relève peu ou prou de la dynamique des fluides. Ici aussi, le piéton disparaît pour ne devenir qu'une particule, semblable à une voiture qui bouge ou à un bus. La gestion des flux basée sur la dynamique des fluides considère des débits. Les gens ont disparu.

Dans une tradition de recherche désormais bien établie, descendante des travaux du philosophe allemand Jürgen Habermas, les sciences sociales considèrent par ailleurs l'espace public comme une agora, c'est-à-dire l'arène dans laquelle se déploie le débat démocratique. Ici, c'est la morphologie physique qui disparaît. L'espace public se fait alors métaphore et n'a dès lors plus grand-chose à voir avec la place ou la rue.

C'est précisément dans le grand vide que laisse béant ces trois postures que se situe l'ambition de ce livre

et, en amont, de la recherche dont il est issu. Nous ne sommes bien évidemment pas seuls dans cet endroit et c'est en compagnie d'une galaxie de travaux transdisciplinaires, multidisciplinaires et interdisciplinaires que nous travaillons.

Notre posture, compréhensive, propose de placer les usages de la rue au centre de la démarche de recherche. Se posent alors des questions en apparence triviales : que font les gens dans la rue ? Qui fait quoi ? Comment le font-ils ? Comment ce qu'ils font est-il relié à la configuration des lieux et plus généralement à leur matérialité ? Comme souvent, ces questions triviales invitent à explorer des rivages fondamentaux, car elles invitent en l'occurrence à se poser la question de l'autonomie, non seulement au sens de l'article 13 de la Déclaration universelle des droits de l'homme, mais aussi, plus fondamentalement, au plan de l'individu et des rapports de domination.

Les méthodes d'investigation que nous avons utilisées sont, du coup, hybrides. Elles allient une anthropologie visuelle, de l'analyse de contenu et sa cartographie, l'étude monographique de documents d'urbanisme, l'interview. C'est alors que la rue, espace matériel et immatériel, se livre comme révélateur de rapports sociaux entre hommes et femmes, entre riches et pauvres, jeunes et vieux, mais aussi comme révélateur de rapports de pouvoirs à travers les manifestations qui s'y déroulent, les interdits qui la caractérisent, les empêchements et leurs contournements.

Pour analyser ce matériau, nous avons d'emblée renoncé à chausser deux paires de vieilles lunettes.

Nous avons tout d'abord laissé au vestiaire les lunettes qui donnent à voir la rue comme une des expressions de la ville du passé, un passé qui serait une sorte d'âge d'or de la proximité telle que la donnent à voir les photographies de Doisneau ou de Cartier-Bresson, un âge d'or du quartier comme unité de base de la vie quotidienne, et la rue pavée de bonnes intentions.

Les possibilités de mobilité spatiale se sont considérablement élargies ces dernières décennies, sous l'impulsion de la croissance des potentiels de vitesse offerts par les systèmes de transport et de communication. Cet élargissement a pour conséquence de

permettre de combiner et de concilier ce qui était socialement et spatialement inconciliable. Dans de nombreux pays et de façon plus ou moins inégalitaire, ces potentiels de vitesse ont été utilisés pour se déplacer plus vite et plus loin du fait de leur résonance avec des changements structurels, culturels et perceptifs. La fréquentation des rues s'en est trouvée bouleversée : les gens que l'on rencontre dans une rue n'habitent en bonne partie plus forcément le quartier. Ceci ne signifie pas l'affaiblissement de la rue comme lieu d'une sociabilité quotidienne informelle, au contraire, et c'est pour cela que nous laissons la première paire de lunettes au vestiaire. Dans ce monde de mouvement, les lieux fréquentés, spatialement plus éclatés, et tout particulièrement les rues, deviennent autant de prises avec l'altérité aussi bien qu'avec la familiarité, prises pouvant servir à l'exploration de l'inconnu ou à la rencontre du connu. Un des enjeux centraux de la recherche sur la rue est précisément de décrire et de comprendre la manière dont sont utilisées ces prises possibles, et pas de regretter les appropriations passées et de tenter d'en retrouver les traces. Dans cette entreprise, les travaux du sociologue belge Bertrand Montulet sont d'un grand secours. Dans la perspective qu'il propose, la rue se conçoit comme la mise en œuvre, dans l'action, des rapports à l'espace-temps. Sa qualification se construit dès lors, sur la base des extrêmes de l'espace et du temps.

L'espace se décline sous forme de dimension discrète, soit dans la délimitation, soit dans un espace ouvert indéfini, l'étendue. Cette opposition permet de distinguer deux modalités d'appréhension de l'espace. Ainsi, certaines personnes se projettent dans l'espace selon un « mode lieu », c'est-à-dire une appréhension de l'espace qui passe en priorité par l'utilisation de leurs sens (vue, kinesthésie, essentiellement). Ces personnes savent apprécier les distances, les angles ; elles savent s'orienter dans l'espace sans l'aide de panneaux lorsqu'elles sont en terrain connu ou qu'elles s'appuient sur une représentation cartographique du lieu. D'autres au contraire se déplacent selon un « mode flux », elles suivent alors une destination plus qu'elles ne parcourent un espace. Dans ce second cas de figure, l'appréhension de la rue ne passe que peu par l'intellect.

Le temps se construit sous forme de dimension continue tendant soit à la permanence, laquelle s'exprime généralement dans une durée permettant de « saisir » le flux temporel, soit à l'éphémérité, laquelle s'exprime dans le changement propre au flux temporel. Ainsi, deux types de relations au temps peuvent être différenciés : le premier envisage le temps à travers la notion de « durée », c'est-à-dire de « délimitation particulière d'un espace de temps qui se différencie d'autres espaces de temps ». Les personnes entretenant cette relation au temps insistent sur la « durée du temps », ses régularités, et la nécessité d'intégrer tout changement à la force de l'habitude. Le rythme y est vécu sur le mode du cycle ou, plus exactement, sur le mode « d'un ordre de succession d'activités veillant à intégrer toute nouvelle perturbation ». La seconde comprend le temps à travers sa « fluidité », son caractère « insaisissable ». Le cours du temps n'est alors perçu qu'à travers ses changements, ses variations, et non plus ses permanences, ses régularités. « Le temps apparaît comme une donnée que l'on peut prendre ou gagner, suivant le type de rapport à l'activité de l'acteur et ce afin d'être disponible pour de nouvelles opportunités. Le rythme s'énonce dans le rapport entre les activités et leur rapidité de succession. »

Ces manières idéales-typiques de se projeter dans le temps et l'espace procurent une grille de lecture dynamique de la rue, une lecture qui prend la mesure des transformations du rapport à la rue, sans le faire disparaître avec l'affaiblissement des liens de contiguïté.

Nous avons ensuite renoncé à porter la paire de lunettes qui oppose les villes du Nord à celles du Sud. Il y a plusieurs raisons pour lesquelles ces lunettes nous semblent inadéquates. La principale est certainement que ces lunettes rendent aveugle à des transformations globales de l'urbain à travers le monde, transformations qui traduisent une « créolisation des métropoles du monde » pour reprendre les mots d'Yves Pedrazzini.

En se dotant de cadres trop étroits, de théories urbaines partielles, qui ne concernent que les villes européennes, les villes nord-américaines ou les villes africaines, la recherche tend à morceler le phénomène urbain et empêche de l'analyser comme objet véritable. Le phénomène urbain peut être

lu comme une forme sociale au sens défini par Georg Simmel, c'est-à-dire le produit objectivé des actions réciproques de l'ensemble des acteurs qu'il implique. Lu en ces termes, le phénomène urbain ne peut être saisi que dans une perspective temporelle, historique et mondiale. Plus fondamentalement, il cesse d'être un simple terrain pour devenir un véritable objet dont on interroge la substance.

L'affirmation d'une globalisation des villes et de la nécessité de se défaire de cadres d'analyses étroits pour l'aborder demande cependant précision, car elle peut être porteuse de malentendus. Il ne s'agit en effet pas d'affirmer une uniformisation des villes, les ingrédients de la créolisation de l'urbain s'agençant de façon spécifique à chaque contexte. Il ne s'agit pas non plus de nier les différences de richesses ou les différences de centralité mondiale ; non, il s'agit simplement de dire qu'épistémologiquement et empiriquement, toutes les manifestations du phénomène urbain à travers le monde et, en ce qui nous concerne plus particulièrement dans cet ouvrage, ses places et rues, peuvent – doivent – être abordées comme un même objet. C'est à travers les différences, les contrastes, les décalages entre les villes et les rues que se dit leur substance.

La mise en perspective des résultats des travaux de Jérôme Chenal, présentés dans cet ouvrage, fournissent un bon exemple de l'intérêt de cette démarche. Ils indiquent que le « mode lieu » domine les rapports à l'espace de la population dans les trois métropoles africaines d'Abidjan, Dakar et Nouakchott, trois métropoles qui se caractérisent aussi par un rapport au temps d'abord saisi comme un fluide qui s'écoule et se trouve rythmé par des activités. La mise en regard de ces observations avec celles effectuées respectivement par Bertrand Montulet et Marion Tillous dans les villes de Bruxelles et Paris, suggère qu'en Europe la manière dont la population s'engage dans la rue est davantage marquée par une perception du temps en termes de succession de durées. Or, nombre d'analystes considèrent les appropriations de la rue sur le mode de « l'ouverture aux opportunités », c'est-à-dire en termes de temps fluide, comme le signe d'un désenchantement social propre aux sociétés modernes avancées. Outre une critique des travaux sur l'hypermodernité, ce résultat fait naître

l'hypothèse stimulante d'une rue et peut-être d'une ville africaines, dont les agencements seraient fluides sans être pour autant liquides au sens du sociologue anglo-polonais Zygmunt Bauman.

L'abandon de nos deux paires de lunettes nous permet un regard académique renouvelé, mais surtout, et ce sera le dernier point de cet avant-propos, il permet d'envisager de nouvelles conceptions de l'urbanisme. Le plan, les grandes surfaces de couleur, le grandes projections démographiques, la planification volontariste, ne résiste en effet plus guère aux ruses, détournements et plus généralement aux actions de la population. Partout, à travers le monde, nous avons besoin de nouveaux modèles pour penser la ville, de modèles incitatifs qui placent les acteurs, leur position sociale et leurs projets comme cœur de la dynamique urbaine. Les résultats des travaux présentés dans cet ouvrage visent à contribuer à ce grand édifice. Ils le font d'autant plus que les trois villes africaines étudiées, de par leurs contrastes entre riches et pauvres, de par la faible maîtrise publique de leur développement, constituent des révélateurs privilégiés des limites de l'approche classique de la planification, des révélateurs parfois choquants, mais qui rendent lucides et mettent en relief des pistes d'action innovantes.

POINTE

FOLIO











photographies : Benoît Vollmer



photographies : Benott Vollmer



photographie : Jérôme Chenal



photographie : Jérôme Chenal



photographie : Benott Vollmer

Recherche  
sur l'espace  
public  
africains des  
«Brazzavilles  
noires» à  
L'urban studio  
of Abidjan

## ÉVOCATION DE « LA VILLE AFRICAINE »

Le continent africain – l'Afrique noire en particulier – a longtemps eu la réputation d'être un monde rural, un monde auquel l'idée même de ville paraissait forcément étrangère, pour ne pas dire étrange (Balandier, 1957). Étrangère à sa culture, étrangère par nature, la « ville africaine » était, croyait-on jusqu'il y a peu dans les centres de recherche du Nord, un concept saugrenu, un fantasme de journalistes ivoiriens ou nigériens de retour des États-Unis et qui reconnaissaient dans les formes verticales qui surplombaient les échoppes de toile des anciens marchés la promesse de modernité des indépendances. Au mieux, quand on admettait, en Angleterre, en France et en Suisse, qu'il y eut des villes construites en Afrique, c'était pour souligner aussitôt qu'elles ne devaient rien à l'idiosyncrasie africaine et tout au génie – bon génie, mauvais génie suivant les appartenances politiques – des colons qui avaient amené la ville en Afrique, avec armes et bagages, un peu comme en prend avec soi, quand on voyage, quelques produits du terroir qui nous rappelleront « ailleurs » la douceur « d'ici ».

Pour l'essentiel donc et jusqu'à récemment, les visions de la plupart des « Nordistes » ne bougeaient pas. Certes, certains expatriés avaient pu se rendre compte en se rendant sur place que, dès les premières années des indépendances et parfois un peu avant suivant les pays (on pense surtout à la Côte d'Ivoire), une faction non négligeable des chercheurs, intellectuels ou des hommes politiques travaillant sur le sol africain, par endroits déjà passablement bitumé, y pensaient l'espace urbain comme une réalité spécifique. Bien sûr, la version encore dominante voulait qu'il s'agisse du reflet d'une modernité brillante et propre comme un sou neuf, bien que ces territoires fussent minés dès leur fabrication par les inégalités sociales qui structuraient des sociétés, hier encore traditionnelles, aujourd'hui urbanisées, inégalités que l'on pensait alors propres au tiers monde, mais qu'aujourd'hui l'on sait découler largement de l'injustice globale. Mais voilà donc que ces villes sont modernes, sans que l'on sache très bien si, dans cet intervalle confus qui les a menées des comptoirs aux « Brazzavilles noires »,

puis aux « Lagos projects » ou autres « Jo'Burg Think Tanks », elles ont également été modernisées (Koolhaas, 2004)... L'Afrique, quand elle est noire peut-être plus encore, a souvent auprès des professionnels de l'espace la réputation très exotique d'avoir produit des ensembles urbains mal fagotés, bricolés à la hâte par des « escrocs » pas souvent natifs de ces lieux-là et dont la virtuosité dans la vente de projets immobiliers les rapproche à l'évidence de la famille des bonimenteurs. Ainsi, la confusion, plus que l'ordre, règne.

Mais en cela, il faut être juste : l'Afrique des grandes villes n'a pas l'exclusivité du désordre urbain, loin s'en faut. Les plus grandes villes occidentales prouvent chaque jour qu'il n'est pas nécessaire d'avoir été longuement colonisé, puis être devenu indépendant, pour produire du chaos et voir son territoire exploité, ruiné et abandonné. Il suffit parfois, comme New York, Londres ou Paris, d'avoir grandi, d'avoir dépassé la mesure, de n'avoir jamais cru, avant qu'il ne soit trop tard, à la revanche de la nature ou celle des hommes, quand eux aussi ont été trop longtemps exploités, ruinés, abandonnés... Et voilà les jungles peintes à Paris par le douanier Rousseau changées en cauchemar de Brecht. L'asphalte est bien présent, pour le meilleur et pour le pire, et les populations qui traversent les espaces construits des villes d'Afrique sont bien des urbains pour la plupart, ils en ont du moins l'apparence et les pratiques.

Ainsi, que ce soit sur le plan de l'urbanité ou de celui de la modernité, parce que l'une et l'autre ne sont toujours que partielles où que ce soit en ce monde, l'Afrique contribue à l'inéluctable mouvement d'urbanisation de la planète (Paquot, 1996). De plus, elle s'y emploie activement, c'est-à-dire avec application et créativité. L'Afrique, les Africains, qui, pas plus que les Européens ou les Américains, ne sont sortis de l'Histoire moderne, veulent la grande ville aussi passionnément que les Parisiens de 1880, les New-yorkais de 1920, les Berlinoises de 1990 et les Pékinoises de 2009. Mais ils ne veulent pas Paris, ni New York, Berlin ou Pékin, ils veulent un peu Abidjan, Dakar ou Lagos, mais surtout Pretoria, Nairobi, Casablanca, Le Caire, et ils veulent désormais

Dubaï, Abu-Dhabi, Doha et Koweït City, avec la foi de ceux qui bâtissent parce qu'il leur faut habiter et non pas parce qu'ils auraient une manie d'aquarelliste de faire des paysages urbains et de *designer* des carrefours et des quartiers d'affaires. Les constructeurs de Nouakchott, Dakar et Abidjan fabriquent des villes, vite, parce qu'ils en ont besoin pour vivre dans un monde globalisé dont le futur est autant à eux qu'à d'autres. Et voilà les villes qui s'étalent, prenant leur forme en fonction des caprices d'un fleuve, d'une lagune, des dunes et parfois de frontières d'un empire aboli qui continue à exister dans la tête des uns et des autres.

Ce processus, le monde entier en connaît ses avatars. En Afrique de l'Ouest, il a cependant des spécificités régionales que notre recherche s'est appliquée à identifier. Le présent livre en a résulté et il a montré que pour comprendre les nouvelles mutations spatiales et sociales du milieu construit africain et les dynamiques sociales qui y sont associées, il ne fallait pas croire à l'urbanisation uniforme de la planète – même si c'est une impression qui nous colle à la rétine. Mais plutôt observer ce qui, à quelques centaines de kilomètres l'un de l'autre quelques fois, distinguaient des lieux urbains spécifiques, de ceux qui disent l'appartenance de la ville qui les contient au *monde des villes*, mais

qui puissent en même temps permettre de dire que tel « container » est quand même unique en ce monde-là. Ces lieux choisis, où nous nous sommes postés comme des guetteurs, sont des espaces publics. Espaces qu'il nous a fallu définir un à un dans nos études de cas, en cherchant à comprendre quelles pratiques sociales en avaient patiemment ou impatiemment façonné les contours, quels édifices les encadraient, quels passants les traversaient de quel pas rapide ou lent et quels marchands les animaient de leurs tissus de couleurs ou de leurs légumes frais. Partout, nous avons étudié ces espaces en les considérant comme des indicateurs privilégiés des transformations à l'œuvre dans les villes contemporaines africaines. C'était notre projet, ce fut notre recherche.

Comme il est de mise dans la recherche urbaine, l'objet d'étude « espace public » est une question spatiale qui interroge la société dans ses multiples dimensions, non seulement sociales, mais aussi économiques, culturelles, politiques et donc spatiales. Ainsi, la question de l'espace public africain interroge la société africaine, là encore de manière multidimensionnelle. Cette interrogation, qui emprunte aux dispositifs globalisés d'études urbaines, notamment en isolant un des motifs reconnus de l'urbanité pour le travailler au corps, échappe par ailleurs à une



stricte soumission au « contexte de globalisation » qui prévaut généralement, quel que soit le problème abordé. C'est que même s'il est constamment en lien avec un état mondialisé des questions urbaines et le stade générique de la ville, l'espace public – comme objet et concept – s'est renforcé en tant que lieu d'expérimentation et de construction collectives d'alternatives économiques et sociales au niveau local: ces alternatives sont enracinées dans le sol d'une ville particulière et sont de ce fait des expériences localisées. Ceux qui font l'expérience de la publicité (ou non) de ces espaces sont, par la suite, des acteurs locaux et localisés. Chaque fois qu'il y a expérience d'acteur sur l'espace public, les sociabilités et les conflits que cette expérience pratique et ordinaire (sauf exception) de l'urbain déclenche, du fait de son rapport obligatoire à l'expérience des autres, prennent place immédiatement à deux niveaux: le niveau spatial, c'est-à-dire l'occupation (brève ou longue) d'un lieu, et le niveau social, c'est-à-dire l'appropriation (réussie ou non) de ce lieu. Ce sont là des histoires que nous avons pu « lire » dans l'environnement construit d'Abidjan, Dakar et Nouakchott grâce à nos activités d'anthropologues visuels. Et nous nous sommes intéressés au statut de ces acteurs qui en même temps font la ville en continu, mais n'en sont jamais les légitimes occupants, ni habitants, ni passants. Et on sait que c'est encore plus vrai quand ces occupants font partie des plus pauvres, des exclus. Quand ces habitants paradoxaux de la ville – ils la fabriquent, mais n'y sont jamais bienvenus – sont confrontés à trop d'incertitudes, l'espace public – ou disons plutôt la rue – devient un refuge, une sorte de garde-fou qui les sépare encore du vide social sur lequel la vie les amène à se pencher dangereusement.

Pour les pouvoirs publics qui doivent « accommoder » ces arènes en sachant que s'y tiendront des joutes passionnées lors desquelles s'affrontent les corps et les paroles, gérer les espaces publics urbains n'est pas une simple question technique. En nous interrogeant sur les pratiques sociales qui s'y inscrivent, nous avons ainsi questionné les modes habituelles de gestion urbaine. Souvent prétendues durables par ceux-là même qui en font des lieux « insoutenables », la plupart de ces modes n'intègrent pas la durabilité sociale dans leur vision du développement. Or, à

l'origine de notre recherche, nous avons mis la question de la gestion urbaine durable au premier rang de nos objectifs, au point qu'elle figurât dans l'intitulé de notre projet. Les années passées à arpenter les villes pour y repérer les plus infimes mutations comme des détectives à la recherche de la preuve de l'existence d'un crime – et non pas de la culpabilité d'un suspect – nous avons appris à relativiser nos attentes: aucun développement durable ne peut être véritable sans qu'il ne vise aussi une amélioration des conditions de vie des habitants, y compris les plus pauvres, et c'est ce qui fait qu'aucune « vraie » ville n'est durable. Quand ce n'est les conditions et les contextes d'implantation, les inégalités sociales se chargent toujours d'empêcher que la ville dure plus que nécessaire. Arrive toujours le moment où la ville se défait, notre époque semblant simplement plus apte à produire ce genre de défaite qui est celle de l'espace et du public, mais aussi plus prompte à s'en désoler. Un paradoxe de plus que nos travaux n'ont pas résolu, mais ont bien mis en évidence.



photographie: Pascal Michon et Nicolas Jost

## LE PROJET ORIGINAL (2003-2004)

---

Rédigé à l'origine par un collectif de représentants de cinq institutions partenaires suisses et africaines à l'issue d'une réunion préparatoire tenue à Lomé en juin 2002<sup>1</sup>, le projet de recherche «Urbanisation, espaces publics et gestion urbaine durable en Afrique de l'Ouest: processus d'exclusion et d'intégration sociales à Dakar et Nouakchott» a démarré en novembre 2004 et s'est achevé en octobre 2008. Pendant ces quatre ans, avec des dispositifs différentiels, mais toujours en configuration Nord-Sud, les travaux de recherche se sont poursuivis sur deux, puis trois terrains, menant à une révision profonde de nos savoirs sur la face cachée de l'urbanisation africaine, celle qui ne se lit ni sur des cartes, ni dans les statistiques, ni sur des plans, ni sur des photos aériennes disponibles gratuitement sur Internet, mais qui est à déchiffrer au prix d'une patience peu de mise par les temps qui courent, mais qui reste indispensable à une compréhension de la part des hommes «sans qualités<sup>2</sup>», c'est-à-dire des gens ordinaires tenant leur place dans la mécanique complexe et quotidienne de fabrication d'un territoire. Sa production qui, un jour ancien, a été due à l'action de forces naturelles, est aujourd'hui presque entièrement le fait des sociétés humaines, quand elles s'organisent à cette fin ou quand elles ne s'organisent pas, mais qu'elles se battent pour son contrôle. Notre recherche a observé à quel point les travaux infimes des hommes et des femmes des villes participaient à leur édification. Et si l'on a, du côté des sciences sociales, une préférence marquée pour l'hypothèse d'une production sociale du territoire urbain – la socialisation trouvant à se spatialiser dans la ville – l'interdisciplinarité de l'équipe de projet a permis qu'une seconde hypothèse, inverse, celle d'une production spatiale des sociétés urbaines, soit prise en considération et combinée avec la première. Tout cela est bien normal: en Afrique comme en Europe et ailleurs, l'homme est un être vivant spatialisé autant qu'il est socialisé. Rien des révolutions technologiques n'est parvenu à changer ça.

Et c'est en toute logique que l'objectif général de la recherche a été l'analyse des liens entre le processus d'urbanisation, les mutations de l'espace public (et des espaces publics) et les modes de gestion urbaine. Ensuite, le choix de faire cette analyse dans trois grandes agglomérations d'Afrique de l'Ouest (Dakar, Nouakchott, Abidjan où nous avons abordé sous le seul angle de la recherche anthropologique visuelle les questions d'urbanisation des pratiques de rue) a répondu à notre envie d'aller voir ailleurs si la théorie de l'urbanisation totale – ou mondiale – tenait le coup, et si c'était le cas, si on ne pouvait pas, quand même, mettre à jour quelques particularités des urbanismes locaux. Aussi, ces urbanismes allaient-ils de pair avec des urbanités particulières, et leur train de troubles, tensions, inégalités, mais encore leurs réponses novatrices spécifiques et idiosyncrasiques.

À l'image de ces grandes villes emportées sur des modes divers par l'incertitude de ce début de siècle et qui sont leurs *containers*, les espaces publics urbains se transforment, mais restent au cœur de toutes les dynamiques. Interroger leurs transformations, c'est poser des questions primordiales sur le devenir des villes, leurs capacités à s'inscrire comme «maison» et «monde» dans un projet de durabilité économique, environnementale et sociale quand on sait que les conflits,

---

**1** Les cinq institutions étaient l'EAMAU (Ecole africaine des métiers de l'architecture et de l'urbanisme), qui avait lancé l'invitation à Lomé, le LASUR (Laboratoire de sociologie urbaine) de l'EPFL, dont la Vice-présidence pour les relations internationales, via sa *Coopération@EPFL*, avait financé la réunion, le CSRS (Centre suisse de recherche scientifique) d'Abidjan, ENDA-Graf à Dakar, et le bureau d'études suisse URBAPLAN.

---

**2** Nous empruntons cette expression à l'écrivain autrichien Robert Musil (1880-1942). *L'homme sans qualités* est un roman inachevé dont deux tomes sont parus entre 1931 et 1933. Il décrit les désarrois d'un homme ordinaire aux prises avec les transformations de la société urbaine européenne des années 1930.

les crises et les guerres qui y ont lieu détruisent tout espoir de voir les compositions urbaines durer, mais qu'il faut pourtant, quoi que cela coûte, essayer de donner de la qualité à l'environnement social et naturel et aux habitants des villes.

Notre recherche, rendue plus difficile encore en raison de ces enjeux éthiques, a été menée dans une optique de compréhension des dynamiques urbaines, les dynamiques de la rue, tant elles sont révélatrices de l'urbanité qui existe. La rue comme lieu du quotidien permet l'appréhension et la compréhension des enjeux de la ville. C'était le but premier, celui de décrire, de développer les outils permettant cette compréhension. Ensuite, après, bien après seulement, il devient possible d'agir, de donner les nouvelles règles, d'imaginer des gestions futures. Entre-temps, notre recherche donne les bases à de multiples réflexions qui toutes doivent alimenter les politiques publiques, les pouvoirs en place, les décideurs de l'urbain.

Les études de cas choisies en l'Afrique de l'Ouest, Dakar, Nouakchott et Abidjan, ont été réalisées par des équipes interdisciplinaires et internationales, de manière à ce que des regards critiques croisés nous permettent de ne laisser que peu d'angles morts, notamment dans la perspective qui était la nôtre, au Nord et au Sud, de contribuer à une théorie urbaine post-coloniale débarrassée tant que faire se peut de ses modèles de prédilection « coloniaux ».

### UN CADRE CONCEPTUEL QUI S'ARTICULE AUTOUR DE TROIS DOMAINES MAJEURS

Le cadre conceptuel s'est construit à partir de la notion de développement durable en s'approvisionnant dans deux domaines majeurs des sciences de la ville, à savoir l'urbanisation et l'espace public. En introduction à notre livre, nous souhaiterions ici les résumer, en en soulignant l'usage que nous avons tenté d'en faire<sup>3</sup>.

Les savoirs relatifs à l'urbanisation de l'Afrique de l'Ouest : lié à la globalisation et à la polarisation des échanges internationaux, ce processus d'urbanisation se traduit par une situation de pénurie plutôt que de croissance économique et implique une dualisation des sphères économique, sociale et politique, ainsi qu'une nette fragmentation du territoire urbain. Ces processus de polarisation sont multidimensionnels, mais ils se traduisent notamment par une augmentation des inégalités socio-économiques et des phénomènes d'exclusion. Les populations exclues n'arrivent plus à s'insérer dans les systèmes formels de redistribution des ressources et de gestion du pouvoir. De ce fait, elles ne participent plus directement aux processus de structuration et de régulation de la société. Pour faire face à cette dynamique d'exclusion et assurer leur insertion en milieu urbain, les populations défavorisées mettent en place des mécanismes de défense et des tactiques de survie parfois violentes. Ils développent, individuellement ou collectivement, des tactiques d'intégration pour lutter contre la précarité et la vulnérabilité de leurs conditions de vie. Ces tactiques sont multiples et se développent aussi bien dans le champ économique que social, politique et spatial. Elles peuvent définir des modalités d'accès et de gestion des ressources économiques, des systèmes d'échange, des comportements de promotion sociale ou des pratiques résidentielles. Elles se concrétisent également par des formes de négociation avec les pouvoirs publics ou de détournement de la loi. Lorsqu'elles sont partagées par le plus grand nombre, elles constituent de véritables institutions informelles (Wust, 2001).

---

**3** À l'origine de ces réflexions et de notre recherche, nous trouvons un « état de l'art » minutieux préparé par Sébastien Wust en 2002, alors qu'il était chercheur post-doc au Laboratoire de sociologie urbaine à l'EPFL, ainsi que des notes de travail rédigées avec Yves Pedrazzini. Nous profitons de le remercier de sa contribution qui, avec le recul, aura remarquablement tenu la route!

Les savoirs relatifs à l'espace public : support de réseaux et de pratiques sociales, produit de modes de construction, d'aménagement et de gestion urbaine, l'espace public est un lieu d'échange, de débat et de négociation entre acteurs, mais aussi de tensions et de conflits dont les enjeux peuvent s'inscrire dans cet espace ou alors le dépasser, en étendant les limites sociales et spatiales – la rue, les rues. On peut ainsi dire que, tant sur le plan des liens sociaux que des données territoriales, l'espace public contient toujours plus que lui-même. Il est un grand révélateur de mutations urbaines. Dans le cas des villes d'Afrique de l'Ouest, cet angle d'attaque est d'autant plus intéressant que la notion d'espace public renvoie à une double histoire sociale de la ville, marquée d'une part par la conception occidentale de cet espace public (places, marchés, rues, avenues, gares, ports, etc.), mais redéfinie d'autre part par les usages autochtones. Ainsi, ces mutations se traduisent par une urbanité remaniée aux formes renouvelées de sociabilité, d'échanges économiques, de citoyenneté, d'accessibilité ou d'identité. Face aux mécanismes de dépendance mondialisés qui renforcent les processus d'exclusion, l'un des objectifs de la recherche a été d'évaluer les capacités de quelques espaces publics à résister à l'uniformisation formelle et à la neutralisation des tensions et à rester le terrain privilégié d'intégration et de socialisation du plus grand nombre, s'inscrivant ou non dans une tradition d'appropriation locale des lieux du public. Sur le plan de sa typologie, notre étude s'est intéressée aux espaces construits (espaces publics fermés telles que les gares routières) et aux espaces non construits (espaces publics ouverts tels que les marchés de plein air, rues, places, etc...). Enfin, le troisième champ de savoirs est celui relatif à la question du développement durable en milieu urbain : les effets les plus concrets de l'urbanisation sont souvent en conflit avec la justice sociale et le respect de l'écologie qu'implique un développement durable en milieu urbain. Postulant que le développement est un processus à la fois « obligatoire », en raison du modèle de consommation qu'il impose, et « impossible », parce qu'il ne fournit pas à tous l'accès aux moyens économiques que ce modèle suppose (Rist, 1996), notre réflexion visait aussi à procéder à une évaluation concrète des situations, des risques et des solutions

pragmatiques aux problèmes rencontrés localement par l'ensemble disparate des acteurs sociaux urbains. Cette approche « opérationnelle » des villes africaines a été surtout appliquée à Dakar où elle a été axée plus spécifiquement sur les mesures d'intégration urbaine des plus pauvres et sur les mécanismes de prise en compte des aspirations et contraintes qui pèsent sur ces populations défavorisées.

Notre cadre théorique a permis, lors de la mise en oeuvre de la recherche sur les terrains d'Abidjan, Dakar et Nouakchott, de mieux comprendre les enjeux en termes de savoir et de gestion qui s'attachent à la question de l'espace public urbain en Afrique de l'Ouest. Ceci a également fourni aux chercheurs la possibilité d'ouvrir des pistes pour une action publique et une attitude citoyenne inclusives, combattant durablement l'exclusion sociale en pensant dans leurs relations quotidiennes les programmes formels et les pratiques informelles spatialisées.

## DES QUESTIONS CENTRALES

L'espace public désigne à la fois l'espace de négociation, de débat, *palabre*, dans lequel interagissent les acteurs urbains, mais aussi le territoire concret qui fait l'objet d'une appropriation collective et permet la rencontre et la mobilité de tous les acteurs urbains. Dans ce sens, il constitue le support privilégié des réseaux sociaux et des pratiques culturelles, il est également le lieu central de l'intégration urbaine, particulièrement dans les villes d'Afrique de l'Ouest. Il révèle par là les mutations qui atteignent tant les sphères sociales et culturelles que les champs politiques, spatiaux et environnementaux. D'un côté, ces mutations sont largement induites par l'émergence d'une culture urbaine globale qui tend à s'ériger en modèle planétaire unique en imposant une forme d'urbanisation hégémonique (*shopping city*), support de la libéralisation et de la mondialisation de l'économie, mais aussi d'un gaspillage croissant de ressources, d'énergie et d'espaces. D'un autre côté, les plus grandes agglomérations du Sud sont aussi le produit d'une réalité culturelle, d'un système de pensée, de sentir et d'agir localisé qui se construit en fonction de dynamiques démographiques, sociales et économiques spécifiques (exclusion, ségrégation, pauvreté, etc.) et la permanence de forces traditionalistes.

Ce combat, toujours inachevé, entre le local et le global se traduit par des enchevêtrements complexes d'acculturation et de résistance culturelle – des *culturations* –, des logiques métissées (Amselle, 1990; Garcia Canclini, 1999) qui influencent les modèles de construction, d'aménagement et de gestion de l'espace urbain. Ces processus façonnent également l'espace public qui, à travers des réseaux sociaux remaniés, produit des formes renouvelées de sociabilité, d'échanges marchands, de citoyenneté, d'accessibilité ou encore d'identité, tactiques et mécanismes de défense, mis en œuvre par les plus défavorisés pour lutter contre l'exclusion et faire face à la précarité de leurs conditions de vie.

Aujourd'hui, l'espace public africain doit faire face aux effets grandissants de la mondialisation qui se traduisent notamment par une augmentation des phénomènes d'exclusion et une accélération des vecteurs de modernisation (Bertrand, 1998). Véhiculés par une idéologie et des institutions étatiques néolibérales, mais aussi par les relations professionnelles, le système éducatif et les médias, ces vecteurs mondialisés sont à l'origine de changements sociaux rapides qui affectent la dynamique de l'espace public. Dans les métropoles d'Afrique de l'Ouest, ces mutations urbaines peuvent prendre des formes variables. En tant que prolongement de la sphère domestique, l'espace public peut révéler la recomposition ou l'éclatement des structures familiales et générationnelles, la reconstitution des réseaux de solidarité et de dépendance, la reconversion des activités professionnelles ou encore l'évolution des rôles féminins qui s'inscrivent dans de nouveaux cadres ménagers. Au niveau du voisinage et des quartiers, il peut être le support de l'institutionnalisation de nouvelles sociabilités et pratiques territoriales, et la recomposition, voire l'internationalisation du système des acteurs qui peut s'inscrire dans des dynamiques de dépendance conflictuelle opposant pouvoirs politiques, économiques, religieux, vernaculaires et mouvements communautaires ou associatifs. Finalement, à l'échelle de la ville, l'espace public peut soutenir l'essor de nouvelles identités urbaines, une transformation des mécanismes de participation et de mobilisation citoyenne, ou une appropriation et une socialisation renouvelée des territoires urbains, des

logiques institutionnelles novatrices pour faire face à une quasi-absence de politiques urbaines. D'une manière générale, ces mutations urbaines rapides remettent souvent en question la capacité de l'espace public à assurer l'insertion urbaine du plus grand nombre, et plus particulièrement celle des populations fragilisées.

Le temps de notre recherche, nous avons appréhendé l'espace public en tenant compte de différentes échelles d'analyse : l'échelle locale (voisinage, quartier), urbaine, régionale, nationale et mondiale. La prise en compte de ces niveaux indissociables est indispensable à l'approche scientifique, mais aussi à une réflexion critique sur les politiques urbaines qui sont censées répondre, à l'échelle locale notamment, aux mutations observées. Mais la difficulté est venue de la complexité d'un objet d'étude qui était lui aussi en mutation, spécialement en Afrique. Nous avons donc essayé d'être aussi lestes que notre objet, en valorisant les caractéristiques interdisciplinaires de l'équipe, mais aussi en privilégiant une approche « dialectique », en opposant par exemple les approches diachronique et synchronique, dynamique et statique, en opposant également diversité à homogénéité, ordre à désordre et public à privé. Ensuite, pour aborder la problématique de l'espace public africain, nous sommes partis d'une conception d'un espace public à cinq dimensions fondamentales :

UN ESPACE DE SOCIABILITÉ L'espace public constitue le support de la sociabilité interne d'une société, centrée sur le foyer, et externe, orientée vers les autres et la relation sociale. Ces sociabilités s'organisent en réseaux qui fonctionnent selon des logiques de solidarité ou au contraire de dépendance, de soumission. Inscrits dans une dynamique de recomposition permanente, ces réseaux reproduisent des appartenances familiales, de voisinage, générationnelles, régionales, ethniques, religieuses ou encore professionnelles. Les relations de sociabilité peuvent également s'institutionnaliser en association ou autre type de groupements qui se fondent sur une communauté d'intérêts (politique, loisirs, sport, culture, etc.). Les réseaux de sociabilité, même lorsqu'ils s'inscrivent dans des rapports inégalitaires, favorisent la survie des plus défavorisés à travers diverses formes de redistribution économique.

UN ESPACE D'IDENTITÉ En tant que lieu privilégié de socialisation, l'espace public est aussi le foyer de construction de l'identité urbaine. Reflet de changements culturels rapides, il constitue une sorte d'interface où s'associent, se contredisent ou s'agrègent des modèles traditionnels porteurs d'héritages diversifiés et des vecteurs de modernisation, fondements d'une culture mondialisée du progrès. Ces valeurs de « modernité » mettent en avant une conception individualiste de la société, mais aussi des conceptions spécifiques de l'organisation des champs économiques (libéralisation), politiques (démocratisation) et religieux (laïcisation) dans une optique de rationalisation, d'efficacité et de productivité. À l'hyper modernité mondialisée et aux traces vivantes du vernaculaire, s'ajoutent, selon des mécanismes du métissage, les bricolages permanents et les détournements tactiques de la pauvreté et de la précarité. Les processus identitaires en milieu urbain expriment donc aussi la logique des relations entre riches et pauvres, dominants et dominés, et reflètent des habitus différenciés et conditions de vie inégales (Dris, 2001).

UN ESPACE DE MARCHÉ En raison de contraintes structurelles internes, du poids de la dette, mais aussi des relations économiques de dépendance et de domination qu'ils entretiennent avec les pays industrialisés, l'économie moderne des pays d'Afrique de l'Ouest ne peut absorber toute la demande d'emploi. Cela se traduit par le développement des économies informelles, du chômage et du sous-emploi. L'espace public constitue alors le lieu privilégié des échanges économiques urbains, qui articulent deux circuits parallèles, mais interdépendants. Il rassemble plus particulièrement les activités dites informelles, relations d'approvisionnement, de production ou de commercialisation de biens ou de services. L'économie informelle, souterraine et parfois illégale, valorise les relations symbiotiques, identifiables le plus souvent au niveau de circuits de proximité, et favorise les processus de spécialisation et de sexualisation professionnelle. Par des activités à faibles barrières d'entrée, elle facilite l'insertion économique de ceux qui luttent quotidiennement contre la pauvreté. C'est pourquoi la rue est l'espace public absolu. C'est pourquoi nos travaux ont porté sur cette dimension-là.

UN ESPACE DE CITOYENNETÉ Si l'espace public peut être également envisagé comme un espace de débat, de conflit et de négociation entre acteurs urbains, force est de constater qu'en Afrique de l'Ouest, il reflète un certain « déficit » de société civile. Cette mobilisation sélective et partielle de la population découle des modalités particulières de construction de l'État et de l'affirmation toute relative des droits individuels. Ce processus est souvent freiné par la permanence de modes de gestion du pouvoir traditionnel. Il repose sur un échange de faveurs entre deux acteurs (patron, client) contrôlant des ressources inégales. Paternalistes et fortement personnalisées, ces relations s'organisent en alliances pyramidales concurrentes. Suite à la mise en place, dans les années 80, de politiques d'ajustement structurel et au progressif désengagement de l'État, l'espace public devient le support d'une crise de légitimité des institutions en Afrique et, dans certains cas, de revendications démocratiques qui visent à assurer une meilleure insertion politique des plus démunis.

UN ESPACE D'ACCESSIBILITÉ L'espace public doit être envisagé comme espace d'accessibilité, c'est-à-dire non seulement comme support de la mobilité des hommes et des marchandises, mais aussi comme infrastructure urbaine et équipement public à usages multiples (Sansot, 1971). Dans les grandes villes d'Afrique de l'Ouest, l'espace public reflète des logiques sélectives d'accès à l'eau, l'énergie, l'assainissement, aux transports ou services urbains et se caractérise dans certaines zones urbaines par le manque, l'abandon, l'insécurité ou la vulnérabilité environnementale aggravant les problèmes de santé publique. Cet état de fait est encore renforcé par les modèles d'aménagement et de planification largement influencés par des conceptions urbanistiques occidentales, légalistes et non participatives, qui favorisent la séparation des fonctions au détriment de la mixité des activités. En plus de renforcer les phénomènes d'exclusion et de ségrégation spatiale, elles incitent surtout les populations à développer des tactiques informelles d'accessibilité et d'insertion urbaine.

Finalement, toute recherche sur l'espace public doit permettre d'identifier le système d'acteurs urbains. L'espace public africain est en effet un champ d'échanges et de confrontations pour de nombreux

acteurs, autorités publiques, services administratifs, habitants, acteurs économiques, associations, ONG, etc. Dans une optique opérationnelle de projets et gestion participatifs, il s'agit d'évaluer la légitimité, les motivations, les compétences ou encore le potentiel (capacités) de ces acteurs.

## LES HYPOTHÈSES DE TRAVAIL

Sur la base de ce cadre conceptuel, trois hypothèses générales ont été retenues pour orienter la recherche et servir de fil conducteur aux activités scientifiques des quatre équipes engagées dans le projet à Abidjan, Dakar, Nouakchott et Lausanne.

a) En tant que reflet de la mondialisation et de la libéralisation de l'économie – mais aussi de la globalisation des échanges sociaux et culturels –, l'urbanisation de l'Afrique de l'Ouest implique un renforcement des phénomènes d'exclusion économique, sociale, politique et spatiale et se traduit par une tendance à la déstructuration, la ségrégation et la fragmentation/polarisation de l'espace public.

b) Agissant à la fois sur ses fonctions d'espace de sociabilité, d'identité, de marché, de citoyenneté ou d'accessibilité, ces processus remettent en cause la capacité d'intégration de l'espace public africain, et ce particulièrement pour les populations défavorisées. Ils se traduisent plus particulièrement par une insertion partielle ou sélective de ces populations dans les systèmes de redistribution des ressources et de partage du pouvoir.

c) Une politique durable en matière de gestion de l'espace public doit viser à renforcer tous les véhicules d'intégration sociale, économique, politique et plus particulièrement ceux qui stimulent les populations démunies. En plus de s'appuyer sur des modes opératoires participatifs, intégrant tous les acteurs, elle doit miser sur une politique de formation adaptée de tous les opérateurs urbains.

## DEUX, PUIS TROIS ÉTUDES DE CAS

Si l'on remonte à la genèse du projet et à la première réunion de Lomé en 2002, quatre villes étaient pressenties pour devenir les terrains privilégiés de nos recherches: Lomé, Dakar, Abidjan et Nouakchott. Malheureusement, pour des raisons de montage de projet et de bailleurs de fonds – celui-ci réduisant

notre budget – seuls deux terrains ont été investigués (Dakar et Nouakchott). Le déroulement du projet a permis, sur le tard, de réintégrer un des sites, celui d'Abidjan sur lequel une partie des recherches a eu lieu: l'anthropologie visuelle.

Au début de notre recherche, les deux terrains retenus sont donc situés dans deux capitales d'Afrique de l'Ouest qui présentent des caractéristiques et une dynamique urbaine bien spécifique: Dakar et Nouakchott. La typologie des espaces et équipements publics urbains est vaste: rues, places, parcs, espaces de jeu, plages, gares routières, marchés, stades, mosquées, etc. À cela s'ajoute encore les innombrables lieux publics informels: terrains vagues, soubassements de ponts et d'autoroutes, chantiers arrêtés, etc. La liste des usages de l'espace public ne l'est pas moins: commerce, détente, sport, jeux, manifestations, activités illicites, etc. Mais ce sont surtout les pratiques sociales, économiques, culturelles, politiques et environnementales qui s'y inscrivent qui foisonnent: socialisation, identification, ségrégation, appropriation, délimitation, revendication, sécurisation, dépôts d'ordures, stagnation d'eaux usées, divagation d'animaux, tous signes d'exclusion ou d'intégration.

Il s'avère donc indispensable de définir des critères de choix spécifiques pour les études de cas et pour les problématiques qu'elles induisent.

Deux critères ont été retenus: le caractère «stratégique» de l'espace public à étudier en matière d'intégration urbaine (enjeux sociaux, économiques, politiques, spatiaux, etc.) et sa fonction de «révélateur» de *mutations urbaines* (dynamique de changement, innovation culturelle, transgression sociale, etc.). L'application de ces critères fera que les terrains de jeux de nos recherches passeront à la fois par des marchés (SOCOGIM à Nouakchott ou Syndicat à Dakar), des gares routières ou des suites de rues, comme autant de grands axes dans la ville, nous permettant d'appréhender les différents rythmes urbains, les quartiers, les changements spatiaux et les dynamiques qui s'y déroulent.

## LA RECHERCHE URBAINE COMME

### ACTION POUR LA VILLE

Notre recherche a permis de mettre en avant deux éléments d'importance. Il faut repartir des fondamentaux qui font la ville car 1) les recherches urbaines sont

laconiques et 2) la compréhension des mécanismes de production de la ville est la seule à pouvoir mener à une gestion – et une planification – durable de la ville africaine. Sans cela, la recherche a peu de chance d’aboutir. De plus, une recherche n’est possible dans les grandes villes d’Afrique que si, parallèlement aux questions scientifiques, les projets mettent en relation les dispositifs de recherche avec la recherche elle-même, l’un n’allant pas sans l’autre.

C’est pourquoi, les résultats de nos investigations permettent d’orienter nos futures recherches urbaines sous ce que nous développons plus bas comme programme « politique » – que nous appelons Urban Studio of Abidjan – à mettre en œuvre dans le but bien compris d’une gestion et d’une planification de la ville passant prioritairement par la compréhension des mécanismes et des dynamiques urbaines (Chenal, 2009).

Dans ce sens, la ville africaine, à l’image de la plupart des villes du monde, est en même temps un sérieux problème et sa véritable solution. Elle est en tout cas un défi essentiel pour l’avenir de l’espèce humaine. Mais pour répondre à ce défi, la volonté politique ne suffit pas, ni au niveau africain, ni même au niveau global. Si l’on ne veut pas adopter une attitude négative ou encore apocalyptique, la recherche scientifique doit être mise à contribution. C’est par une recherche de haut niveau que la production des villes n’aboutira pas à un frustrant échec des acteurs sociaux, mais à un exercice pragmatique et créatif, avec des leçons pour l’ensemble des sociétés urbaines. Les recherches menées sur la ville africaine restent rares en comparaison à la réalité urbaine du continent, mais plus rares encore sont les recherches sur la ville, africaine ou non, menées par des Africains.

Aujourd’hui, à partir de notre expérience antérieure, comme autant de résultats de recherche, nous avons identifié quatre champs d’investigation à l’intérieur de la sociologie urbaine et de l’urbanisme, champs que nous considérons comme importants à développer en Afrique de l’Ouest. Une étude approfondie de ces quatre champs permettra de comprendre les dynamiques urbaines et ainsi d’agir sur les processus en cours par le biais de politiques d’urbanisme et d’aménagement de l’espace qui seront définies à partir des résultats des recherches menées. Il s’agit de 1) la production formelle et informelle de l’habitat urbain, sa dynamique

et ses déterminants 2) les stratégies de localisation des grands équipements urbains privés et « centraux », 3) la sécurité et l’insécurité dans les espaces publics et leur progressive privatisation ; et enfin 4) l’accès à la ville par la mobilité spatiale.

#### LA PRODUCTION FORMELLE ET INFORMELLE DE L’HABITAT URBAIN, SA DYNAMIQUE ET SES DÉTERMINANTS

Les villes africaines grandissent surtout par l’informel, de multiples recherches l’ont documenté et ont mis en relief les ressorts de ces pratiques. Il reste cependant une zone d’ombre dans la littérature sur le sujet : le choix des localisations résidentielles. Plusieurs recherches récentes ont montré que les confins urbains deviennent progressivement des quartiers précaires, qui, en grandissant, forment des pans de ville non planifiés. Or les programmes d’aide aux plus pauvres, les programmes de restructuration de bidonvilles, en travaillant sur de vastes zones périphériques, ont pour effet de formaliser des zones lointaines qui n’étaient pas prévues pour l’urbanisation. Se pose dès lors une question cruciale pour les politiques d’aménagement du territoire dans les agglomérations africaines : comment s’effectue le choix des terrains par les personnes qui construisent ? Cette question assez simple soulève en fait toute une série d’interrogations sociologiques relatives à la position sociale des personnes concernées et au parcours de vie. Les travaux sur la pauvreté et l’auto-construction indiquent en effet que ce sont les pauvres qui s’approprient les terrains vierges de tout équipement, hors de zones planifiées, permettant aux populations de s’implanter sans risquer d’être déguerpis. La ville informelle se positionne alors contre toute tentative de planification (Chenal, 2009). Aujourd’hui, la ville africaine qui se développe dans l’informel, donne à l’étude des mécanismes de production une importance capitale pour les politiques urbaines. Par ailleurs et bien que très peu de recherches aient été menées sur le sujet en Afrique de l’Ouest à notre connaissance, ces urbanisations interrogent le parcours de vie : quand commence-t-on à construire ? À agrandir ? Selon quelles temporalités ? Plus généralement, comment, au quotidien et dans les détails, la ville se fait-elle ?

#### LES STRATÉGIES DE LOCALISATION DES GRANDS ÉQUIPEMENTS URBAINS PRIVÉS ET « CENTRAUX »

Depuis une quinzaine d’années, des grands équipements commerciaux comme les « malls » d’inspiration

nord-américaine et des sièges de sociétés internationales fleurissent dans les métropoles d'Afrique de l'Ouest. Cette émergence est largement induite par celle d'une culture urbaine globale qui tend à s'étendre en modèle unique, imposant des formes urbaines découlant d'une mondialisation de l'économie, mais aussi d'un gaspillage croissant de ressources, d'énergies et d'espaces (Klein, 2002).

Ces équipements ont des effets structurants importants sur le développement urbain, comme dans les métropoles européennes, dans lesquels l'implantation de ces grands équipements, qui fonctionnent souvent comme des paquebots non amarrés à leur environnement, ont des effets majeurs sur les dynamiques de l'urbanisation. Si dans les villes européennes, l'implantation de tels équipements est encadrée par des normes et des lois en matière d'aménagement du territoire, la situation africaine est là encore plus informelle. Il est dès lors important d'explorer les ressorts de ces localisations: s'agit-il de simples critères de disponibilité foncière, voire du prix du foncier? Ou sommes-nous en présence de stratégies de planification plus complexes?

Pour ce deuxième champ, compte tenu à la fois de l'importance du domaine et du sous-développement de la recherche, il nous semble pertinent de nous inter-

roger sur les manières dont les grands équipements publics et privés se localisent en Afrique de l'Ouest, puis, une fois implantés, structurent la dynamique de croissance d'une agglomération, et dessinent ainsi des « sentiers de dépendances » desquels il est coûteux de sortir.

LA SÉCURITÉ DANS LES ESPACES PUBLICS L'espace public constitue le support privilégié des réseaux sociaux et des pratiques culturelles, mais également le lieu central de l'intégration urbaine, et ce particulièrement dans les métropoles d'Afrique de l'Ouest. Il révèle par là les mutations qui atteignent tant les sphères sociales et culturelles que les champs politiques, spatiaux et environnementaux.

Aujourd'hui, l'espace public africain doit faire face aux effets de la mondialisation qui se traduisent par une concentration des phénomènes d'exclusion et une accélération des vecteurs de modernisation. Véhiculés par une idéologie et des institutions étatiques néolibérales, mais aussi par les relations professionnelles, le système éducatif et les médias – ces vecteurs mondialisés – sont à l'origine de changements sociaux rapides qui affectent la dynamique de l'espace public.

Dans les métropoles d'Afrique de l'Ouest, ces mutations urbaines prennent des formes variables. En tant



photographie : Boubacar Touré Mandemory

que prolongement de la sphère domestique, l'espace public peut révéler la recomposition ou l'éclatement des structures familiales et générationnelles, la reconstitution des réseaux de solidarité et de dépendance, la reconversion des activités professionnelles ou encore l'évolution des rôles féminins. Au niveau du voisinage et des quartiers, il peut être le support de l'institutionnalisation de nouvelles sociabilités et pratiques territoriales, et la recomposition, voire l'internationalisation du système des acteurs qui peut s'inscrire dans des dynamiques de dépendance conflictuelle opposant pouvoirs politiques, économiques, religieux, vernaculaires et mouvements communautaires ou associatifs. D'une manière générale, ces mutations urbaines rapides remettent en question la capacité de l'espace public à assurer l'insertion urbaine du plus grand nombre, et plus particulièrement celle des populations fragilisées.

Dans ce contexte, quelle que soit la volonté des pouvoirs publics d'en préserver le caractère originellement ouvert (à tous), le caractère public des espaces urbains<sup>4</sup> est mis à l'épreuve. S'en suivent des tensions toujours plus fréquentes allant désormais de pair avec l'identité fragmentée des grandes villes dans lesquelles il n'est donc désormais pas rare que les espaces publics « sécurisés » soient en même temps les lieux du conflit, de la violence – réelle et symbolique –, voire de la terreur, c'est-à-dire de l'insécurité humaine.

Aujourd'hui, la violence semble être un corollaire de la civilisation urbaine, son ombre barbare. Mais la plupart des auteurs qui ont véritablement cherché à identifier les causes profondes de cette « violence urbaine » sont parvenus à la conclusion que, si violence il y avait indubitablement, c'était d'une violence de l'urbanisation dont il fallait parler, et donc que toute « critique de la violence » contemporaine ne pouvait être qu'une critique de l'urbanisme.

Dès lors, en Afrique de l'Ouest où la notion d'espace public renvoie à des réalités

---

<sup>4</sup> Tels que les rues, les places ou les parcs.



photographie : Boubacar Touré Mandemory

différentes de celles de l'Occident, ni sa sécurité, ni sa violence ne peuvent se satisfaire des observations d'une recherche urbaine déterritorialisée. L'étude de ces questions est donc bien un axe indiscutable du dispositif de nos futures recherches urbaines.

Compte tenu de l'état des savoirs, nous proposons pour ce troisième champ d'inscrire nos travaux dans la problématique suivante: comment une ville, confrontée à une violence sociale, mais aussi spatiale, peut-elle utiliser le caractère public de ses lieux comme une ressource pour se rendre plus sûre, tout en restant ouverte?

L'ACCÈS À LA VILLE PAR LA MOBILITÉ SPATIALE Dans les villes du Nord, les potentiels de mobilité spatiale se sont considérablement élargis sous l'impulsion de la vitesse offerte par les systèmes de transport et de communication, et cet élargissement a pour conséquence de permettre de combiner et de concilier ce qui était socialement et spatialement inconciliable (Urry, 2000; Larsen et al., 2005). Dans la mesure où la ressource que constituent les potentiels de mobilité est inégalement répartie au sein de la population, celle-ci est à l'origine d'inégalités sociales productrices de dynamiques de ségrégation. Dans le cas des métropoles africaines de l'Ouest, les effets ségrégatifs du transport se construisent en particulier à partir du mécanisme des prix et de la surcharge des infrastructures qui allongent considérablement les temps de déplacements.

Cette problématique renvoie de fait à la question de l'accès (Martinelli et al., 2000; Raje, 2007). De plus en plus de personnes éprouvent des difficultés à accéder à la ville, soit à cause des coûts engendrés, soit à cause des temps de déplacements, ce qui entraîne le développement de phénomènes d'exclusions sociales (Preston et Raje, 2007) et donc à «accéder» à la société. Il en résulte des phénomènes d'assignation territoriale largement abordés par les travaux sur les banlieues françaises, nord et sud-américaines qui montrent que parmi les ménages économiquement les moins dotés (Gonzalez et al., 2006), nombreux sont ceux qui souhaiteraient vivre dans un autre contexte. Ces résultats convergent également avec les travaux sur la dépendance automobile des ménages pauvres qui montrent que le non accès à l'automobile

limite fortement les programmes d'activités de la vie quotidienne (Dupuy, 1999; Coutard et al., 2004).

Dans les villes africaines, à l'instar d'autres régions du monde, cette situation entraîne la réalisation de nouvelles infrastructures routières à péage, comme à Dakar, permettant aux personnes socialement les mieux dotées d'échapper au chaos quotidien des transports.

Notons aussi qu'une série de travaux récents insistent sur le fait que les inégalités face aux déplacements relèvent également des aptitudes des personnes à se mouvoir, ou leur motilité (Kaufmann, 2002). De nombreuses recherches ont en effet montré que la présence d'un système de transport de grande qualité n'entraîne pas nécessairement son utilisation par des populations démunies (Le Breton, 2005). Pour qu'il y ait utilisation de ces offres, il faut également que la population ait l'occasion d'utiliser l'offre. À quoi bon se rendre en ville si on n'a pas de travail et pas d'argent pour les loisirs ou les achats?

Pour ce quatrième champ, nous proposons d'approfondir la problématique de l'exclusion sociale liée au transport en interrogeant à la fois son importance et son origine: est-elle réductible à une question d'accès aux moyens de transport ou doit-elle aussi être comprise comme une expression de la difficulté à avoir des projets lorsqu'on est pauvre?

### DE BRAZZA À ABIDJAN

Des Brazzaville de Balandier (1955) jusqu'à Abidjan aujourd'hui, des dizaines d'années ont passé, posant à chaque fois la question de la ville africaine. Notre recherche apporte son lot de connaissances et a permis surtout de mettre en avant les liens entre une gestion de l'espace public et une compréhension des dynamiques urbaines, c'est en cela qu'elle va plus loin que les autres, posant 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.

Partant d'une sociologie, d'une anthropologie dans la tradition des travaux sur les villes africaines, il nous est possible aujourd'hui de proposer un dispositif de recherche – Urban Studio of Abidjan – 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 et de remonter, par ce biais, aux décideurs, chez ceux qui à défaut parfois de vivre la ville, la font en partie.



photographie: Jérôme Chenal

## RÉFÉRENCES

---

- AMSELLE, J.-L.** (1990) *Logiques métisses*. Éditions Payot, Paris.
- BALANDIER, G.** (1957) *Afrique ambiguë*. Plon, Paris.
- BERTRAND, M.** (1998) Villes africaines, modernité en question. *Revue Tiers Monde*, 39, 885-904.
- CHENAL, J.** (2009) *Urbanisation, planification urbaine et modèles de ville en Afrique de l'Ouest: jeux et enjeux de l'espace public*. École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Lausanne, ENAC.
- COUTARD, O., G. DUPUY AND S. FOL** (2004) Mobility of the Poor in Two European Metropolises: Car Dependence versus Locality Dependence. *Built Environment* 30, 138-45.
- DRIS, N.** (2001) *La ville mouvementée: espace public, centralité, mémoire urbaine à Alger*. L'Harmattan, Paris.
- DUPUY, G.** (1999) *La dépendance automobile*. Anthropos-Economica, Paris.
- GARCIA CANCLINI, N.** (1999) *La Globalización imaginada*. Paidós, Buenos Aires.
- GONZALEZ, W., R.S. BRECKENRIDGE AND S.E. GUNKEL** (2006) Latinos' Residential segregation and spatial assimilating in micropolitan areas: Exploring the American dilemma on a new frontier. *Social Science Research*, 1-26.
- KAUFMANN, V.** (2002) *Re-thinking mobility*. Ashgate, Burlington.
- KLEIN, N.** (2002) *No logo*. Babel, Paris.
- KOOLHAAS, R.** (2004) Lagos Life. In R. Koolhaas (ed.) *Content*. Taschen, Cologne.
- LARSEN, J., J. Urry and K. Axhansen** (2005) Social networks and future mobilities. Final draft: report to the UK Department for Transport. LancasterUniversity & IVT ETHZ, Lancaster & Zurich.
- LE BRETON, E.** (2005) *Bouger pour s'en sortir*. Armand Colin, Paris.
- MARTINELLI, A., G. PINI, G.P. TORRICELI AND G. WIDMER** (2000) *Indicateurs d'accès pour une mobilité durable. Rapport A11*. PNR 41, Berne.
- PAQUOT, T.** (ed.) (1996) *Le monde des villes*. Éditions Complexe, Paris.
- PRESTON, J. AND F. RAJE** (2007) Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. *Journal of Transport Geography*, 15.
- RAJE, F.** (2007) Using Q methodology to develop more perspective insights on transport and social inclusion. *Transportation Policy*, 14, 467-77.
- RIST, G.** (1996) *Le développement. Histoire d'une croyance occidentale*. Presses de Sciences Po., Paris.
- SANSOT, P.** (1971) *Poétique de la ville*. Klincksieck, Paris.
- URRY, J.** (2000) *Sociology beyond societies - mobilities for the twenty-first century*. Routledge, London.
- WUST, S.** (2001) *Métropolisation, habitat précaire et relogement forcé: entre phénomènes d'exclusion et tactiques populaires d'intégration. Le cas du canal Nhieu Loc-Thi Nghe à Ho-Chi-Minh-Ville, Vietnam*. École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Lausanne.

NOUAK

CHOTT

LA VILLE

NOUVELLE

**Nouakchott, ville nouvelle. Tout d'abord un petit bourg sur la Route interfédérale n°3<sup>1</sup> avant les indépendances, il sera choisi pour devenir la capitale d'un État moderne: la République islamique de Mauritanie. Au centre du pays, sur la côte, là où l'Afrique noire et le Monde arabe se rencontrent, se croisent, Nouakchott s'est érigée dans le désert, tel un mirage; ville aux couleurs de sable et de tempête. Comment ce site inhospitalier a-t-il pu être élu pour accueillir la future capitale de la Mauritanie? L'eau manque, l'arrière-pays est absent, le sol est largement salin et les conditions climatiques sont rudes, tant le soleil est présent. Et pourtant, le 5 mars 1958, la première pierre est posée, créant ainsi une ville ex-nihilo, une capitale au bord d'un océan et d'une plage immense: le désert du Sahara.**

## CONTEXTE

### L'URBANISATION D'UN PAYS COMME VOLONTÉ POLITIQUE

Deux ans avant sa création, l'histoire de Nouakchott commence en 1956 avec le vote de la Loi-cadre des territoires d'outre-mer, dite Loi Defferre<sup>2</sup>. Dès lors, l'idée de déplacer la capitale du territoire sénégalais de Saint-Louis vers la Mauritanie fait son chemin dans l'administration et est négociée pour aboutir au décret de transfert du 24 juillet 1957 (Pitte, 1977). Le site choisi sera celui de Nouakchott, entre le Maroc et le Sénégal, au milieu d'un pays nomade, sur un ensemble de dunes fixées, à une altitude moyenne de sept à huit mètres au-dessus du niveau de la mer, à cinq kilomètres du rivage. Plusieurs sites étaient possibles pour accueillir les fonctions de capitale: Nouadhibou – Port-Etienne à cette époque – était trop proche du Monde arabe et Rosso, au bord du fleuve Sénégal, trop proche de l'Afrique noire; c'est un entre-deux qui sera décidé.

Le développement de Nouakchott, et plus vastement le développement de l'urbanisation en Mauritanie, naît d'une volonté politique. Dès les indépendances, il fallait urbaniser le pays et lui donner une capitale, il fallait transformer les bédouins en citoyens modernes, car « pour entrer dans l'Histoire, pour accéder à la modernité, il faut « sortir du désert », « monter » vers les cités et les campagnes-jardins » (Metral, 1993).

L'école moderne – obligatoire – forçait les populations à se sédentariser (Koita, 1994) et a ainsi participé à cette urbanisation voulue; quand le choix d'un système éducatif crée la ville. Cette démarche de

contrôle des populations nomades n'était cependant pas nouvelle et avait commencé sous la présence française par la création des limites administratives à partir des zones de parcours des nomades. Les différentes tribus étaient ainsi inscrites sur le registre d'un poste, d'une résidence ou d'un cercle (Saad Bouh Kamara, Leservoisier, 2000).

À cette volonté politique d'urbanisation et de contrôle des populations vont toutefois venir s'ajouter d'autres facteurs inattendus favorisant le processus d'urbanisation volontaire du pays. Dans un premier temps, le déclin du commerce caravanier verra les grands pôles culturels et commerciaux perdre rapidement en importance (Oualata, Chinguetti notamment). Les villes des sables devinrent des ruines de sable, frêles silhouettes entre les dunes, sur les rives d'un oued. Les bibliothèques préislamiques disparaîtront en même temps, s'enlisant petit à petit, tirant un trait sur des siècles de savoir et de culture arabes.

La baisse de la pluviométrie jouera également un rôle important dans le renforcement du développement des villes. Commencée vers 1940, elle sera la cause du déclin continu du pastoralisme nomade jusqu'à aujourd'hui. L'apogée de la chute du nombre de nomades a certainement eu lieu lors des grandes sécheresses de 1968, 1972 et 1973 qui ont « provoqué un brusque et incontrôlable éclatement des sociétés rurales et pastorales mauritaniennes, aboutissant à une urbanisation accélérée et massive » (Koita, 1994).

<sup>1</sup> « Officiellement nommé « Piste impériale » aux premiers temps, puis aux temps administratifs « Route interfédérale n°3 ». D'Agadir à Tindouf, les marocains l'appellent « Route du Sud ». Voir: DU PUIGAUDEAU, O. (1954) La piste Maroc-Sénégal. Paris, Plon.

<sup>2</sup> Loi française pour les régions d'Outre-Mer qui institue pour chaque territoire un conseil de gouvernement présidé par un gouverneur et composé de ministres élus par l'assemblée territoriale. Elle sera adoptée le 19 juin 1956.

Puis la guerre du Sahara Occidental, dès 1975, a achevé le processus et a vu les derniers parcours caravaniers encore viables devenir dangereux du fait de la violence des combats. Les jeunes nomades issus des tribus de la région trouvèrent facilement à s'enrôler, soit dans l'armée mauritanienne, soit au Front Polisario<sup>3</sup>, grâce à leur parfaite connaissance du désert. Enfin, à cette urbanisation voulue par l'État pour former une nation et à ces facteurs politiques et économique-climatiques, s'ajoutent les attraits classiques de la modernité urbaine, des emplois espérés, des réseaux familiaux sur fond de fécondité élevée, en clair, des lumières de la ville.

### UNE SITUATION GÉOGRAPHIQUE ENTRE UN OCÉAN ET UN DÉSERT

Nouakchott, capitale de la République Islamique de Mauritanie est située à 18°7' Nord et 15°05' Sud. La ville se situe sur la bordure océanique du Sahara. Cette position en façade maritime, conjuguée à la présence d'un courant marin froid (courant des Canaries), lui confère les caractères d'un désert côtier. Plus concrètement, Nouakchott se situe à l'extrémité occidentale d'un ensemble dunaire continental ogolien, d'une altitude inférieure à 20 mètres et comportant des dépressions allongées Nord-Est – Sud-Est. La ville elle-même est construite sur un plateau dunaire à quelques kilomètres de l'océan dont elle est séparée par un mince cordon littoral et une dépression (sebkha); le tout sur une topographie quasiment plane.

Hormis le plateau gréseux enfoui sous une mince couche de sable argileux, les sols de Nouakchott sont composés de surfaces de strates de faluns coquilliers fossilisés alternant avec les sables. Deux types de terrains de surface prédominent : les sables fins sur le plateau dunaire et les sols argileux salés dans les dépressions.

Dans cette situation, entre Atlantique et Sahara, le territoire de la ville de Nouakchott semble infini par son manque de limites physiques; la ville pourrait s'étendre sur des centaines de kilomètres. Mais le site de Nouakchott montre combien des territoires peuvent être inhospitaliers lorsqu'il s'agit d'accueillir

des implantations humaines. Des températures extrêmement élevées, auxquelles vient s'ajouter le manque d'eau caractéristique d'un désert, résulte une situation urbaine fragile pour les milliers d'habitants de Nouakchott.

Mais le site montre également ses limites par son impossibilité de fournir des matériaux nécessaires à sa propre construction et l'incapacité de répondre – même partiellement – à son approvisionnement en nourriture. Ces deux contraintes majeures font que la ville doit importer, parfois de loin, la quasi totalité des biens qu'elle consomme.

Enfin, si la planéité du territoire de la ville n'impose pas de limites à son urbanisation, elle ne permet pas non plus le drainage naturel des eaux de pluies – même rares – ni l'assainissement des eaux usées. La morphologie du site devient alors une contrainte majeure.

## DÉVELOP- PEMENT DE LA VILLE

### UNE DÉMOGRAPHIE QUI EXPLOSE

Avant sa fondation, le site de la ville abrite un *Ksar* de 500<sup>4</sup> habitants et un fortin où « un vieux sergent vit avec quinze sénégalais » (Saint-Exupéry, 1939). Laissant le noyau urbain d'origine à sa place, la ville nouvelle s'implantera juste à côté, à quelques centaines de mètres de là, dans une zone surélevée, lui permettant d'éviter les inondations.

À ses débuts, Nouakchott est programmée pour être en 1970 une ville administrative d'environ 8.000 habitants. Victime de son succès, des indépendances, des sécheresses et de la volonté d'urbanisation de l'État, le chiffre des 8.000 est atteint en 1963, soit sept ans avant la date prévue initialement Et en 1970, la ville compte entre 35.000 et 40.000 habitants, pour atteindre une population de 100.000 à 130.000 en 1974.

<sup>3</sup> Le Front Polisario est un mouvement politique et militaire du Sahara Occidental. Il naît en 1973 pour mettre fin à l'occupation espagnole, succédant ainsi au Mouvement de libération du Sahara Occidental. En 1979, la Mauritanie se retire du territoire que le Maroc annexe. Aujourd'hui encore, le territoire est sous domination marocaine.

<sup>4</sup> Certains auteurs parlent de 2.000 habitants environ, mais les récits de voyageurs donnent pour cette halte une dimension beaucoup plus restreinte.

Quelles que soient les incertitudes liées aux différentes évaluations de la population de Nouakchott, l'examen du tableau ci-dessous montre que la croissance démographique de Nouakchott a été exceptionnelle. En l'espace de quatre décennies, entre 1955 et 1999, la population de Nouakchott a été multipliée par près de 400!

Cette évolution recouvre néanmoins des périodes très différentes. L'explosion démographique visible dans les toutes premières années d'indépendance témoigne surtout du faible niveau de population du petit *Ksar* avant qu'il ne soit choisi pour devenir la capitale du nouvel État. Dès 1962, c'est l'explosion avec des taux de croissance impressionnants. Il faut dire que partant de presque rien, il était aisé de doubler la population. L'administration prenait place petit à petit et la construction de la ville était déjà largement avancée dès 1962. La progression rapide du nombre d'habitants va continuer jusqu'en 1977.

Entre 1977 et 1988, le taux de croissance annuel de la population diminue, même s'il reste encore élevé. Les pourcentages ne sont plus les mêmes que dans les premières années, mais il n'en demeure pas moins que la population de Nouakchott va presque tripler en dix ans, passant de 134.000 à 393.000 habitants. Elle a ainsi connu un taux moyen de croissance annuelle de l'ordre de 10%. À titre de comparaison, Dakar, Bamako ou Conakry connaissaient à la même période des taux de croissance entre 4 et 5% (URBAPLAN, 2000). L'évolution démographique de Nouakchott devenait déroutante pour tous les observateurs et elle préfigurait déjà les difficultés à venir. De plus, au début de cette période, la ville commençait à ressentir les retombées de la sécheresse du début des années 1970 qui a frappé tous les pays du Sahel.

Entre 1988 et 2000 – dernière période – la population de Nouakchott augmente moins rapidement encore que précédemment : c'est la seconde baisse, démontrant une tendance à l'affaiblissement sonnant la fin du boom démographique. Depuis 2000 par contre, les chiffres semblent être à nouveau à la hausse. Mais ceux-ci doivent être pris avec beaucoup de précaution, car à partir de cette date, il s'agit uniquement d'estimations faites par l'Office de la statistique de

Mauritanie à partir du recensement de 2000. Il est encore trop tôt pour tirer, sur la base de ces projections, des conclusions sur une nouvelle augmentation du taux de croissance.

Année	Population	Taux d'accroissement (en %)
1959	4.800	6,55
1960	5.136	6,55
1965	15.174	21,39
1970	40.000	17,26
1975	104.054	13,78
1980	193.334	12,8
1985	293.000	10,21
1990	416.954	2,96
1995	482.427	2,96
2000	558.195	5,9
2005	743.474	5,9
2008	882.986	

Sources : (Diagana, 1993; ONS, 2006)

## UN DÉVELOPPEMENT URBAIN PEU CONTRÔLÉ

Les changements climatiques ont eu des conséquences directes sur le plan spatial. La pression des flux migratoires sur la ville a provoqué une extension incontrôlée de celle-ci, les nouvelles populations créant des bidonvilles à la périphérie, à la lisière des quartiers lotis. La croissance rapide et imprévisible de la population a eu des conséquences néfastes sur l'organisation de l'espace urbain ainsi que sur les instruments et les méthodes de sa gestion.

Ces conséquences expliquent qu'au début de son évolution, le périmètre urbain a connu des extensions naturelles, suivant les orientations des axes de liaison du centre de la ville (*Ksar* et *Tevragh Zeïna*) avec les autres zones « urbaines » du pays telles qu'*Akjoujt*, *Boutilimit* et *Rosso*. Cette évolution s'est ensuite faite par occupation des interstices libres entre les axes initiaux, pour donner à la ville une surface bâtie estimée en 2007 à 10.000 hectares. Mais cette croissance reste surtout implémentée par les axes de transit, les dunes, les zones salines et autres éléments morphologiques. En 1970, le Secrétariat aux missions d'urbanisme et d'habitat (SMUH), dans un document de planification dont il sera question plus bas, partageait la ville

de Nouakchott en différentes zones : une administrative et industrielle de 50 hectares, des zones résidentielles de 140 hectares soumis à une réglementation urbaine, des quartiers « non soumis à des restrictions particulières » (Pitte, 1977) comme les médinas, ainsi que le vieux village du Ksar de 160 hectares environ, pour un total de 350 hectares, contre 10.000<sup>5</sup> 37 ans plus tard ! À ces zones bien définies, se sont ajoutés plus tard deux quartiers nouveaux à l'Ouest de la ville (Sebkha et El Mina), à proximité de la Médina, et un troisième au Nord du Ksar, à proximité du terrain d'aviation. Ces nouveaux lotissements étaient pour la première fois réalisés sans aménagement préalable, car il fallait répondre à l'urgence que constituaient les besoins des premières vagues de ruraux venus en ville sous l'influence des grandes sécheresses, à la recherche de meilleures conditions de vie. C'est aussi pour la ville de Nouakchott le début des problèmes de planification et de gestion urbaine. Face à la demande de recasement des vagues ultérieures de l'exode, l'administration implante à la hâte, en 1974, près de 10.000 parcelles, au Nord et au Sud de la ville, constituant par lesdits lotissements les noyaux des *moughataa*<sup>6</sup> de Teyarett, de Sebkha et d'El Mina. Entre 1975 et 1985, alors qu'au Nord-Ouest de la ville se développait le quartier résidentiel de Tevragh Zeïna sur 2.500 parcelles de standing élevé, plus de 16.000<sup>7</sup> parcelles supplémentaires étaient distribuées en extension des lotissements de Sebkha, El Mina et Teyarett. À titre d'exemple, entre 1975 et 1985, ce sont 188.946 nouveaux habitants pour la ville de Nouakchott. Avec une estimation de 6 à 7 personnes par famille, la ville avait besoin de 29.000 parcelles pour absorber les flux nouveaux de population. Or, durant cette période, 18.500 parcelles « seulement » ont été distribuées. Il manquait encore 10.500 parcelles pour répondre à la demande des nouveaux arrivants ; ce qui signifie qu'une frange importante de la population est allé squatter les terrains non lotis et former les bidonvilles de Nouakchott, visibles encore aujourd'hui.

Même avec une large distribution de parcelles, la demande était toujours aussi grande. Nous avons vu précédemment que la demande réelle n'était pas

couverte. Mais à cela il faut ajouter un autre phénomène qui a renforcé la situation, c'est celui de la spéculation foncière. En effet, les distributions de parcelles, comme prévues initialement, n'ont pas été faites uniquement vers les populations les plus pauvres. Elles ont en fait bénéficié principalement aux élites, par des distributions directes, mais également par le jeu des reventes. En substance, même lorsqu'une famille nécessiteuse obtenait une parcelle, la somme proposée pour la revente était telle que les populations vendaient rapidement, favorisant non seulement la spéculation, mais se retrouvant à nouveau dans la situation de départ : sans terrain. Les distributions de parcelle n'ont pas eu l'effet escompté puisqu'elles ont, *in fine*, favorisé le développement des quartiers précaires.

Malgré une forte distribution de parcelles et ceci sans aménagement préalable, les pouvoirs publics cherchaient tout de même à contenir le développement et à se mettre au diapason des documents de planification urbaine en vigueur essayant de donner aux zones une fonction précise – même sommaire – et de respecter les plans. Mais le développement réel de la ville s'est fait vers l'Est, hors de toute planification, sans suivre les options préalablement définies. La régularisation de 5.000 lots à l'Est par l'Administration allait même entériner cette tendance, ce qui l'obligea à redessiner un nouveau schéma directeur d'urbanisme pour la ville, obéissant cette fois aux impératifs d'une urbanisation improvisée.

De façon générale, l'évolution de la ville de Nouakchott a été caractérisée, de la pose de la première pierre à nos jours, par trois phénomènes principaux :

- 1) La densification des noyaux existants. Dans les quartiers déjà constitués (Ksar, Tevragh Zeïna, Sebkha, El Mina et Teyarett), la croissance s'est réduite à la densification du tissu bâti. On a assisté dans ces zones à l'arrivée progressive des équipements et infrastructures de base, en même temps que s'amélioraient les habitations par la réalisation de constructions de qualité et l'émergence de petits immeubles. Cela a conduit, d'une part, à augmenter l'attrait de ces quartiers et, d'autre part, à renforcer le dynamisme et le développement du centre de la ville. Toutefois,

<sup>5</sup> RIM (1999) Atlas Migrations et gestion du territoire, Nouakchott, Rouen, Université (LERG), Université (LEDRA).

<sup>6</sup> Equivalent de commune

<sup>7</sup> Aménagements des terrains urbains. ETS Daffa-Ecocoopération, Décembre 1988

l'étroitesse du réseau de voiries bitumées, le difficile accès à l'eau potable, la défaillance d'un réseau collectif d'assainissement et l'insalubrité due à la sur-occupation des logements constituent encore des handicaps pour la croissance de ces quartiers.

2) La croissance périphérique de Nouakchott s'est effectuée sur des terrains situés le long des principaux axes reliant la capitale aux autres centres urbains du pays et, parfois, en totale rupture avec le tissu urbain déjà constitué à l'instar de Riyad.

3) Le phénomène des quartiers précaires est l'une des conséquences les plus visibles de l'urbanisation de Nouakchott, il révèle la profondeur des conséquences humaines économiques et sociales de l'impact de la sécheresse des dernières décennies. Les extensions non programmées, au-delà de leur caractère illégal commun, prennent la forme de deux types d'occupation – *kebbe*<sup>8</sup> et *gazra*<sup>9</sup> – qui se singularisent. Les populations qui résident dans les *kebbe* ont conscience de la fragilité de leur occupation et vivent de ce fait une situation d'attente en occupant des abris précaires qu'ils peuvent transporter et implanter ailleurs en cas de déménagement. Dans les *gazra*, les occupants franchissent un pas de plus en entamant un début de mise en valeur d'un bâti en dur, pour mettre l'Administration devant le fait accompli et bénéficier ensuite de la propriété au cours d'une régularisation.

Toutes les populations, en arrivant à Nouakchott, sont confrontées au problème de l'abri, qu'elles résolvent le plus souvent en s'installant à la périphérie de la ville. Des différentes formes d'installation naît un tissu chaotique formé essentiellement d'abris précaires. Ces zones se densifient ensuite selon les possibilités de l'espace et les habitants y construisent partout où et comment ils peuvent, sans laisser d'accès pour l'approvisionnement en eau et de place pour les équipements collectifs. Actuellement, les quartiers précaires sont concentrés soit dans des poches interstitielles (El Mina, Tensoueilim, Hay Saken), soit dans les zones périphériques de la ville (Toujounine, Arafat). Il s'agit d'un phénomène d'une grande ampleur et dont la marque est partout visible dans l'agglomération.

Nouakchott, à l'heure actuelle, n'a pas réussi à dépasser les trois phénomènes que nous venons de décrire ci-dessus, elle reste une agglomération en gestation. Les limites administratives de la ville ont suivi l'évolution démographique et spatiale avec, en 1974, la création de cinq arrondissements urbains<sup>10</sup>, qui deviendront neuf *moughataa* en 1989<sup>11</sup>. Les surfaces bâties ont connu également un important développement en passant de 660 hectares en 1970 à près de 10.000<sup>12</sup> hectares en 1999, puis 20.000 hectares en 2008.

## UNE HISTOIRE SAHARIENNE DE LA PLANIFICATION URBAINE

Dès la décision de transfert de la capitale de Saint-Louis à Nouakchott, il s'agit de dessiner cette ville nouvelle et pas moins de quatre plans successifs seront présentés entre 1957 et 1958.

Deux préalables sont posés à la construction de la capitale: rapidité et économie. Rapidité, car il y a la menace extérieure, le Maroc rêve d'étendre son Royaume, et il faut marquer le territoire par une présence physique. Économie, car la place économique de la Mauritanie est médiocre dans l'AOF<sup>13</sup>, peu de moyens seront donc mis à disposition par l'État français pour la construction de la ville.

Le 9 février 1957, le gouverneur Mouragues présente un budget de 1.500 millions de CFA pour la construction de Nouakchott. C'est à cette même période que l'ébauche des plans d'urbanisme commence à se faire. Tout d'abord par Mouragues se « piquant d'urbanisme » (Pitte, 1977) et qui ébauche un croquis pour le plan de la ville qui sera ensuite mis au net par le service de la topographie. C'est dans la hâte que la ville est dessinée, sans, dans un premier temps, faire recours aux professionnels de l'urbain. Le plan qui en sortira, orthogonal, brille par un manque d'originalité qui le laisse plus au niveau d'un organigramme que d'un dessin d'urbanisme. La maladresse des traits et le manque de situation du plan feront qu'il sera vite oublié. Et en mars 1957, Mouragues ne sait toujours pas où bâtir la ville: « sur le cordon littoral, par exemple » dira-t-il (Pitte, 2006).

<sup>8</sup> Type de quartier précaire qui prend place sur des terrains privés et qui n'a pas subi de processus de durcification de l'habitat.

<sup>9</sup> Quartier précaire sur des terrains de l'État et où la durcification de l'habitat a eu lieu.

<sup>10</sup> Il s'agit des arrondissements de Teyaret, Ksar, Tavrigh-Zelina, Sebka et d'El Mina

<sup>11</sup> En 1989, on a procédé à la refonte des cinq arrondissements existants et à la création de quatre autres moughataa: Toujounine, Arafat, Dar-Naim et Riad

<sup>12</sup> RIM, Atlas Migrations et gestion du territoire. Université de Nouakchott (LERG) et Université de Rouen (LEDRA), 1999

<sup>13</sup> Afrique occidentale française

C'est dans ce même mois de mars 1957 que des levés de profils topographiques sont réalisés. On prend alors conscience que l'unique emplacement possible pour bâtir la ville est le plateau dunaire situé au Sud de la grande dune, car sur celle-ci, les sables sont trop mobiles. Le cordon littoral présente le même inconvénient : il est mobile lui aussi et de plus, est trop étroit. L'Aftout es Saheli (une dépression longeant le cordon dunaire) et le Ksar (bourg d'origine) sont inondables. Ce dernier a été en partie détruit en novembre 1950 à cause de la montée des eaux conjointes de la nappe phréatique et du fleuve Sénégal, pourtant situé à 200 kilomètres au Sud de la ville (Pitte, 2006).

À partir de l'esquisse de Mouragues, plusieurs urbanistes vont plancher sur le projet. Tout d'abord Hirsch, en avril 1957 ; il est alors Directeur des travaux publics de la Mauritanie. Il conçoit un plan adapté au site, mais le dessin reste très schématique ; ce n'est pas encore le dessin d'une ville. On perçoit déjà une grande voie Est-Ouest séparant la ville en deux avec d'un côté le quartier de la Médina et ses souks, sa mosquée et de l'autre la « Capitale », la ville administrative, avec ses bâtiments publics, symbole du pouvoir, le tout imaginé dans l'esprit colonial des villes ségréguées.

En mai 1957, un mois seulement après le projet Hirsch, le gouverneur fait appel à Cerutti, architecte du gouvernement général de l'AOF à Dakar, afin que lui aussi propose un projet. L'axe Est-Ouest qui traverse la ville est repris ; il restera jusqu'au projet final, quel que soit l'auteur des plans. Le dessin de la ville se fait plus précis reprenant une différenciation des quartiers, entre un Sud populaire et indigène et un Nord colonial et « blanc ».

Durant l'été 1957, Lainville, architecte de la Direction de l'urbanisme et des travaux publics de Dakar, soumet à son tour un projet au gouverneur ; c'est le quatrième plan. Il ne propose aucune grande modification par rapport aux plans précédents introduisant uniquement de petites variations et précisions.

Les plans se succèdent rapidement et les ministres, le gouverneur et les différents services techniques de l'État prévoient même un concours d'idées. Mais le concours risquant de retarder les étapes de l'installation,

il sera abandonné au profit du plan de Lainville. Le choix se fait donc par manque de temps pour dessiner un autre projet. Une version définitive du plan est produite et un règlement d'urbanisme l'accompagne. Le 25 février 1958, Lainville présente les documents finalisés qui sont adoptés le 11 juin 1958. Un ultime plan voit le jour, dépassant les aspects irréalisables du précédent, œuvre de Leconte, architecte parisien, qui s'adjoint la collaboration de Cerutti, auteur d'un des projets précédents. Ils réalisent ensemble les plans d'exécution, ainsi que bon nombre de plans de bâtiments.

Une ville pour 8.000 habitants est planifiée et construite, mais, on l'a vu, ce seuil sera atteint plus rapidement que prévu. Face à la pression démographique, il faut réagir et, en 1970, un plan d'urbanisme, le second en réalité, est adopté. Le projet pour le Schéma directeur d'aménagement du grand Nouakchott est confié au Secrétariat des missions d'urbanisme et d'habitat (SMUH)<sup>14</sup>. La France est à nouveau à l'œuvre par le biais des missions d'urbanisme. Ce schéma du SMUH regroupe les quatre pôles d'attraction de la ville qui jusque-là étaient totalement indépendants. Il s'agit de la « Capitale », c'est-à-dire la cité administrative (centre-ville nouvelle), du Ksar (village préexistant à la ville de 1960), du Wharf (zone portuaire et industrielle) et du Village des pêcheurs renommé pour l'occasion Plage des pêcheurs (port de pêche artisanale). Le plan prévoit une extension de 1.175 hectares pour les habitations et les équipements et de 650 hectares pour les zones industrielles. L'espoir de baser un développement sur l'industrie demeure encore à cette époque. Sur la base d'une hypothèse de 100.000 habitants en 1980. Le Plan prévoit également de « réglementer la croissance désordonnée », éviter la dispersion des équipements, résoudre les jonctions entre les quatre pôles et régler les problèmes de mise en valeur du sol (SMUH, 1970). Dès 1970, le problème du foncier apparaît dans les plans de planification, douze ans seulement après la pose de la première pierre.

En 1983, un troisième plan voit le jour sous la responsabilité d'un bureau français, le BCEOM<sup>15</sup>.

<sup>14</sup> Le SMUH est un organisme français

<sup>15</sup> Le Bureau central d'études pour les équipements d'outre-mer (BCEOM) est créé par décret du Ministère de la France d'outre-mer avec un statut d'économie mixte à l'époque.

Comme les précédents, ce plan tente en vain de mettre de l'ordre dans cette ville qui grandit de plus en plus chaque jour, du moins beaucoup plus rapidement que ne le prévoient les différents plans successifs. Ce plan insiste sur la nécessité d'étendre la ville dans sa partie déjà amorcée, c'est-à-dire vers le Nord-Ouest en programmant des logements et des équipements publics. Il propose de créer une coupure avec les zones d'extension de Tensoueilim et de Toujounine vers l'Est de la ville et de créer un pôle industriel vers le Sud-Ouest en synergie avec le port, ainsi que des espaces verts sur les zones de sebkha. Ce plan véhicule l'idée selon laquelle une ville se définit – et se planifie – grâce à ces trois éléments constitutifs et fondamentaux que sont la zone d'habitat, la zone industrielle et les espaces verts. La planification réside ensuite dans l'agencement de ces différents éléments les uns aux autres.

La dernière tentative de planifier la ville à eu lieu au début des années 2000, avec l'expérimentation d'un SDAU (Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme), adopté par décret en 2003<sup>16</sup>. Cet outil tente, sous l'égide de la Banque mondiale cette fois, de contenir l'urbanisation dans des limites raisonnables – en restant plus dans le domaine des intentions – et de densifier les tissus urbains déjà existants. Le plan de la ville en étoile voit ses branches reliées par une première rocade pour l'année 2000, une seconde pour l'année 2010 et une troisième pour l'année 2020, donnant ainsi une forme à la ville, forme appréhendable et compacte, forme circonscrite par cette série de rocades.

Le plan se situe au niveau d'un schéma basé cette fois non plus sur une planification par zones, mais sur des voiries sensées contenir le développement de la ville. Ces routes s'appuient sur une volonté de dessin en plan, le souci de placer des surfaces à bâtir, mais pas encore sur une réalité de transport et de mobilité. Pour la première fois à Nouakchott et dans un plan d'urbanisme, les conditions environnementales font l'objet d'un début de réflexion et la ville est placée dans son contexte naturel immédiat avec ses diverses pressions et contraintes. Même s'il ne s'agit que d'un début, les risques majeurs à Nouakchott sont, petit à petit, pris en considération.

Après quelques années d'application, le SDAU ne semble toujours pas avoir trouvé sa place dans le paysage institutionnel mauritanien et les difficultés liées à son application le relègue au même niveau que les autres plans d'urbanisme qui l'ont précédé. La rocade centre n'est pas en place, la densification n'est pas effective, au contraire, les programmes de restructuration de l'habitat précaire ont une tendance très forte à la dédensification de la ville, mouvement contraire aux indications données par le SDAU.

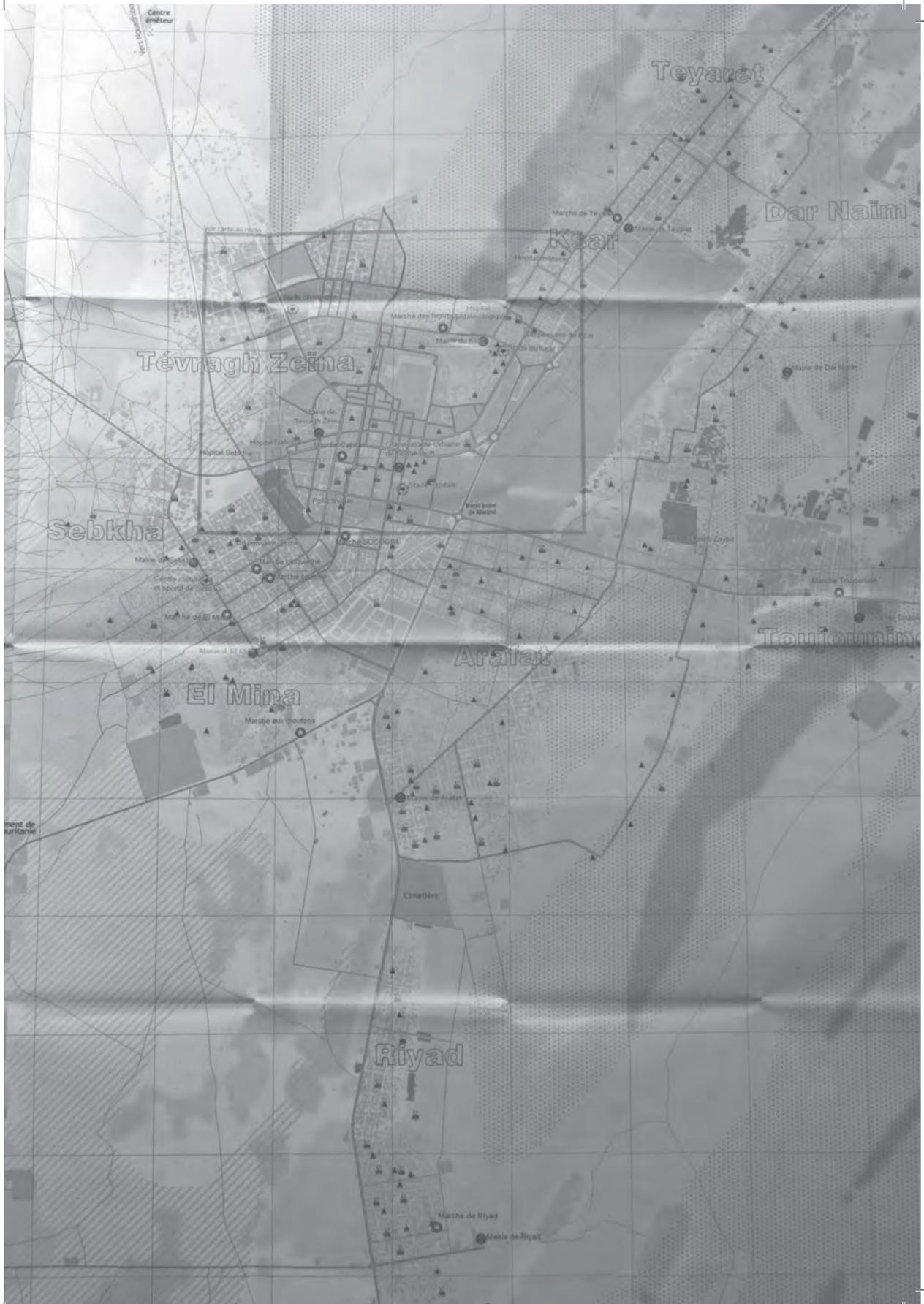
Le SDAU n'est pas un outil de planification efficace pour la ville et ceci pour trois raisons. Premièrement, l'institution en charge de l'application des principes du SDAU (ADU : Agence de développement urbain) peine à devenir légitime comme partenaire de référence sur les questions urbaines, sa création étant encore récente. Deuxièmement, il règne un laisser-faire des institutions sur les questions foncières. Et, troisièmement, le document a force de loi pour l'administration, mais n'est pas opposable aux tiers, c'est-à-dire aux propriétaires fonciers privés. Ces trois raisons principales font que l'action du document reste faible dans l'accompagnement de projets privés qui sont pourtant majoritaires dans le développement de la ville.

Le nouveau Ministère de l'équipement, de l'urbanisme et de l'habitat (MEUH) et par la suite, le MHUAT (Ministère de l'habitat, de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire) lance même début 2008 un appel d'offre, par l'intermédiaire de l'ADU pour la réactualisation du SDAU, quelques années seulement après sa mise en place, preuve que les résultats ne sont pas ceux escomptés.

Deux remarques sont nécessaires à ce stade. La première est que les documents d'urbanisme, à l'exception du premier plan de la ville – il s'agissait alors de construire Nouakchott –, n'ont jamais rien planifié, mais ils ont, à chaque fois avec un temps de retard, entériné les décisions prises hors de tout plan. Le plan est toujours en retard sur les dynamiques urbaines (Chenal, 2009).

La seconde remarque est que la ville se caractérise par une ségrégation socio-spatiale de part et d'autre de l'Avenue Gamal Abdel Nasser, avec au Nord les quartiers chics et l'ancien centre<sup>17</sup> et au Sud les

<sup>16</sup> Décret n° 2003-34 portant approbation et déclarant d'utilité publique le Schéma directeur d'aménagement urbain de Nouakchott (SDAU)  
<sup>17</sup> Ilot K, M, O, V.



Centre émetteur

Teyarét

Dar Naïm

Marché de Teyarét

Ksar

Voir carte au verso

Tévragh Zeina

Marché des Reproducteurs

Hôpital

Maître du Ksar

Commissariat de Ksar

École

Mairie de Tévragh Zeina

Hôpital Sebkhia

Hôpital Tévragh Zeina

Commissariat de Tévragh Zeina

Stade

Palais de Justice

Rond point de Marché

Sebkhia

Marché SOCOGIM

Mairie de Sebkhia

Centre culturel et sport de Sebkhia

Marché Sebkhia

Marché de El Mina

Mairie de El Mina

El Mina

Marché aux moutons

Ararat

Cimetière

Riyad

Marché de Riyad

Mairie de Riyad

Toujounine

Marché Toujounine

Mairie de Toujounine

ment de  
sartanie

quartiers populaires appelés Médina. Paradoxalement, le plan de Nouakchott reprend le principe ancien de séparation sociale des villes coloniales, alors même que le vent de l'indépendance souffle à l'époque sur l'Afrique francophone. On construit donc en 1958 une ville sur les mêmes principes que ceux qui prévalaient un siècle plus tôt à Dakar, lors des premières implantations. Mais le plus troublant, c'est la force de la décision qui imprime son influence, cinquante ans après, avec une séparation claire entre les quartiers Nord pour les nantis et Sud pour les populations les plus pauvres.

# PROBLÈMES ET RÉPONSES

## UN MILLEFEUILLE INSTITUTIONNEL

En 2001, la commune de Nouakchott est remplacée par décret par la Communauté Urbaine de Nouakchott (CUN). Ceci pour faire face à l'urbanisation accélérée de la ville et à la volonté de développer des services publics de proximité capables d'améliorer le cadre de vie des populations, en suivant le mouvement amorcé depuis 1986: la décentralisation<sup>18</sup>. La communauté urbaine de Nouakchott regroupe alors les neuf communes de Teyarett, Ksar, Tevragh Zeïna, Toujounine, Sebkhia, El Mina, Dar Naim, Arafat et Riyad<sup>19</sup>. L'ordonnance 87-289 du 20 Août 1987<sup>20</sup> stipule qu'une commune et par extension la Communauté urbaine – puisqu'elle a gardé le même cahier des charges que l'ancienne Commune de Nouakchott – est chargée de la gestion des intérêts communaux. Elle assure les services publics répondant aux besoins de la population locale et qui ne relèvent pas, par leur nature ou leur importance, de la compétence de l'État. Le rôle des communes se cantonne à des aspects sociaux, éducatifs, sanitaires et environnementaux, c'est-à-dire tout ce qui a un rapport avec le développement social et humain à l'échelon urbain. Le développement vu sous l'angle économique est ainsi dévolu à l'État.

Mais la Communauté Urbaine n'est pas la seule gestionnaire de la ville, bien au contraire, et le paysage institutionnel de Nouakchott est encombré, les acteurs sont nombreux, allant des services de l'État aux maîtres d'ouvrage délégués, mis en place par projets, aux neuf communes que compte la Communauté.

Les prérogatives des communes restent faibles face aux enjeux d'une ville comme Nouakchott et l'État demeure l'acteur principal avec à la fois le Ministère de l'habitat, de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire (MHUAT), celui des Finances et celui de l'Intérieur.

Le MHUAT<sup>21</sup> fait partie des nouveaux acteurs urbains – un Ministère pour l'urbanisme et l'habitat – ce qui dans le paysage institutionnel constitue une petite révolution. Cette création dénote une volonté forte de l'État de traiter de la problématique de la ville, de sa planification et de son habitat. Ce Ministère a pour mission, l'élaboration, la mise en œuvre et le suivi de la politique du gouvernement en matière de bâtiment, d'urbanisme et d'habitat.

Mais le MHUAT n'est pas le seul sur la scène urbaine et deux autres Ministères restent très présents: le Ministère des finances<sup>22</sup> qui chapeaute la Direction des domaines, de l'enregistrement et du timbre et le Ministère de l'intérieur, des postes et des télécommunications qui est chargé de l'élaboration des textes législatifs et réglementaires en matière de réforme foncière.

De plus, à Nouakchott, selon la superficie du sol, la distribution des terrains n'est pas de la compétence des mêmes autorités. Le cadre légal qui régit cette compétence, est le décret n°90-020 du 31 janvier 1990. En substance, la distinction est faite entre zone traditionnelle – qui est de la compétence du Wali (gouverneur) – et zone résidentielle, industrielle et commerciale qui est de la compétence du Ministre des finances. Même au niveau de l'État, il peut alors y avoir plusieurs acteurs pour le même type d'actions. Aux acteurs traditionnels – les Ministères – il faut ajouter la place prise par le Programme de développement urbain (PDU) en Mauritanie. D'une durée de 10 ans et doté de 150 millions de dollars US

<sup>18</sup> Le premier texte sur la décentralisation, à savoir l'ordonnance 86-134 du 13 août 1986 abrogée et remplacée par l'ordonnance 87-289 du 20 octobre 1987, a d'emblée jeté les bases d'une véritable responsabilisation des collectivités locales, en les dotant de la personnalité morale et de l'autonomie financière.

<sup>19</sup> L'orthographe française des moughataa n'est pas toujours la même en fonction des documents, nous en avons choisie une pour ce texte.

<sup>20</sup> Abrogeant et remplaçant celle n° 86-134 du 14 Octobre 1986

<sup>21</sup> Depuis 2007 (Décret 081-2007 en date du 19 juillet 2007) un nouveau Ministère est créé mettant l'urbanisme et l'habitat au niveau de l'équipement (MEUH) remplacé aujourd'hui par le MHUAT (Décret N° 194-2008 du 19 octobre 2008).

<sup>22</sup> Le décret 98-66 du 17 juin 1988 fixe les attributions du Ministre des finances.

de financement répartis entre l'IDA (Banque mondiale), la BAD (Banque africaine de développement), l'AFD (Agence française de développement) et la KfW (Banque allemande de développement), ce programme a créé, en même temps qu'une disponibilité financière hors norme pour la ville de Nouakchott, de nouvelles structures de décision. L'Agence de développement urbain (ADU) en est un exemple. L'arrivée de nouvelles entités ne va pas sans peine car les anciennes institutions voient logiquement leur prérogative en matière de décision diminuer pour faire place aux agences.

La liste rapidement établie des principaux intervenants – ils sont beaucoup plus nombreux en réalité – montre que la Communauté urbaine de Nouakchott n'est pas l'acteur unique pour la ville, bien au contraire, et que ce sont les grandes institutions de l'État qui restent maîtres dans les prises de décision importantes et les compétences en matière de foncier. Le résultat de cette superposition des compétences est très clairement une dilution des responsabilités. Une simplification du nombre des acteurs et une clarification des attributions des uns et des autres reste alors un chantier important que la ville de Nouakchott doit encore mettre en œuvre.

## LE PROBLÈME FONCIER :

### UN GRAND CLASSIQUE

Nouakchott, comme la quasi totalité des villes d'Afrique, souffre de la permanence des difficultés liées aux questions foncières (CUDS, 2000a ; ADEF, 2000). « Les paradoxes sont pour le moins déroutants : le Sahara est désormais urbain et l'espace hier surabondant fait cruellement défaut. La terre devient enjeu et la spéculation se généralise au cœur même de l'immensité désertique. Les densités sont parmi les plus faibles du monde et pourtant le foncier pose problème » (Choplin, 2006).

Choplin montre que « les modalités et les circuits d'accès à la propriété sont très lents et laborieux. Il n'est alors pas surprenant d'observer toutes sortes de dérives, comme la prolifération d'occupations illégales ou la forte spéculation foncière » (Choplin,

2006). Cette vision n'est que partiellement juste, car elle n'aborde la question que sous un angle limité. La profondeur de cette question oblige à s'interroger sur la nécessité pour tout le monde d'accéder à la propriété. Dans l'hypothèse où cette éventualité est permise, est-elle en mesure d'éliminer les occupations illégales ?

Le foncier est l'objet de toutes les spéculations entre membres des classes moyennes et supérieures et des milliers de lots ont été distribués, donnés, vendus et revendus avec à chaque passage une plus-value foncière, et cela sur des terres encore vierges d'urbanisation. Le marché foncier se caractérise par un stock privé excessif de terrains non équipés et non mis en valeur, dont l'exploitation est rendue difficile du fait de l'absence d'équipements de viabilisation et surtout de ressources des attributaires (cadre réglementaire).

Le Center for Urban Development Studies (CUDS, 2000b) estime qu'à Nouakchott, entre 1986 et 2000, 200.000 parcelles pouvant accueillir deux fois la population de la ville auraient été distribuées pour une population de 558.195 habitants (RPGH 2000). Ces ventes de parcelles, très en dessous des prix du marché, se sont accompagnées de reventes massives sur le marché libre avec des rendements beaucoup plus élevés que ceux classiques des banques, en favorisant ainsi encore d'avantage le phénomène.

Ces distributions massives ont pour conséquence un étalement urbain favorisé et une importante demande en équipements que l'État ne peut satisfaire. Les parcelles distribuées forment autour de la ville actuelle une ceinture, vide d'habitat, mais pas libre de droit, qui reléguera les futurs nouveaux aménagements de l'État au-delà de cette limite. De plus, les ressources de l'État en matière de réseaux étant faibles, la viabilisation de ces zones est difficile. Et comme l'on sait que les coûts des infrastructures augmentent avec la dispersion de l'habitat (ARE, 2001) et la diminution des densités de population, les réseaux risquent à terme de mettre l'État dans une impossibilité de couvrir la ville en matière d'infrastructures.

Très rapidement, le bidonville est devenu un moyen d'appropriation de la terre, astuce qui pousse nombre

de Mauritiens de l'intérieur à venir s'installer à Nouakchott; ainsi est apparue la pratique dite de la *gazra*, l'usurpation, le squat, « puissant concurrent à la *kebbe* » (Frerot et Mahboubi, 1998). L'occupation précède donc la régulation; la volonté des acteurs de la *gazra* domine les pouvoirs publics qui ont perdu la maîtrise du développement spatial. On occupe un terrain illégalement, on attend dix, vingt ou trente ans et parfois plus, jusqu'à ce que l'État ratifie la situation d'illégalité pour faire de ces zones informelles une partie de la ville en plein droit. Les nombreux projets de restructuration sont la preuve que la stratégie était la bonne, puisque les squatteurs, aidés par leur expérience de nombreuses années, vont bénéficier dans les deux ou trois ans d'un titre foncier (Frerot et Mahboubi, 1998).

Paradoxe, la ville de Nouakchott manque d'espace; elle qui se trouve en plein désert du Sahara, elle qui n'a pas de limites physiques. C'est le jeu du foncier qui tourne à plein régime et les plans d'urbanisme restent impuissants face au phénomène. Les études foncières sont nombreuses, mais elles n'arrivent pas à relier foncier et plan, foncier et règlement et économie urbaine, et encore moins foncier et pratiques sociales. Nouakchott joue au jeu de l'avion<sup>23</sup> avec des parcelles de terrain enrichissant une classe dominante, profitant peu aux classes moyennes et faisant pression sur les plus pauvres.

On a tendance à imaginer qu'une situation de squat, illégale, est une situation provisoire et que le but des politiques urbaines, de la gestion urbaine, des études foncières et des projets opérationnels qui en découlent est de faire le passage entre une ville illégale et informelle et une ville formelle, de droit, de droit du sol en tous les cas. L'ensemble des auteurs (Choplin, 2006; Frerot et Mahboubi, 1998; Bertrand, 1995; Le Bris et al., 1991; Tribillon, 2002) analysent la situation depuis la ville formelle, les situations informelles devant à terme être formalisées. Mais Nouakchott aujourd'hui nous invite à poser la question inverse!

L'État, par exigence d'ordre budgétaire, semble être à l'origine de cette spéculation foncière. Chaque année, son budget prévoit une somme importante de l'ordre de 500.000.000 UM<sup>24</sup> de recette provenant

de la vente des terrains. Ceci implique la mise sur le marché foncier de 2.000 à 3.000 nouveaux lots par an en zone résidentielle seulement. Et comme la ville n'a pas de limites prédéfinies, les services de l'urbanisme peuvent étendre le périmètre urbain à l'infini.

## L'ENVIRONNEMENT AU CENTRE DES PRÉOCCUPATIONS

Les conditions climatiques, l'appauvrissement du couvert végétal naturellement discontinu, le rapide développement de Nouakchott, la création d'un port mal conçu à l'origine font que l'existence même de la capitale de la Mauritanie pourrait être menacée dans les prochaines décennies (Courel, 1998). L'environnement naturel de Nouakchott présente de fortes contraintes pour l'aménagement. L'aridité est à l'origine de ces principales contraintes pour la vie et l'action humaine. Le site de Nouakchott souffre d'une pénurie d'eaux superficielles, le couvert végétal est fragile, les sols sont pauvres et la dynamique éolienne est encore active. Les vastes étendues sableuses qui prédominent dans la région présentent le plus souvent un caractère dénudé, c'est-à-dire sans couverture végétale. Des travaux de (re)boisement entrepris autour de la capitale et visant à stabiliser les dunes qui menaçaient les zones Nord et Nord-Est de la ville, n'ont eu que peu d'effets sur le processus de désertification. Les 1.270 hectares aménagés, dans le cadre d'un projet de ceinture verte, sont à l'heure actuelle grignotés et menacés de destruction. Le tiers de ces aménagements a disparu, soit sous la pression des animaux cherchant de la nourriture, soit à cause de la construction de nouveaux lotissements ou tout simplement en l'absence d'une attention suffisante. Ces étendues sableuses créent également une disponibilité en matériaux fins que la turbulence dynamique ou thermique et les vents forts transportent.

La localisation de la ville de Nouakchott sur le littoral – lieu de la rencontre entre les masses d'air alizéennes dans une zone de blocage aérologique<sup>25</sup> – lui confère les traits des climats saharien et sahélien. La région de Nouakchott correspond en effet à la porte de sortie de l'Atlantique des trajectoires éoliennes et des lithométéores. Les vents actifs y ont une fréquence

<sup>23</sup> Le jeu de l'avion consiste en une spéculation qui pour fonctionner demande qu'un nombre d'adhérents croissant entre en jeu. Les premiers gagnent, les derniers entrés dans le jeu perdent au profit des premiers. Dans le cas de Nouakchott, la bulle spéculative, une fois qu'elle éclatera, verra les derniers acheteurs de parcelles avec des biens surévalués.

<sup>24</sup> 1 EUR = 300 UM

<sup>25</sup> Le littoral constitue une zone de contact entre deux flux d'air (alizé maritime et alizé continental) aux caractères thermiques et hygrométriques différents. Cette confrontation crée des conditions de stabilité qui donnent naissance à un blocage aérologique, favorisant la suspension des fines particules.

élevée de vent de sable peuvent atteindre 160 km/h durant de nombreux jours dans l'année, entraînant une réduction considérable de la visibilité. Cette prédisposition de l'environnement de Nouakchott à l'ensablement explique largement les difficultés que connaissent plusieurs quartiers (Nord, Nord-Est et Est) en termes d'accessibilité lorsque la voirie n'est pas aménagée.

L'une des préoccupations majeures au moment de la fondation de Nouakchott avait trait à la question de l'approvisionnement en eau potable. Aujourd'hui, plus de cinquante ans après sa naissance, Nouakchott connaît toujours des difficultés de fonctionnement dues à la rareté de l'eau potable et, malgré l'augmentation des possibilités de captage à Idini, unique source d'approvisionnement de la ville, l'offre reste très en deçà de la demande, occasionnant quotidiennement de nombreuses coupures d'eau dans les quartiers populaires de la ville<sup>26</sup>.

L'intensification des prélèvements et les conditions hydrologiques sont des facteurs qui favorisent la dégradation de la ressource par salinisation, menaçant à terme l'alimentation en eau de la capitale (Semega, 2006). La production actuelle de 60.000 m<sup>3</sup>/jour ne suffit pas pour la ville de Nouakchott. On attend la mise en marche du projet Aftout Es Saheli qui est en cours de réalisation; il prévoit l'acheminement de l'eau depuis le fleuve Sénégal (distant d'environ 200 km) et viendra compléter le captage d'Idini, permettant à la nappe de «souffler» et reconstituer progressivement sa réserve (Semega, 2006). La ville sera ainsi alimentée de deux manières, permettant d'avoir avec Idini un appoint et une sécurité, et le fleuve Sénégal grâce à la stabilité de son niveau, deviendra une ressource pérenne (Semega, 2006). Ceci est possible uniquement depuis la construction du barrage de Diama qui empêche les remontées salines de l'océan et permet la constitution d'une réserve d'eau potable.

La présence d'une nappe salée affleurante réduit les possibilités d'extension des quartiers Sud-Ouest installés sur la sebkha et a des conséquences néfastes sur les réalisations déjà existantes. Si des précautions

particulières n'ont pas été observées lors de la mise en valeur, les agressions de ce type de sols deviennent particulièrement visibles dans les parties occidentales des *moughataa* de Sebkha et d'El Mina. Celles-ci sont reconnues comme «zones dangereuses», car en plus de leur caractère salin, ces sols présentent une grande imperméabilité qui les transforme en marigot, même en cas de faibles pluies.

Enfin, la ville de Nouakchott souffre également de l'action humaine. Depuis la plage des pêcheurs, au Nord, jusqu'au Port de l'amitié, au Sud, le cordon dunaire littoral subit depuis de nombreuses années de multiples agressions directement liées à la rapide croissance de la ville. Les prélèvements de sable sur le cordon littoral pendant de longues années, l'aménagement d'ouvrages portuaires<sup>27</sup> et l'érosion naturelle ont fragilisé le cordon dunaire littoral en plusieurs endroits. Il offre à l'heure actuelle des brèches et devient une menace permanente pour la ville et ses habitants.

## UNE VILLE TROP ÉTENDUE POUR LA MOBILITÉ DES POPULATIONS

Deux problèmes liés à la mobilité peuvent être décrits. Un premier en rapport avec les embouteillages, nombreux. «Le goudron étant récent dans la ville, [ils] ont tendance à se comporter sur celui-ci comme ils le font sur une piste, s'octroyant toutes les libertés pour se jouer des autres véhicules tels des obstacles, dépassant par la droite, zigzagant, roulant à contresens en toute quiétude, «coupant» allégrement les virages à angle droit, stationnant au besoin en plein milieu de la chaussée, «grillant» les quelques feux rouges que compte la ville, tout en roulant à une vitesse étonnement très réduite. Ces pratiques, qui relèveront du désordre pour l'étranger, s'inscrivent en fait dans une certaine normalité, voire une certaine poésie de la conduite pour les automobilistes de Nouakchott» (Boulay, 2006). Même si l'explication est tendancieuse – le goudron est «récent» depuis 50 ans tout de même – la description des pratiques est juste; le chacun pour soi prévaut dans la rue.

Le second problème est lié à l'étalement urbain et donc aux coûts des transports. Si les terrains mis à disposition pour les déguerpis du centre-ville dans

<sup>26</sup> Dix-sept articles de presse ont été répertoriés entre janvier et juin 2007 traitant du problème de l'approvisionnement en eau dans quatre quotidiens de Nouakchott (L'Authentique, L'Éveil Quotidien, Nouakchott Info, Le Calame) dans le cadre de nos recherches.

<sup>27</sup> Les aménagements du Port de l'Amitié pourraient provoquer une rupture du cordon littoral. Voir : COUREL (1998) Nouakchott, site à risque multiples. IN FREROT, A.-M. (Ed.) Espaces et sociétés en Mauritanie. Tours, URBAMA.

les années 1970-1980 n'ont pas trouvé preneurs, c'est qu'ils étaient trop éloignés des zones d'emploi. Le budget temps est trop grand depuis les zones excentrées et les prix du transport prennent trop de place dans l'économie de la famille. Les populations ne peuvent que continuer à squatter les moindres interstices du centre-ville. Cette donnée en matière de coût n'a jamais été débattue, c'est pourtant la principale responsable de l'échec des zones de recasement. Et pour prouver encore une fois le manque de débat et d'analyse autour de la question, on mentionnera la restructuration actuelle du quartier de la *kebbe* d'El Mina.

## CONCLUSION

Nous avons vu que les plans d'urbanisme ont toujours été en décalage par rapport à la réalité et n'ont, de ce fait, rien pu prévoir. Ils ont toujours entériné les décisions, fussent-elles mauvaises, que les politiques ou le développement endogène de la ville ont imposées. Si nous croyons être en présence à Nouakchott d'une planification de type top-down, force est de constater que la réalité est différente. Ce sont les pratiques des acteurs de la ville – les dynamiques urbaines – qui ont un impact réel sur le développement de la ville et non la planification, à l'instar de la spéculation foncière urbaine et de ses influences. Mais il y a pas à se réjouir de cette planification « bottom-up », due principalement aux carences des autorités : leur manque d'anticipation face à l'explosion urbaine entre les années 1960 et 1980, conjuguée à une grave récession dans l'économie rurale, le tout sur fond d'invention du foncier urbain et des pratiques qui vont de pair, ont abouti à une ville qui croît par elle-même, au gré des modes d'occupation, sans application de la planification, laissée au marché des spéculateurs.

Le problème de Nouakchott est d'abord celui du traitement de la question foncière ; c'est du moins l'élément le plus décisif dans le processus de croissance et de structuration de la ville. Cela s'explique par le manque d'autres ressources que celles du sol. En effet, seul le foncier donne des taux de rendement intéressants, le système bancaire étant totalement défaillant de ce point de vue. Si l'on conjugue à cela un foncier bon marché qui ne favorise pas la construction en hauteur, la situation semble bloquée pour des années encore.

Le gel du foncier est une issue possible, mais les rendements seront d'autant plus grands, puisque les prix vont augmenter, favorisant encore plus une classe déjà privilégiée. Dans tous les cas, les populations les plus pauvres et les plus nombreuses sont exclues des marchés fonciers. De ce point de vue, la situation ne changera pas. Par contre, la densification de la ville deviendra effective ; la construction en hauteur devenant rentable.

Enfin, même si aux premières heures de Nouakchott, l'État avait comme but de faire de la ville la capitale moderne d'un État moderne, la vitrine d'une Nation, cette volonté s'est rapidement effacée devant la gestion au quotidien, devant les problèmes plus importants que les ressources pour y faire face, mettant de côté, progressivement, l'idée d'une ville.

Les nombreux projets actuels, les réflexions politiques et administratives en cours aujourd'hui à Nouakchott montrent clairement un point de rupture avec le passé. Portée par une nouvelle équipe de dirigeants, après des années de pouvoir du Président Ould Taya, Nouakchott s'interroge aujourd'hui à nouveau sur elle-même, sur son avenir et reprend ses réflexions sur la ville et son rôle.



photographie : Benoit Vollmer



photographie : Benoit Vollmer

## RÉFÉRENCES

---

- ADEF** (2000) *Cadastre, rapport intermédiaire*. Nouakchott, Amextipe.
- AGIER, M.** (1999) *L'invention de la ville: banlieues, townships, invasions et favelas*. Amsterdam, Éditions des Archives Contemporaines/OPA.
- ARE** (2001) Les coûts des infrastructures augmentent avec la dispersion des constructions. *Observation du territoire*. Berne, Office Fédéral du Développement Territorial.
- BERTRAND, M.** (1995) Question foncière et crise urbaine dans les villes d'Afrique occidentale francophone. *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, 3, 205-212.
- BOULAY, S.** (2006) Les objets du nomadisme à Nouakchott : simples vestiges d'un mode de vie délaissé ou supports privilégiés d'une identité urbaine vivante? *Nouakchott, capitale de la Mauritanie 50 ans de défi*. Saint-Maur-des-Fossés, Sépia.
- CHENAL, J.** (2009) *Urbanisation, planification urbaine et modèles de ville en Afrique de l'Ouest: jeux et enjeux de l'espace public*. Lausanne, École Polytechnique Fédérale de Lausanne, ENAC.
- CHOPLIN, A.** (2006) Le foncier urbain en Afrique: entre informel et rationnel, l'exemple de Nouakchott, capitale de la Mauritanie. *Les Annales de Géographie*, 647.
- COUREL** (1998) Nouakchott, site à risque multiples. IN FRÉROT, A.-M. (Ed.) *Espaces et sociétés en Mauritanie*. Tours, URBAMA.
- CUDS** (2000a) *Rapport sur l'actualisation de la politique urbaine et la recommandation d'une stratégie de développement urbain*. Nouakchott, Amextipe.
- CUDS** (2000b) *Rapport sur la législation foncière*. Nouakchott, Amextipe.
- DIAGANA, I.** (1993) *Croissance urbaine et dynamique spatiale à Nouakchott*. Lyon, Université Lumière Lyon II.
- DIAGANA, I.** (2001) *Diagnostic urbain pour Nouakchott*. Nouakchott, URBAPLAN.
- DU PUIGAUDEAU, O.** (1954) *La piste Maroc-Sénégal*. Paris, Plon.
- FRÉROT, A.-M. & MAHBOUBI, S. A. O.** (1998) Du parcours à la ville: l'imprévu. IN FRÉROT, A.-M. (Ed.) *Espaces et sociétés en Mauritanie*. Tours, URBAMA.
- KOITA, T.** (1994) Migrations, pouvoirs locaux et enjeux sur l'espace urbain. *Politique Africaine*, 55.
- LE BRIS, E., LE ROY, E. & MATHIEU, P.** (Eds.) (1991) *L'appropriation de la terre en Afrique noire*. Paris, Karthala.
- MÉTRAL, J.** (1993) Dans les steppes de la Palmyrène. Nomadisme et mobilité au Proche-Orient. *Les annales de la recherche urbaine*.
- ONS** (2006) *Annuaire Statistique 1995-2005*. Nouakchott, Ministère des Affaires Économiques et du Développement.
- OULD SIDI, H.** (2006) Les problèmes de gouvernance à Nouakchott. *Nouakchott, capitale de la Mauritanie, 50 ans de défi*. Saint-Maur-des-Fossés, Sépia.
- PITTE, J.-R.** (1977) *Nouakchott, capitale de la Mauritanie*. Paris, Publications du département de géographie de l'Université Paris-Sorbonne.
- PITTE, J.-R.** (2006) Nouakchott, une capitale surgie des sables dans l'urgence et réalisée à l'économie. *Nouakchott, capitale de la Mauritanie, 50 ans de défi*. Saint-Maur-des-Fossés, Sépia.
- RIM** (1999) *Atlas Migrations et gestion du territoire*, Nouakchott. Rouen, Université (LERG), Université (LEDRA).
- SAAD BOUH KAMARA, C. & LESERVOISIER, O.** (2000) A la quête d'une territorialité en Aftout de Mbout sous la colonisation française (Mauritanie). *Cahiers d'Études africaines*, 158.
- SAINT-EXUPÉRY, A. D.** (1939) *Terre des hommes*. Paris, Gallimard.
- SEMEGA, B. M.** (2006) L'eau dans le contexte côtier et aride de Nouakchott: ressources et problématiques de l'approvisionnement en eau potable. *Nouakchott, capitale de la Mauritanie, 50 ans de défi*. Saint-Maur-des-Fossés, Sépia.
- SMUH** (1970) *Plan d'urbanisme*. Nouakchott, Ministère de l'Équipement - FAC (Fonds d'aide et de coopération).
- TRIBILLON, J.-F.** (2002) Le foncier urbain au Sud du Sahara. *Études Foncières*, 99.
- URBAPLAN** (2000) *Stratégie d'amélioration des conditions de vie dans les quartiers précaires et sous-équipés de Nouakchott*. Nouakchott, Amextipe.

Gestion

et jeux

des

acteurs :

Le marché

sociétal

## CHEIKH SAMBA WADE

### UN MARCHÉ DANS LA VILLE

À Nouakchott, la gestion du marché SOCOGIM est conditionnée par des facteurs déterminants tels que la centralité, son rôle polarisateur, les logiques controversées d'appropriation de ses places et les statuts différenciés de ses acteurs. La fonction commerciale dominante de la ville de Nouakchott – une ville-marché, ce qu'atteste son réseau de marchés petits et grands et places commerçantes – implique une gestion complexe de l'équipement commercial influencée par le jeu des acteurs.

Les formes de spatialité contenues dans le marché – appelé également centre commercial – sont déterminées par les responsabilités hiérarchisées des acteurs : les commerçants et autres assimilés, la Direction et les autorités de la commune d'El Mina sur laquelle est construit le marché, et même quelques travailleurs informels œuvrant dans le centre commercial.

La gestion du marché est dépendante des formes d'organisation, de la typologie des commerces, de la stratification des locaux, des comportements socioculturels des populations et des pratiques d'appropriation de l'espace, entre autres paramètres. Son appréhension met en lumière des mutations spatiales et sociales très particulières induites par les enjeux différenciés suscités par la place du marché dans l'économie locale. Sa gestion oppose des protagonistes à des échelons différents et aux logiques contradictoires.

Le marché SOCOGIM fait office d'unité métropolitaine et constitue une plaque tournante du commerce vivrier de la capitale mauritanienne. Du fait de sa position géographique stratégique, de noyau d'une vaste ville populaire et peuplée, il influe beaucoup sur l'organisation de la ville, de son espace immédiat et alentour.

### UNE ÉCONOMIE URBAINE ESSENTIELLEMENT COMMERCIALE

Le poids de l'économie informelle est prépondérant dans la capitale mauritanienne. Elle concerne près de 65% des emplois et le tiers des revenus distribués aux actifs. Mais les revenus y sont souvent faibles et les emplois précaires. La pratique commerciale est fortement représentée dans ce secteur. Elle est surtout

l'occupation dominante dans les quartiers populaires, où l'absence de qualification et où l'activité marchande reste la mieux adaptée aux réalités des villes sahéliennes marquées par une urbanisation rapide. Les migrants ruraux et les étrangers sont les principaux animateurs du petit commerce qui ne nécessite ni spécialisation, ni formation professionnelle et pas non plus d'investissement lourd.

Cette activité populaire, souvent très désorganisée, mais fortement étendue – avec une remarquable emprise spatiale –, constitue un palier important dans le processus de réappropriation de l'espace public dans les zones périphériques de l'agglomération urbaine de Nouakchott. Le paysage est encombré d'installations de fortune, d'échoppes, de stands et autres formes d'équipements très modestes.

La structuration commerciale va des marchés métropolitains aux étals installés par des habitants devant leur maison, en passant par les marchés de quartier et les commerces de rues. La rue et tous les espaces bénéficiant d'une forte fréquentation deviennent des endroits ciblés par le commerce informel qui prend des proportions démesurées et débordent les prévisions officielles mêmes les plus élastiques.

Le fait est que ces commerces sont le plus souvent bien appréciés des populations des quartiers populaires auprès desquelles ils trouvent leur légitimité en leur offrant des services adaptés à leur situation économique d'indigents sociaux. Ces lieux de commerce deviennent de fait des espaces de partage de socialité, de convivialité et de vie (Leimdorfer, 1999). Ce qui était initialement perçu comme un espace public, un espace calculé, programmé, un lieu de prestige dédié au public, devient un espace quelconque sans statut particulier qui, de par les spatialités qui s'y développent, est désormais fermé aux couches sociales supérieures. On peut remarquer la transformation, la dénaturation ou mieux la disparition de l'espace public dans beaucoup d'endroits de la ville (Janin, 2001).

L'occupation abusive de la rue, c'est-à-dire sans autorisation préalable et dans un désordre des plus absolus qu'elle amplifie en occasionnant de nouvelles confrontations, de celles qui opposent des utilisa-

teurs divers : vendeurs, passagers, circulants, gérants de commerces qui s'ouvrent sur la rue et autorités en charge du maintien de l'ordre public. D'autres contraintes sont présentes, telles les obstructions à la mobilité ; la fonction première de la voirie n'étant alors plus assurée. Les questions d'assainissement se posent avec acuité : ensablement des rues, dépôts sauvages de détritiques. Le niveau d'assainissement de la ville est faible, seule une portion réduite du territoire municipal bénéficie d'un système d'évacuation des eaux usées, le reste de la population a recours à un système individuel – latrines, fosses et puisards, fosses septiques – ou n'a pas de système d'évacuation du tout (Wedadi, 2004). La question de la gestion des ordures ménagères est aussi posée, la Communauté urbaine de Nouakchott rencontre beaucoup de difficultés pour parvenir à assainir la ville.

Le secteur informel est majoritaire dans tous les domaines d'activités de la ville, mais c'est dans le commerce, les transports et l'artisanat que l'informel est le plus présent déterminant ainsi la ville ancienne et centrale. Ces mêmes activités sont présentes un peu en pointillé dans la ville périphérique où elles occupent quand même l'essentiel des catégories socio-professionnelles.

La réorganisation de l'activité commerciale repose sur le développement de centres commerciaux qui abritent les activités et équipements. Ils prennent part à la structuration de l'espace économique, mais aussi social, puisque ces marchés sont tous des espaces de vie, de convoitises, de rivalités, objets d'une gestion difficile, du fait des formes d'appropriation différenciées des nombreux sous-espaces dépendants des zones de marché proprement dites. Contrairement aux pratiques dictées par le nomadisme – forme de vie particulière des populations du désert – l'espace commercial est ici fixe et permanent. Il constitue une place dynamique, un lieu de convergence, de convivialité et de partage de socialité.

La ville de Nouakchott présente un dispositif commercial impressionnant. La distribution spatiale suit une logique particulière. Suivant une hiérarchie territoriale stricte, les marchés métropolitains les plus importants sont ceux qui ont trouvé à se fixer dans un triangle du centre-ville et dans l'axe de convergence des principales voies de communication intérieures.

Y sont installés par exemple les marchés « Capitale », SOCOGIM, 5<sup>ème</sup> - 6<sup>ème</sup>. Les marchés communaux et les unités de proximité et de voisinage sont par contre présents dans tous les quartiers et sous-quartiers de la ville. On voit ici apparaître une classification établie selon la loi « rang = taille » qui accorde aux marchés centraux une plus grande dimension, et donc plus d'influence. À cet égard, la position du marché SOCOGIM dans la ville est intéressante. Situé à l'intersection des principaux points d'accès de Nouakchott, il est de surcroît ouvert sur le port international. Le marché est desservi par les grands axes de communication intérieurs, mais aussi des voies en direction des pays limitrophes. La structuration commerciale est tributaire du poids de la fonction commerciale et du nombre élevé des équipements commerciaux (25 marchés, entre les petites halles de quartier servant d'équipement de proximité et les marchés métropolitains qui sont de grands centres commerciaux). La fonction commerciale est polarisée par les trois centres majeurs de Nouakchott : les marchés Capitale, 5<sup>ème</sup> - 6<sup>ème</sup> et SOCOGIM. Le marché Capitale est un imposant bâtiment d'un étage sur rez-de-chaussée, concentrant des commerces très variés. Il est néanmoins spécialisé dans la vente de tissus et d'électroménager. Le marché 5<sup>ème</sup> - 6<sup>ème</sup> apparaît comme le double du marché Capitale, avec sensiblement les mêmes types de commerces. Plus « diffus » et moins organisé, il subit toutefois l'influence des espaces populaires alentours. SOCOGIM, le troisième grand marché de la ville, s'impose aussi par sa centralité dans le circuit du commerce alimentaire. Il se présente comme le centre commercial le plus ouvert aux marchés extérieurs. Il est aussi une plaque tournante de l'import-export à Nouakchott.

D'autres marchés de tailles plus modestes jouent un rôle non négligeable. Parmi ces derniers, le marché des femmes se spécialise dans le luxe pour dames : mode et parfumerie notamment. Le marché aux poissons est principalement ouvert en fin de journée au moment du retour des pêcheurs. Enfin les marchés d'El Mina et de Toujounine sont ouverts au bétail, le premier aux moutons et le second aux bœufs et chameaux. Le réseau du commerce classique est complété par les petits marchés de quartier et de rue.

À Nouakchott, le dynamisme du commerce informel est remarquable. Cette activité considérée comme

peu contraignante attire de nombreuses populations du fait de sa facilité et de ses faibles exigences techniques et économiques. Elle constitue aux yeux de ses adeptes et des indigents économiques un puissant vecteur d'intégration socio-économique et culturel. Le commerce informel est perçu comme une solution efficace au problème de l'emploi dont souffrent les villes du Sud, et Nouakchott ne fait pas figure d'exception. Distribué dans l'espace de façon la plus désordonnée, il parvient tout de même à s'imposer dans les axes de circulation attenants aux centres commerciaux.

L'originalité et l'efficacité de l'activité informelle réside dans sa remarquable capacité d'adaptation aux nombreuses mutations sociales et économiques urbaines. C'est une activité qui a sa propre logique, qui paraît refuser la formalisation et la spécialisation, mais est capable de s'y adosser. Elle est ainsi complémentaire du commerce structuré, c'est ce qui fait que, malgré les contraintes engendrées, elle est soutenue par les populations.

Pourtant, cette complémentarité n'est pas toujours vue ainsi par les acteurs de l'économie formelle et les comportements et pratiques informelles qui s'y inscrivent envers et contre tout font des espaces marchands des lieux de contradiction et de confrontation ; les représentations que chacun se fait de l'espace s'opposant... foncièrement. Car c'est bien d'une question d'occupation du sol dont il s'agit. Il en dérive une gestion problématique et discriminatoire, le plus souvent confuse quant aux mesures, initiatives et directives à prendre (Bassand et al., 2001).

De ce fait, la gestion des espaces et des équipements marchands catalogués comme espaces publics – donc naturellement du public – devient une réalité complexe, traversée par des enjeux de contrôle et d'appropriation des lieux. La confusion des rôles et l'imprécision des responsabilités, auxquelles vient s'ajouter la valeur stratégique de l'espace, conditionnent les options et déterminent celles qui seront privilégiées.

## LA SIGNIFICATION DU MARCHÉ DANS LA VILLE

Le marché SOCOGIM est une création volontaire privée, soutenue par la puissance publique en 1995-1996. Il a été décidé en tenant compte des nombreuses mutations structurelles et sociales, mais n'a pas été épargné par les bouleversements socio-économiques qui, depuis plusieurs années, affectent les espaces économiques des villes tropicales, apparemment de manière durable.

Il est situé au cœur de la capitale dans la *moughataa*<sup>1</sup> d'El Mina. Il est ouvert aux communes voisines de Tevragh Zeïna, Sebkha et Ksar qu'il polarise manifestement. Son statut de marché vivrier renforce cette polarité et justifie son niveau de fréquentation élevé. Ses prix très compétitifs et la grande variété de son offre alimentaire lui vaut la réputation auprès des couches populaires d'être le plus adapté à la situation économique peu favorable du plus grand nombre.

Le marché SOCOGIM est le résultat de l'évolution d'un équipement précaire et irrégulier sur un site qui devait préalablement recevoir un lotissement. En l'absence de réaction officielle face à cette occupation illégale, l'activité commerciale s'est poursuivie et même consolidée sans contrainte entre 1975 et 1995. Pour accroître sa présence dans la promotion immobilière en rapport avec la forte demande exprimée par la population urbaine, la SOCOGIM – la société

---

<sup>1</sup> Commune

chargée aujourd'hui de la gestion du marché pour le compte de l'État central – cherche à récupérer le terrain qui lui appartient pour la construction de logements. Devant le refus des populations de libérer les lieux, l'État, inquiet à l'avance des probables difficultés sociales et politiques qui ne manqueraient pas de suivre l'expulsion des occupants, demande à la société de construction de maintenir le statut du site et surtout d'y construire un centre commercial équipé et sécurisé. Le marché SOCOGIM s'est donc construit sur cette esquisse de lutte urbaine et a ouvert ses portes en 1996.

Le marché couvre une superficie de 15.000 m<sup>2</sup>. Sa structure est composée d'un hangar massif et imposant au centre, ceinturé d'une couronne à étage de kiosques, et l'ensemble, bordé par un alignement de boutiques, est simple. L'édifice est en dur et présente un état acceptable, même si les vicissitudes du temps provoquent des atteintes à certains endroits de la maçonnerie.

L'occupation continue des locaux et leur exploitation sont tributaires de leur localisation et leur accessibilité. Ce critère fait que les locaux du rez-de-chaussée, qu'il s'agisse du hangar, des boutiques ou des kiosques, sont presque tous occupés. Les espaces excentrés ou d'accès difficile comme l'étage, peu fonctionnel, servent d'aires de stockage des grossistes ou sont réservées à l'artisanat et à la restauration. Le centre commercial de la SOCOGIM, en proie à une sur-utilisation et une sur-fréquentation, est en outre exposé à une situation environnementale assez préoccupante.

Les places du marché se répartissent en quatre catégories: les boutiques, les kiosques, le hangar et les étals informels. Les boutiques constituent la ceinture extérieure du marché. Elles sont au nombre de 384 unités, distribuées par bloc, chaque bloc comportant deux rangées de boutiques, l'une tournée vers l'extérieur du marché, l'autre vers l'intérieur. On dénombre 48 boutiques par bloc et par étage. La location-vente sur une période de 20 ans est le type de contrat de cession des boutiques. La localisation reste un critère déterminant pour la fixation du prix de cession de la boutique. L'achat direct est aussi pratiqué, il paraît être le principal mode d'accès à la propriété, comme en atteste le lot élevé d'unités déjà acquises au rez-de-chaussée. Les boutiques sont souvent de

simples espaces de vente, mais certaines d'entre elles font office de lieu de stockage ou de magasin. On rencontre quelques unités doubles contrôlées par les grossistes.

Les kiosques sont établis à l'intérieur du marché et bordent le hangar central. Le nombre de kiosques est de 264 unités; ils sont de petite taille, 6 m<sup>2</sup> uniquement. Contrairement au mode de cession des boutiques, la location simple est ici privilégiée. L'organisation du commerce à l'intérieur de ces unités est défailante, l'activité est presque toujours projetée en dehors des impenses marquées par une extrême étroitesse. Les kiosques doivent servir la double fonction de magasin de dépôt et d'espace de vente. La relation avec l'informel est assez bien établie du fait de la parfaite complicité entre gérants de kiosque « formels » et vendeurs itinérants « informels ».

Le hangar est l'unité la plus centrale et la plus imposante du marché avec une superficie de 3.300 m<sup>2</sup> pour près de 500 places. Les aires de vente de viande et de poissons sont les plus significatives. Le reste de l'espace est occupé par une activité commerciale très diversifiée et un achalandage varié: étals de fruits, de légumes, etc. Il s'agit aussi d'un vaste fourre-tout. La taille – réduite – d'une surface de vente est de 3,6 m<sup>2</sup>, ce qui conduit parfois à des pratiques de repérage et de marquage des places selon des procédures désordonnées. Le mode de cession est la location sans aucune exigence limitative.

On rencontre encore d'autres types de locaux plus particuliers dans le marché; il s'agit des emprises des escaliers, les débarras sous les escaliers et les locaux de l'ancienne direction du marché.

Le tableau suivant récapitule le nombre de places formelles par type dans le centre commercial.

Types de places	Nombre
Les blocs (boutiques)	384
Le hangar	459
Les kiosques	264
Autres locaux	94
Total des places régulières	1201

Source: M. Ségane, Directeur du marché, 2006

Les implantations informelles complètent l'inventaire. Leur influence est déterminante pour plusieurs raisons: la souplesse, la flexibilité de l'activité, mais aussi et surtout la gamme de prix proposés par les tenants de

ces places garantissent leur attractivité. Un nombre assez élevé de commerces informels développent d'ailleurs des initiatives diverses en fonction de l'évolution de la situation économique, au jour le jour. Ils n'ont que rarement une place attribuée dans la durée, ce qui se traduit par la nature extrêmement précaire des supports et des abris utilisés. Des chariots, installés le long des allées et se déplaçant suivant l'animation du marché, et la convergence des clients entretiennent l'activité informelle. Les vendeurs informels occupent tout l'espace libre et s'installent parfois devant les unités régulières que constituent les boutiques et les kiosques, au grand dam des commerçants légitimes. L'anarchie et le désordre sont très présents dans le marché, malgré les initiatives qui ont sous-tendu la construction du centre commercial. La propension du marché SOCOGIM à « s'informaliser » provoque des difficultés dans l'organisation de l'équipement commercial. Les espaces qu'occupent les vendeurs irréguliers rendent les rues, les couloirs et les passages du marché plus étroits, moins pratiques, et bloquent la circulation des piétons dans certaines zones du marché et de ses alentours.

Le marché SOCOGIM, appelé également marché de légumes, a fortement évolué depuis sa construction il y a une quinzaine d'années. Aujourd'hui, il fait office de

véritable marché vivrier, et même si beaucoup d'autres activités commerciales ont fait leur apparition, la vente de légumes reste la principale activité. La vente de produits maraîchers mobilise un nombre important de commerçants. Ces derniers se structurent en deux catégories : les grossistes et les revendeurs. La vente de l'oignon et la pomme de terre, deux produits importés, se développe à côté de celle des légumes et fait souvent l'objet d'un commerce de gros.

La vente de viande et de poissons est aussi une activité importante, souvent inséparable de la vente de légumes. Son aire de vente est le hangar où des espaces sont spécialement aménagés pour le stockage et le commerce de ces deux types de produits rapidement périssables. Des réseaux commerciaux sont organisés depuis la mer et l'abattoir municipal, afin de soutenir la vente de ces produits très demandés par les consommateurs.

D'autres commerces, comme les meubles, les habits et divers autres matériels liés à l'habitat et à la mode, ont pris place dans des boutiques spécialisées ou dans des bazars que d'aucuns considèrent comme des commerces « fourre-tout ». Les produits proposés sont des moquettes, des tapis, des nattes, des habits, du matériel audiovisuel, parfois venu de l'autre bout du monde.



photographie : Benoit Vollmer

Enfin, le paysage ne serait pas complet sans la mention d'un grand nombre de gargotes implantées à l'intérieur des kiosques ou sous le grand hangar permettant de manger un plat du jour ou un petit déjeuner. Leur particularité première est qu'elles sont principalement gérées par des femmes.

L'installation des commerçants dans le marché a suivi les procédures les plus diverses. La construction du marché, qui était une tentative de formalisation et de régularisation des pratiques commerciales populaires, suscitait chez les commerçants beaucoup d'espoir. Les déplacés du site se voyaient comme les principaux ayants droit à l'accès des places du marché. Mais les choses se sont passées bien différemment. Les promoteurs ont privilégié la vente et la location-vente, pour sécuriser davantage l'équipement commercial. La cession des locaux a été perçue par les informels comme une exclusion, une discrimination, qui revêtait un caractère officiel. Le constat montre que les places les plus rentables sont revenues à des vendeurs qui exerçaient ailleurs que sur le site du marché et à des acteurs pour la plupart extérieurs au quartier ou même résidents hors de la commune d'El Mina. Les raisons évoquées pour avoir préféré ces commerçants aux anciens déplacés et justifier leur inéligibilité sont l'absence de possibilité d'épargne et la faiblesse du

chiffre d'affaire de leur activité. C'est leur pauvreté qui, en fin de compte, les empêche de s'enrichir.

Selon le type de lieu occupé et l'emplacement du commerce, on peut établir une typologie spatiale qui permet d'identifier les commerces en distinguant ceux des « réguliers » de ceux des « informels ». Le nombre très élevé de représentants de cette dernière catégorie insatisfaits de leur situation montre l'étendue du problème et les failles importantes dans le dispositif d'attribution des places de marché. Mais il laisse aussi imaginer leur poids réel en cas de manifestation pour la défense de leurs intérêts.

À l'évidence, la régularisation est loin d'être un succès et l'anarchie qui, selon l'État, prévalait avant 1996 n'a pas été entièrement éradiquée; elle a tout juste été mise de côté. Son transfert du marché aux rues adjacentes a provoqué naturellement des conflits entre les commerçants occupant légalement les étals du marché et ceux qui « tiennent » la rue, les uns et les autres se disputant de plus avec la direction de la SOCOGIM. Cette situation étant ingérable, il s'en est suivi une tolérance de l'activité en dehors des places légales et, mieux encore, une banalisation de l'informel entraînant une aggravation de situations déjà difficiles à gérer par l'autorité politique et administrative et de la propension générale à la contestation, celle-ci



débouchant sur des tensions politiques accentuées, facilement récupérables par les rivaux politiques ou les groupes exclus de la gestion des affaires.

Ce contexte socio-politique, particulièrement sensible, justifie la banalisation de certaines pratiques spatiales alternatives, notamment la propension de l'informalité à étendre ses activités « à découvert », dans et en dehors du marché, et sans qu'aucune initiative officielle d'encadrement ne soit prise. Et il est loin d'être sûr que l'édification d'un marché annexe, le marché Houda, érigé en face de SOCOGIM, participe à une pacification des acteurs et une réduction des tensions. La construction de ce nouvel espace commercial, sur un site d'abord prévu pour des logements, confirme par contre le statut de pôle commercial majeur de la commune de El Mina. L'influence du marché dans la commune et la ville était déjà une réalité avec SOCOGIM, elle se consolide encore avec la construction de nouveaux équipements dans les alentours.

La liaison entre le marché et le reste de la ville, et particulièrement le centre-ville, est désormais assurée par une continuité de boutiques, de stands et de petits marchés. Aujourd'hui, il est presque impossible de circonscrire avec précision les limites des espaces polarisés par les marchés Capitale et SOCOGIM, l'emboîtement spatial provoqué par la continuité commerciale se précise par un ensemble de rues commerçantes et un réseau de marchés reliés. Pour les populations locales, le marché ne se limite pas au seul centre commercial de la SOCOGIM, le marché « naturel » s'étendrait sur les terrains attenants vendus par la société de construction à des opérateurs privés et qui ont fourni un site au marché Houda, cette sorte d'annexe du marché SOCOGIM.

En plus d'être le marché alimentaire le plus important de la ville, le marché SOCOGIM se pose également comme une plateforme commerciale inévitable pour le commerce alimentaire de la ville, mais aussi du pays. Ses importations, de provenances diverses (pays frontaliers, Europe, Asie...) permettent une redistribution à grande échelle des marchandises. Des dynamiques évolutions sont constatées, imposées par la précision de la fonction commerciale locale. Sa polarité englobe d'autres espaces et introduit des transformations dans les maisons alentours qui aménagent des boutiques. SOCOGIM a fait passer cette partie de la ville

d'un quartier résidentiel fermé à une « ville-marché », avec toutes ses caractéristiques, sa complexité, ses problèmes, mais aussi son immense potentiel. Son influence dépasse les limites communales pour s'étendre à toute la ville. C'est une des raisons qui justifient la complexité de sa gestion et les formes d'appropriation lacunaires développées, des pratiques non reconnues par la loi et peu consensuelles.

## LES ACTEURS DU MARCHÉ

La gestion du marché soulève quelques difficultés, du fait de la position de nombreux acteurs situés à des niveaux de responsabilité et d'implication différenciés. Des conflits de compétences opposent la société de construction propriétaire et la Commune d'El Mina, collectivité d'accueil de l'équipement marchand. Le statut d'équipement collectif du marché rend difficile la détermination de la place des commerçants dans sa gestion. Malgré ces lourdeurs et obstacles, la SOCOGIM s'affiche comme le gestionnaire exclusif du marché, mission qu'elle a déléguée à la Direction du marché, établie à l'intérieur de l'équipement.

La mission principale de la Direction du marché est de veiller au bon fonctionnement de l'équipement commercial. L'équipe de gestion compte seize membres distribués dans trois équipes : administrative et financière, technique, sécurité. La gestion ressemble à une gérance, ce qui se traduit par le poids de l'activité financière, mais aussi par une forte présence d'agents intervenant dans l'exploitation et le recouvrement des loyers des occupants. La Direction assure aussi l'entretien, la propreté du centre commercial et son gardiennage, avec l'assistance de la police.

La Direction fait souvent face à des tensions provoquées par l'intrusion d'acteurs : les informels qui n'ont pas de place fixe. Les limites de la gestion et les problèmes de régulation provoqués par l'informalité commerciale et les pratiques qu'elle a engendrées (sous-location abusive et illégale, exploitation de ses derniers par des agents divers intervenant dans le centre au niveau de la sécurité et de l'entretien) a amené la nouvelle direction à prendre une initiative originale et apparemment absurde qui consiste à demander aux irréguliers d'occuper leur place de vente actuelle sans rien payer à personne, ni à la SOCOGIM, ni aux commerçants qui avaient « facilité » leur installation moyennant un

versement dont le montant était fixé par les deux parties, ni même aux forces de sécurité. L'objectif recherché est de décourager les titulaires de contrats d'occupation et d'exploitation de ces pratiques illicites de sous-location hasardeuses. Il permet aussi de bien identifier les différentes cibles pour trouver le bon équilibre entre tous les acteurs intervenant d'une façon ou d'une autre dans la gestion du centre commercial. L'initiative est saluée par les irréguliers qui prennent mieux conscience de leur précarité et font dès lors plus confiance à la Direction qui, d'une certaine façon, les protège et les formalise un peu. Ils sont maintenant immatriculés et en attente d'une véritable régularisation et d'une participation aux projets d'extension du marché qui devraient leur permettre une meilleure intégration. Les tenants des places formelles, sans qu'ils apprécient outre mesure cette nouvelle démarche, manquent de moyens d'intervention pour la contrer. En effet, ils n'ont le droit d'exploitation que sur les espaces qui leur sont affectés, les lieux occupés par les informels étant sous la responsabilité de la Direction. À terme, celle-ci veut établir une base de données du centre avec un fichier commerçant pour mieux mener sa mission.

Mais un autre problème inquiète la Direction : aucune activité d'entretien n'a été effectuée depuis longtemps et les impacts sur la maçonnerie sont perceptibles. L'équipement du centre n'a pas été renouvelé depuis son ouverture en 1996, il est modeste et précaire. Les rares interventions ont été des opérations ponctuelles et sans grandes conséquences.

Le marché et sa position dans l'armature urbaine de Nouakchott nécessitent une équipe de sécurité permanente, et en plus du poste de police du marché, la sécurité est assurée par la Société mauritanienne pour les bâtiments et les services (SMBS) qui déploie dans le marché 25 agents répartis entre les différents bâtiments. Contrairement à la police administrative qui œuvre durant la journée et assure la régulation sociale dans le centre commercial, les agents de la SMBS sont déployés dans le gardiennage de nuit pour la sécurisation des lieux et des biens. Le nettoyage est délégué à la même société qui assure un travail quotidien de collecte et de ramassage des déchets. La mission est particulièrement difficile, comme en témoignent la récurrence des changements d'opérateurs, tous les deux ans en moyenne.

La commune d'El Mina est normalement l'autorité administrative compétente pour la gestion des équipements à vocation communale sur son territoire. Sa présence paraît pourtant estompée dans l'espace du marché, entièrement éclipsée par la direction du marché qui opère sous tutelle de la SOCOGIM. Sa mission dans la gestion du centre commercial semble se limiter à une activité d'assainissement : surtout le ramassage des ordures sur les espaces et rues aux alentours du marché. La commune, malgré une action très timide et discrète au marché SOCOGIM, reçoit pourtant des taxes collectées auprès des commerçants. La pratique associative n'est pas bien développée dans le marché SOCOGIM, seul un cinquième des usagers du centre sont affiliés à une association ou à un regroupement, qui ne sont d'ailleurs que deux et ne sont pas reconnus officiellement par les autorités administratives. Les associations de commerçants et de bouchers sont les plus représentatives, avec le plus grand nombre pour les premiers, et la quasi totalité des représentants de leur profession pour les seconds. Loin cependant d'être issus de la volonté des commerçants, ils résultent plutôt des expressions personnelles utilisées par de grands commerçants comme moyens de pression contre la Direction du marché. Malgré ça, les commerçants ne parviennent pas à mettre une pression déterminante pour la sauvegarde de leurs intérêts. Le constat est que les associés sont souvent dans le commerce de gros, l'habillement et la viande et qu'ils n'ont en commun que quelques critères : une installation ancienne, le fait même pour certains d'avoir été parmi les premiers occupants, des places stables, un chiffre d'affaires important. Ce sont pour l'essentiel des Maures ou des Toucouleurs, résidant sur la commune d'El Mina. Mais les regroupements commencent à prendre conscience de leur importance et du fait qu'ils sont désormais des acteurs incontournables du développement de l'équipement commercial. Ils exigent dès lors de la Direction la révision des textes qui réglementent l'accès à la propriété des kiosques et stands, une requête qui risque de modifier considérablement le fonctionnement et la gestion du marché à l'avenir.

La gestion du marché est « piégée » par des pratiques socioculturelles populaires. En raison des nombreux enjeux et incohérences en cours, elle donne lieu à



photographie : Benoît Vollmer

des stratégies et modalités d'action très complexes. La forte propension à la sous-location et l'éveil d'une conscience collective déterminée par les relations de voisinage, les liens de parenté et d'origine géographique ou ethnique, ont mené à l'adoption de pratiques spatiales inédites et de logiques d'appropriation controversées dans le marché et aux alentours. Les caractéristiques sociodémographiques des commerçants influent fortement sur les modes de gestion.

Dans le marché, on trouve une mosaïque ethnique dans laquelle toutes les ethnies présentes à Nouakchott sont représentées. Mais la population commerçante est essentiellement maure, avec plus des trois quarts des places tenues par les représentants de cette communauté qui jouit de beaucoup de privilèges et les placent au-dessus des autres ethnies. Après les Maures viennent les Toucouleurs et les Peuls. Les autres groupes sont loin derrière, c'est le cas des Soninkés, des Wolofs et des «étrangers».

Le rapport de genre est ici favorable aux hommes qui constituent un groupe consolidé de près des trois quarts des populations travaillant dans les différents secteurs d'activités du marché. Les femmes, par ailleurs faiblement représentées, se retrouvent surtout dans la restauration et l'habillement.

Certaines pratiques spatiales « populaires » découlent d'un niveau d'instruction faible des commerçants. L'enseignement coranique est le principal mode observé par les populations du marché. Seuls quelques rares commerçants ont été à l'école moderne mais sans dépasser le niveau élémentaire.

La sous-location est assez répandue, elle est synonyme de précarisation pour un grand nombre de commerçants. L'analyse de la relation de propriété détermine bien les types d'occupation et l'organisation interne du marché. On note une forte corrélation entre l'emplacement, la position des unités et le niveau d'appropriation dans le marché. Ce fait dénote que plus de la moitié des boutiques a été vendue à des particuliers souvent déjà propriétaires de plusieurs unités. Ces acquéreurs procèdent à la sous-location des boutiques achetées à d'autres commerçants et parfois même à la Direction du marché. Cette situation très sensible dans la gestion du marché détermine de fait les rôles et les statuts des différents acteurs. Le contrôle du marché devient exclusivement l'affaire d'une minorité bourgeoise, souvent des Maures et quelques Toucouleurs. Le profil des loyers est révélateur des limites de la gestion. On remarque que plus du tiers des places fixes sont en sous-location et près des deux tiers des étals informels paient une location, souvent à un autre

commerçant qui peut même être celui qui a autorisé l'installation, et parfois à un autre n'intervenant pas dans le marché. Les commerçants des boutiques et des kiosques louent généralement l'emplacement situé devant leur local à des occupants informels. Le nombre d'informels acceptés devant une boutique est généralement au nombre de deux, alors qu'au niveau des kiosques, on ne rencontre souvent qu'un seul vendeur informel.

Le coût de cette location est fixé en fonction de critères variables liés à des considérations socio-culturelles, économiques et géographiques. Il peut avoisiner le quart du montant de la location mensuelle du local commercial : boutiques ou kiosques. Certains commerçants fixes justifient cette pratique par le coût élevé des diverses taxes – surtout celles de la Commune – et l'impôt annuel, assez lourds pour les petites boutiques et les kiosques. La principale conséquence est la précarité d'un grand nombre de commerçants et l'affirmation d'une classe de privilégiés imposant sa vision dans le fonctionnement du marché. Dès lors, le champ de manœuvres des sous-locataires se rétrécit, le clientélisme ou l'acceptation d'un rôle auxiliaire (vente de détail) semblent être les seules possibilités offertes à ces derniers.

Le lieu de provenance des commerçants peut être une cause de la rigidité de la gestion, ainsi que d'un certain nombre de difficultés, nées aussi des rivalités entre acteurs. Les commerçants sont issus de toutes les communes de la ville de Nouakchott, et seul un quart d'entre eux sont de la commune d'El Mina. Les communes « frontalières » d'Arafat, Tevragh Zeïna et Sebkha renferment près de 35% des commerçants. On note que plus de 20% d'entre eux viennent de l'extérieur de la commune et sont distants du marché d'au moins huit kilomètres. Le nombre de commerçants venant de communes non frontalières avec El Mina est assez important, il représente au moins un cinquième de l'effectif total officiant dans le marché. La Commune de Toujounine est le troisième pourvoyeur du marché de commerçants avec 13%, après El Mina 25% et Arafat 16%. Au-delà des conflits de compétences provoqués (prise en charge par la Commune de contraintes engendrées par des populations extérieures à El Mina), les communaux voient d'un mauvais œil cette situation qu'ils considèrent comme une intrusion.

L'une des réactions développées par les acteurs locaux est le développement de pratiques populaires inédites telle que l'occupation d'espaces non affectés, les travées et les devantures des locaux régulièrement acquis. Les liens de voisinage, de parenté et d'origine ethnique sont aussi mis en action et exploités par les informels qui sont tolérés dans le marché par leurs parents, voisins ou amis formels. Les gérants des boutiques et de stands locaux leur aménagent des petites places sur lesquelles ils exposent leurs produits. Les clauses qui sécurisent cette occupation sont souvent marquées par la confidentialité. Toutefois, il est accordé tacitement que les informels « fixes » proposeront la plupart du temps des produits différents de ceux vendus par le « titulaire du poste ».

Les trois quarts des pensionnaires du marché sont originaires de Nouakchott. Les difficultés d'appropriation des places sont amplifiées par la pression exercée par les commerçants venant des autres marchés de la ville et même des pays limitrophes. Le problème le plus préoccupant concerne les commerçants informels évoluant dans le marché initial ou dans son environnement immédiat. Mais chez les commerçants, on remarque qu'environ la moitié des acteurs est affiliée à une association, ce qui traduit la force et la solidarité de cette catégorie dans le marché et la forte propension de l'activité informelle à l'intérieur du complexe. La passivité des gestionnaires du marché et l'acceptation des commerçants informels sont justifiées par les liens de voisinage, de parenté et de solidarité ethnique qui existent entre occupants réguliers et irréguliers en général. L'un des plus grands paradoxes de la gestion est de constater que plus de la moitié des informels est connue et identifiée par la Direction du marché qui collecte aussi des impôts dans cette catégorie, ce que fait également la Commune d'El Mina.

## **CONCLUSION**

La gestion du marché se confronte à des difficultés liées à l'évolution de son statut. La relation de propriété est fortement modifiée par l'importance des propriétaires d'impenses. Les boutiques bien placées ont été toutes achetées ou la location-vente est dans sa phase terminale et les locataires seront bientôt de nouveaux propriétaires. La sous-location est donc l'un des seuls modes d'acquisition d'une place dans le marché.

L'ancienneté de l'occupation des kiosques et étals est, depuis l'ouverture du marché, une source de tension, car les commerçants exerçant dans ces locaux sont toujours dans une situation de précarité, l'ancienneté de leur installation ne leur ayant procuré aucun avantage et droit réels sur les équipements et le marché, et ils ne manquent pas de s'en plaindre. Ils attendent de la SOCOGIM la révision des clauses sur les kiosques, les stands et les places du hangar. Le déclassement de ce patrimoine encore non cessible pourrait par ailleurs améliorer la tenue du marché et alléger les contraintes et charges de la Direction. La difficulté de la gestion s'explique aussi par les frontières floues entre gestionnaires et par l'absence de concertation sur les initiatives à développer. La mauvaise organisation et le désordre du secteur du nettoyage avec tous les problèmes repérés par nos études en sont une parfaite illustration.

Une cession, qui ferait des véritables ayants droit les gestionnaires privilégiés de l'équipement commercial, aurait sans doute le mérite de mettre les commerçants devant leurs responsabilités. Rien ne justifierait alors la poursuite de la gestion par la Direction du marché, l'activité pouvant parfaitement être transférée aux usagers, qui seraient les nouveaux maîtres des lieux. L'intérêt d'une telle mutation attendue d'un espace public central et stratégique et de sa gestion réside dans l'appropriation que les usagers devront faire des projets, initiatives et autres programmes de développement de l'équipement commercial. Toutefois, les commerçants devront encore attendre car la Direction est formelle: le centre commercial gardera son statut juridique actuel d'établissement public-privé, il ne sera pas vendu, il n'est pas à vendre. Le maintien de trop de privilèges est en jeu.



photographie : Benott Vollmer

## RÉFÉRENCES

- BASSAND, M., COMPAGNON, A., JOYE, D. & STEIN, V.** (Eds.) (2001) *Vivre et créer l'espace public*. Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes (PPUR).
- JANIN, P.** (2001) Une géographie de la rue africaine. *Politique Africaine*, 82, 177-198.
- LEIMDORFER, F.** (1999) Enjeux et imaginaires de l'espace public à Abidjan: discours d'acteurs. *Politique Africaine*, 74, 51-75.
- WEDADI, O. B.** (2004) *Étude d'un système d'assainissement adapté à un espace public: le cas du centre commercial de la SOCOGIM à Nouakchott*. Ouagadougou, EIER.

L'espace

public

à Nouakchott

# USAGES, PRATIQUES ET REPRÉSENTATIONS

## UN CONTEXTE NOUAKCHOTTOIS

Pour comprendre aujourd'hui les usages, pratiques et représentations liés à l'espace public à Nouakchott, il importe de revenir succinctement sur ce qui a fondé son existence et qui a caractérisé, au cours du demi-siècle écoulé, son évolution.

Nouakchott fait partie de la génération de villes africaines contemporaines bâties au moment de la décolonisation pour asseoir les structures politiques et administratives des nouveaux États.

Au fil des années, Nouakchott est devenue la principale ville de Mauritanie, tant du point de vue démographique que politique. Cette croissance étonnante, qui a dérouté tous les observateurs, marquait la profonde transformation de la société mauritanienne tant du point de vue de l'occupation de l'espace et de la distribution des populations que de celui de l'édification et de l'organisation de cadres de vie adéquats.

Au-delà d'une étonnante croissance qui maintient cette agglomération en constante mutation, il convient d'observer Nouakchott, aujourd'hui, comme le lieu de cristallisation d'une société en recomposition, le lieu où s'édifie la nation entière.

Véritable Cité-État où se concentre désormais près du quart de la population totale du pays<sup>1</sup>, Nouakchott est en effet, très tôt sortie du « moule » de ses concepteurs pour subir depuis lors, les effets multiples liés à la transformation rapide de ses structures sociales, économiques et fonctionnelles.

Cinquante ans semblent lui avoir suffi pour se forger une citoyenneté.

Ainsi, cette ville se présente aujourd'hui comme un espace social dynamique où s'articulent des courants contradictoires qui animent une société locale inscrivant ses activités dans un environnement écologique et une structure spatio-temporelle spécifiques.

Les différentes couches sociales, pour l'essentiel issues de l'immigration, qui s'y côtoient ont forgé au cours du temps une urbanité propre à cette ville, au travers de laquelle on perçoit aujourd'hui les contours d'une nouvelle citoyenneté.

Le désir virulent de s'insérer pleinement en ville, le vécu au quotidien et une pratique singulière de la religion musulmane, ainsi que la diffusion de pratiques urbaines innovantes sont autant de vecteurs et de signes d'une mutation qui affecte la pratique et la représentation des espaces et des lieux de façon générale et de celles des espaces publics en particulier.

Il faut dire que dans un contexte général de modernisation, l'évolution fulgurante de Nouakchott<sup>2</sup> a exacerbé nombre de conduites et engendré de nouvelles pratiques spatiales en rupture parfois avec les valeurs anciennes d'appropriation et de mise en valeur des espaces.

C'est dans cette optique, et en tenant compte de tous les effets induits, qu'il convient d'examiner la question de l'espace public à Nouakchott.

---

**1** Environ 800.000 habitants sur les 3.500.000 que compte la Mauritanie aujourd'hui.

---

**2** Il n'est pas exagéré de dire que Nouakchott figure parmi les villes dont la croissance a été la plus rapide au monde. Au cours des trente dernières années, sa population a été multipliée par plus de 20 et est passé de 40.000 à près de 800.000 habitants. Cette augmentation record (8% par an sur une aussi longue période) n'a pas manqué de poser des problèmes ardues et a débordé les efforts de planification et de régulation des autorités.

Il apparaît ainsi évident que cette problématique revêt ici une importance capitale, au regard des enjeux qu'elle suscite et des incidences qui en découlent sur un tissu urbain déjà fragmenté qui oppose des espaces légaux en requalification au centre-ville aux espaces périphériques, souvent illégaux et encore au stade de formation.

## ENJEUX AUTOUR DE L'ESPACE PUBLIC À NOUAKCHOTT

Ce qui caractérise la rapide croissance de Nouakchott réside dans la dynamique des espaces, résultat de la constante recherche d'une adaptation aux structures nouvelles de la ville.

Les espaces produits ici sont le résultat d'une évolution rapide, mais en même temps, la conséquence d'une confrontation farouche entre les logiques populaires de perception, d'appropriation et de mise en valeur de populations néo-citadines d'une part, et des logiques circonstanciées et incohérentes des gestionnaires et planificateurs d'autre part.

Ainsi à Nouakchott, les espaces publics (la rue, les places publiques, les espaces verts) sont l'objet de tous les enjeux et de toutes les convoitises eu égard à la frénésie de la spéculation foncière. Cela est perceptible aussi bien au cœur même de la ville

qu'en périphérie, où les espaces publics sont envahis, squattés et finalement appropriés illégalement.

La rareté des ressources et la furie foncière tendent à faire de ces lieux, des espaces de « neutralité » et parfois, des « espaces de conflit », au regard de la perception populaire qui considère que « espace public » équivaut à « un espace qui n'appartient à personne ou qui appartient à tout le monde ».

Ainsi, leur dimension spatiale devient si prépondérante qu'elle relègue au second plan leur fonction sociale, notamment en terme de structuration de nouveaux réseaux, de sociabilité, d'échanges marchands, d'interaction citoyenne pouvant être à l'origine d'une identité urbaine nouvelle.

Cette situation est d'autant renforcée par leur état d'abandon du fait d'une non prise en charge par la collectivité publique.

L'espace public à Nouakchott n'est ni aménagé (rares sont les places publiques plantées d'arbres et munis de sièges), ni entretenu (à qui revient la charge de l'enlèvement des ordures aux abords notamment des marchés?), en définitive pas géré. Son rôle est ainsi amoindri au sein des espaces fonctionnels de la ville. Il en résulte alors un « déficit d'appropriation » qui les met à la merci des spéculateurs fortunés qui en tireront d'énormes profits.



photographie : Benoit Volmer

## DES USAGES, PRATIQUES ET REPRÉSENTATIONS QUI VARIENT EN FONCTION DU TYPE D'ESPACE

L'essai de compréhension des enjeux autour des espaces publics à Nouakchott renvoie nécessairement à la pertinence de leur définition et de leur signification.

La perception de la réalité urbaine à Nouakchott et particulièrement du rapport de ses habitants à l'espace doit être entreprise au regard des changements profonds qui affectent le territoire de Nouakchott et au-delà, l'ensemble de la société mauritanienne.

Dans ce contexte, n'est-il pas plus judicieux de se référer aux pratiques réelles et aux représentations qu'en ont les Nouakchottois pour mieux définir la notion d'espace public ?

Au-delà de ce questionnement fondamental, force est de constater le rôle prééminent que joue l'espace public comme vecteur de nouveaux comportements et en tant qu'indicateur de changement. Cela est perceptible au niveau des différents types d'espaces qui composent la ville, mais aussi à l'échelle de l'ensemble des couches sociales.

Le centre-ville de Nouakchott est l'objet, depuis quelques années d'opérations de requalification visant à améliorer le cadre bâti et répondre ainsi aux nouvelles exigences de la demande immobilière. Ces opérations de rénovation ou de réhabilitation, souvent privées, affectent dans la durée, les espaces publics centraux et vont parfois jusqu'à remettre en cause les usages qui leur sont liés. La multiplication ou la concentration de ce type d'opérations aboutit le plus souvent à une réaffectation ne serait-ce que temporaire de portions importantes du domaine public. La faible résistance des usagers face à cette situation est révélatrice d'un déficit d'appropriation des espaces publics à Nouakchott et par conséquent, de leur faible « utilité sociale ».

Dans les quartiers périphériques, la réalité est tout autre. Ceux-ci regroupent les franges sociales les plus fraîchement installées en ville. Dans une phase de transition qui précède leur intégration urbaine, ces populations développent des stratégies inédites dans l'organisation, l'usage et la pratique des espaces. C'est aussi dans ces quartiers que la Puissance publique rencontre le plus de difficultés dans ses tâches de maintien et de préservation des

espaces libres destinés à la récréation et à l'équilibre des fonctions complémentaires de l'existence urbaine.

Du fait de la pression foncière que subissent ces zones, elles souffrent d'une programmation inadéquate des équipements collectifs et la pauvreté ambiante explique les efforts importants fournis par leurs habitants pour accélérer leur intégration urbaine. Celle-ci repose essentiellement sur l'accumulation de biens immobiliers que l'on utilise comme une vulgaire monnaie d'échange. L'accumulation de biens immobiliers est synonyme de sécurité au sens restreint de « sécurité foncière » obtenue en demandant et en obtenant, de l'autorité administrative, le morcellement et la réaffectation des emprises destinées aux espaces publics et aux équipements collectifs. Cela est rendu possible parce que dans les quartiers périphériques de Nouakchott, « l'espace public » ne revêt qu'une dimension spatiale intimement associée à une valeur marchande.

Sur un autre plan, l'ouverture de la société mauritanienne sur le monde extérieur a permis l'apparition et la diffusion de nouveaux espaces publics.

Ceux-ci, sont représentés par les plages, les bars, cafés, cybercafés, restaurants, et cætera ; ils sont support de nouvelles sociabilités.

Il y a encore peu de temps, on comptait à Nouakchott les endroits qui offraient à la population l'occasion de se retrouver et de se distraire, en dehors des cercles familiaux et domestiques.

La multiplication, au cours des dernières années, de ce type d'espace constitue un signe tangible de l'ouverture de la société mauritanienne à la modernité et de l'influence des espaces publics. La fréquentation de ces endroits a vite gagné tous les segments de la population qui manifestent ainsi de nouvelles habitudes de vie et une aspiration profonde au changement social.

DAKAR

LA VILLE

DOUBLE

**«Dakar la nuit. Rues droites désertes. Morne ville endormie. On ne peut imaginer rien de moins exotique, de plus laid. Un peu d'animation devant les hôtels. Terrasses des cafés violemment éclairées. Vulgarité des rires. Nous suivons une longue avenue, qui bientôt quitte la ville française» (Gide, 1927). Le diagnostic est sans détour, Dakar n'a pas d'intérêt pour André Gide dans les années 1920 et, pourtant, c'est à cette même période que la ville prend son envol économique, culturel et intellectuel pour devenir une capitale, non seulement en terme d'administration d'un territoire, mais en terme symbolique; une capitale, c'est-à-dire une ville dont le rôle dépasse largement les frontières d'une commune ou d'un pays. Car Dakar, c'est aussi et surtout «La porte de l'Afrique», comme il était possible de lire sur des affiches publicitaires d'Air France d'avant 1960. Dakar, c'est le port d'embarquement de l'arachide, Dakar la capitale de l'AOF<sup>1</sup>, puis Dakar capitale du Sénégal. Si l'histoire de la ville reste intimement liée à la présence française en Afrique, Dakar l'indépendante deviendra – et restera – une des deux villes «modernes» de l'Afrique francophone de l'Ouest, l'autre étant Abidjan (Mersadier, 1968).**

# CONTEXTE

---

## FONDATION DE LA VILLE

---

Dakar doit sa fondation et son développement à cinq éléments majeurs (Mersadier, 1968). Nous les reprenons ici, brièvement, en guise d'introduction.

LA RAISON MILITAIRE Dakar est fondée tout d'abord et principalement pour des raisons militaires. Il fallait en effet «occuper le terrain» entre St-Louis au Nord et les rivières et fleuves du Sud. Les Français installeront des postes militaires permettant le contrôle des côtes et de tout l'arrière-pays. En témoigne l'importance de la présence militaire visible – encore aujourd'hui – par l'emplacement des nombreux terrains militaires (situés sur la corniche ouest) et – à l'époque – dans la baisse commerciale qui a accompagné le retrait des troupes françaises, montrant ainsi le poids économique de la fonction militaire à Dakar.

LA RAISON COMMERCIALE En même temps que l'intérêt militaire, naît un intérêt pour la production et l'exportation vers l'Europe de l'arachide. Jusque dans les années 1830, c'est par le port de Rufisque que transite l'arachide, mais, petit à petit, pour des raisons d'économie, on utilisera les infrastructures existantes à Dakar. La décision

en 1863 de faire construire à Dakar un grand port militaire et commercial – et malgré de coûteux et lents travaux – sonnera la mort de Rufisque au profit de Dakar.

LA RAISON ADMINISTRATIVE En 1895, la France décide la création de l'AOF. Dans ce premier temps, c'est depuis St-Louis que la région est gérée avant le transfert à Dakar en 1902. St-Louis reste la capitale du Sénégal uniquement. Une multitude d'activités se développeront en rapport avec l'administration, à tel point que «se trouvant trop loin, cette administration allait se développer en vase clos, devenir une énorme machine à laquelle les Sénégalais participeraient relativement peu» (Mersadier, 1968), mais qui donne à Dakar une importance et une activité économique qu'elle n'aurait pas eu sans cela.

LA SINGULARITÉ DE DAKAR En effet, la qualité de citoyen français était reconnue aux «originaires» de Gorée, Dakar, Rufisque et Saint-Louis. Cette «bizarrerie» institutionnelle fera que Dakar et les autres communes auront un des leurs pour représenter leurs intérêts en France au Parlement.

<sup>1</sup> Afrique Occidentale Française

LA SITUATION GÉOGRAPHIE UNIQUE DE LA VILLE Elle gagnera rapidement le rôle de carrefour, grâce notamment à son port et à son aéroport, les plus proches de l'Amérique du Sud, participant au développement de l'aéropostale.

## GÉOGRAPHIE DE LA VILLE

Dakar est située à l'extrême Ouest du Sénégal et du continent africain. La région de Dakar est une presqu'île de 550 kilomètres carrés<sup>2</sup>, à trois faces, faite de roches basaltiques et accompagnée, au Nord, d'une étroite bande de sable. Son site est généralement plat, mais perturbé à l'Ouest par quelques hauteurs dont les plus significatives sont les Mamelles. À l'Est, elle est contiguë avec la région de Thiès alors qu'elle est entourée par l'océan Atlantique à l'Ouest, au Nord et au Sud. Dakar est comprise entre les méridiens 17°10' et 17°32' et les parallèles 14°53' et 14°35'. Le climat du Sénégal, de type sahélien, est caractérisé par une saison des pluies d'une durée variable du Nord au Sud (trois à quatre mois) selon la latitude et une saison sèche le reste de l'année (novembre à juin). L'alizé souffle sept mois sur douze sur cette région.

# DÉVELOPPEMENT DE LA VILLE

## DAKAR FACE À UNE ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE SOUTENUE

À l'indépendance, Dakar est l'agglomération la plus importante d'Afrique de l'Ouest et le Sénégal figure parmi les pays les plus fortement urbanisés avec 23% de sa population vivant dans les zones urbaines.

Tout au long de son histoire, Dakar a aspiré les populations de l'arrière-pays. Il fallait bien, d'abord, que Dakar se peuple pour se développer, qu'une main-d'œuvre importante vienne travailler sur les immenses

chantiers du port et de l'aéroport, construite des bâtiments et des rues, peuple les bureaux et les boutiques des maisons de commerce, transporte l'arachide à bord des bateaux; que des services publics et privés s'installent pour nourrir cette population, la soigner, l'instruire (Mersadier, 1968).

C'est un secteur tertiaire précocement gonflé qui a provoqué un afflux de populations rurales vers la ville, alors que le secondaire n'existait encore qu'en raison de grands travaux qui devaient un jour ou l'autre se terminer. L'industrialisation qui suivit ne pouvait pas absorber ces excédents de main-d'œuvre, non spécialisée. Pourtant Dakar continue à croître de 6 à 7% par an, moitié par accroissement naturel, moitié par migration (Mersadier, 1968).

Cette situation va encore s'accroître vers la fin des années 1960 et jusqu'en 1974 avec une période de grandes sécheresses dans le Sahel – le même phénomène est visible à Nouakchott – qui aura des répercussions sur les revenus agricoles, avec comme conséquence un exode massif des populations rurales vers les villes, et principalement vers Dakar.

Entre 1988 et 2006, la tendance est à la baisse et Dakar s'éloigne de plus en plus des forts taux d'accroissement que l'on a l'habitude d'attribuer aux villes d'Afrique de l'Ouest. Les grandes villes augmentent ainsi moins rapidement que l'imaginaient les projections des années 1980. De plus, durant des décennies, la ville qui s'est agrandie prioritairement par l'exode rural a vu cette tendance s'inverser depuis le début des années 2000 et aujourd'hui, l'accroissement naturel semble constituer le principal mode de développement de la population de la ville.

Aujourd'hui, Dakar est une ville de 2,6 millions d'habitants. Ce chiffre ne prend pas en compte que la Commune, il s'agit de la région de Dakar, qui comprend les quatre départements de Dakar, Guédiawaye, Pikine et Rufisque.

<sup>2</sup> Elle représente le 0,28% du territoire national

	DAKAR	Accroissement %	PIKINE & GUEDIAWAYE	RUFISQUE	TOTAL	Accroissement %
1878	1.600					
1902	22.00	11,55				
1923	35.000	2,23				
1936	92.600	7,77	0			
1955	238.600	5,10				
1960	374.700	9,45				
1965	455.000	3,96				
1967	500.000	4,83				
1971		1,48	141.000			
1976		1,48	1.224.458		1.488.942	4,00
1988	680.932	1,48	619.759	188.250	2.167.793	3,50
2002			2,43	284.260	2.496.244	2,96
2006	1'049.253	2,43	1.133.830	313.161		2,96
2007				2.570.132		
2008				2.646.208		

## LA GENÈSE DE DAKAR

Dès le XV<sup>e</sup> siècle, les navigateurs portugais fréquentent les côtes et la presqu'île du Cap-Vert sans toutefois s'y établir. Le premier établissement commercial sera fondé par les Hollandais au XVII<sup>e</sup> siècle non sur le continent, mais sur une petite île, au large, baptisée Goed Rée signifiant « la bonne rade », qui deviendra Gorée. C'est sans doute parce qu'ils imaginent le continent sur cette partie de presqu'île comme dangereux que peu d'Européens osent tenter la terre ferme ; les Anglais s'installeront à l'embouchure de la Gambie et les Français à l'embouchure du fleuve Sénégal.

Le pillage par les indigènes et les maladies (le paludisme et la fièvre jaune) sont des raisons suffisantes pour ne pas s'installer de manière définitive sur les terres. Les Européens vivaient reclus sur une île, ils n'étaient pas les seuls à vivre coupés du monde, la République Lébou, formée par les habitants de la presqu'île vivait aussi coupée du reste du territoire grâce à la construction des enceintes, les murs « tata », pour se protéger des voisins de l'intérieur du pays (Mersadier, 1968).

C'est au début du XIX<sup>e</sup> siècle que le Ministère de la marine et des colonies de la France imagine de s'implanter sur la presqu'île, en face de Gorée. Le but est double comme l'écrit Alain Sinou (1990) : il faut à la fois marquer la présence d'une France moderne sur le continent et se démarquer des comptoirs privés, et à la fois développer l'agriculture et le commerce

basés principalement sur l'arachide. Dans cette optique, Dakar doit devenir le centre de gravité de ce commerce. En 1862, c'est l'armée qui signe tout naturellement le premier plan d'urbanisme, plan de lotissement et de cadastre : Plan Pinet-Laprade du nom de son concepteur, officier du Génie tout d'abord qui deviendra Gouverneur ensuite. Le plan développe une trame régulière qui quadrille l'espace dans le secteur abrité d'une l'anse, à l'Est de la presqu'île et la superpose aux villages Lébou existants. Rayant le caractère sacré des sépultures indigènes et des mosquées, ce « lotissement » groupe les établissements près du débarcadère, réserve des terrains pour les édifices publics et projette la future ville sur ce qui est aujourd'hui le Plateau (Dione, 1992).

En même temps, naissent les premiers équipements comme le phare (construit en 1864) sur les collines des Mamelles, un dépôt à charbon et des casernes. Avec la construction des jetées du port (1866) suivie de l'implantation des Messageries impériales, l'escale de Dakar prend le pas sur celle de Saint-Vincent dans les îles du Cap-Vert. Dakar subit cependant la concurrence des autres comptoirs comme Gorée et Rufisque tout proche, et Saint-Louis où étaient installés le gouverneur et l'appareil administratif de la colonie. Beaucoup d'habitants de Gorée demandent des parcelles sur la presqu'île, mais





ils ne construisent pas de logement, ni de magasin préférant Rufisque plus libérale économiquement (Dione, 1992). L'administration cherche pourtant, à cette époque, à encourager la migration vers Dakar afin de rentabiliser l'occupation de cette partie de territoire.

De 1870 à 1885, la population de Dakar est stable autour de 1.500 habitants, restant essentiellement une ville de garnison et de fonctionnaires à la recherche de logements. En 1875, y transférant lui-même ses bureaux, le chef de l'arrondissement de Gorée et dépendances, le colonel Canard, notait dans son rapport : « tranquillité parfaite, toujours très peu d'habitants européens ou mulâtres. Il n'y a ici ni bottier, ni tailleur, ni perruquier; le commerce est à peu près nul et il n'y a que quelques marchands de goutte qui font un peu d'affaires. Peu de ressources alimentaires. En somme, la vie est difficile, très chère et peu agréable » (Deval, 1989).

### **LE CHEMIN DE FER ET L'ARACHIDE MARQUENT LE DÉBUT DE L'HISTOIRE**

Dakar existait avant le chemin de fer, nous l'avons vu précédemment, mais cette infrastructure, terminée en 1885, marquera le début du « développement » de la ville. Les établissements de commerce s'installent progressivement à Dakar conjointement à l'extension des cultures devenues possibles avec la pacification de l'arrière-pays. Le port de Dakar, constamment agrandi en fonction du trafic, comme en témoigne la construction d'une première jetée en 1898 et d'une seconde en 1908, devient petit à petit le plus important de la région (Sinou, 1990).

L'arachide allait faire de Dakar la capitale économique du Sénégal. L'organisation de la traite se faisait exclusivement à Saint-Louis, mais les maisons de commerce et les banques s'installent progressivement à Dakar. La présence du gouvernement général de l'AOF<sup>3</sup> provoquera plus tard, une amplification de cette installation (Mersadier, 1968). La direction des maisons de commerce pour l'ensemble de l'Afrique prenait place à Dakar. La montée des rivalités coloniales et la politique menaçante de l'Angleterre imposent en 1898 une nouvelle stratégie navale qui fait de Dakar, Diégo-Suarez<sup>4</sup>, Nouméa<sup>5</sup>, Cap Saint-Jacques<sup>6</sup>, Fort-

de-France<sup>7</sup>, Bizerte<sup>8</sup>, les points d'appui de la flotte. La présence française en Afrique de l'Ouest est également renforcée dès 1902 grâce à la création d'un gouvernement général siégeant à Dakar, capitale d'une fédération de huit territoires. Base navale dotée d'un arsenal, puis d'un port de commerce, Dakar détrône peu à peu Rufisque, principal port d'exportation de l'arachide, et Saint-Louis, débouché des escales du fleuve, qu'un estuaire ensablé et tourmenté par la barre isole toujours davantage de la mer. Sitôt achevé, le port de Dakar s'avère insuffisant pour répondre aux besoins. Il sera en construction continue tout au long du siècle (Dione, 1992)

Vers 1900, la décision de 1885 de faire de Dakar la capitale de la Fédération de l'Afrique occidentale française (AOF<sup>9</sup>) est effective. La politique de développement de la presqu'île du Cap-Vert est désormais décidée par le gouvernement général de l'AOF. Elle s'orientera dans deux directions principalement. Tout d'abord vers un effort d'équipement, afin d'améliorer le paysage de la ville, avec l'installation d'égouts, de nouveaux tracés de rues et d'édificiations de bâtiments publics, et un souci ensuite de prise en compte de l'accroissement de la population. En 1901, Degouy, un capitaine du Génie, réalise un plan d'extension pour Dakar afin de répondre à la croissance démographique. Dès 1904, les premières avenues importantes sont percées; elles sont destinées à relier les grandes installations les unes aux autres (Dione, 1992).

Le statut nouveau de la ville, capitale de l'AOF, renforce les migrations (Sinou, 1990) et Dakar compte, vers 1910, 30.000 habitants environ. Le Gouvernement envisage de distinguer dans la ville les quartiers européens des quartiers noirs avec la création de la ville indigène de la Médina (1915), exclusivement noire, comme réponse à l'accroissement de la population et suite à une épidémie de fièvre jaune. Sans en avouer l'objectif principal, il s'agissait de mettre en place une ségrégation spatiale entre les Africains et les Européens. À cette même époque, un plan directeur est donc élaboré (1914-1915) couvrant le Plateau et la Médina (CAUS, BCEOM, 2003) et donnant ainsi une assise légale à la séparation des populations.

<sup>3</sup> Afrique Occidentale Française

<sup>4</sup> Devenu Antsiranana, au Nord de Madagascar

<sup>5</sup> Nouvelle-Calédonie

<sup>6</sup> Indochine alors, maintenant Vietnam

<sup>7</sup> Martinique

<sup>8</sup> Tunisie

<sup>9</sup> La Fédération de l'Afrique occidentale française (AOF) regroupe huit colonies et le territoire du Cap-Vert (la presqu'île) désormais autonome de la colonie du Sénégal.

Dans ce sens encore, un plan d'aménagement voit le jour en 1937, confié à l'architecte Raymond Lopez, mais le plan restera sous forme d'esquisse. Il prévoyait, entre autres, la restructuration de la vieille ville, pour n'y laisser subsister que le commerce et l'administration. Ce plan privilégiait l'embellissement de la ville, appliquait le principe de la ségrégation totale (ségrégation sociale et spatiale et spécialisation fonctionnelle) et prévoyait l'aménagement au Nord de villages indigènes, séparés du reste de la ville par des zones de cultures vivrières.

La ville de Dakar va croître rapidement à partir des années 1930 et, à la veille de la Seconde Guerre Mondiale, la ville dépasse les 100.000 habitants et n'arrive pas à créer suffisamment de logements pour les nouveaux arrivants. L'effort de guerre va réduire les moyens à disposition et renforcer la crise du logement.

L'industrialisation est tardive à Dakar, elle ne commence vraiment qu'après la Seconde Guerre Mondiale, quand disparaît complètement l'esprit du pacte colonial (Mersadier, 1968). C'est d'abord l'arachide qui est traitée sur place – on ne l'envoie plus directement vers l'Europe, mais elle est transformée en huile – puis d'autres produits alimentaires, puis le textile, les chaussures, les fûts métalliques ou le ciment.

Les industries étaient conçues à l'échelle de l'AOF et pas à l'échelle du Sénégal, ceci explique l'avance de Dakar sur les autres villes de la sous-région, mais aussi les craintes lors des indépendances car chaque pays allait promouvoir leurs propres industries et sonner la fin du double avantage économique et politique de Dakar. La ville recevait avant 1960 environ 40% des investissements du FIDES (Fonds d'investissement pour le développement économique et social), ce qui montre également l'avantage que devait avoir Dakar en termes d'équipements et d'infrastructures.

La fin de la guerre marque également un changement dans les mentalités, le début d'une nouvelle ère politique qui se retrouve au niveau urbain. Le gouvernement de la métropole supprime les réglementations les plus inégalitaires du régime colonial et notamment le travail forcé. De plus, face aux limites du système colonial, l'État français cherche à intégrer culturellement,

économiquement et politiquement les élites locales qui seront plus tard amenées à diriger le pays, leur donnant notamment une représentativité politique.

Au niveau de l'urbanisme, la fin de la guerre est aussi synonyme de changements, les plans directeurs et autres schémas urbains qui n'avaient qu'un caractère semi-officiel changeront de statut avec l'ordonnance du 28 juin 1945 qui institue un caractère officiel à l'urbanisme des territoires d'outre-mer. Le Plan directeur d'urbanisme (PDU) du Cap-Vert de 1946, réalisé par la mission d'architectes-urbanistes Gutton, Lambert et Lopez, deviendra le premier représentant de cette nouvelle ère. Ce plan approuvé par l'arrêté n° 5485 du 20 décembre 1946, a servi de base à un vaste programme d'équipements relatif à l'aménagement du Cap-Vert. La gestion du plan était confiée au Service temporaire d'aménagement du grand Dakar (STAGD). L'application du PDU de 1946 a occasionné de grands travaux, entraînant une forte immigration vers le Cap-Vert.

La guerre a changé les rapports et l'État veut maintenant offrir aux élites locales de meilleures conditions d'habitation. À cet effet, il crée la SICAP (Société Immobilière du Cap-Vert) dont les buts sont la viabilisation de terrain, le développement du crédit foncier et la construction de logements. La société construira des séries de villas et d'immeubles dans le quartier de Grand Dakar, mais cette opération n'atteindra pas les objectifs escomptés. Les raisons à cela sont avant tout les prix de revient des constructions qui ne peuvent s'adresser qu'à une infime minorité de fonctionnaires aux revenus réguliers. De plus, le modèle d'habitat correspond à une vision d'un habitat social occidental et ne convenait que faiblement.

## APPARITION ET DISPARITION DES BIDONVILLES

Dès les années 50, les problèmes de logements deviennent de plus en plus importants et les bidonvilles apparaissent dans d'autres zones de Grand Dakar comme Fass et Colobane tandis que les quartiers centraux de la Médina se densifient de plus en plus. L'État décide alors d'enrayer le phénomène et déguerpit les habitants illégaux dans des zones situées

à l'extérieur de la ville, à Pikine, où de nouveaux lotissements sont tracés. Les déguerpis se voient concéder à titre gratuit une parcelle de 200 mètres carrés, mais doivent y construire leur habitation par leurs propres moyens. La première opération de ce type – Pikine ancien – est engagée en 1952. Pour l'État, elle est l'unique solution; il faut délester le centre de la ville d'une partie de sa population! Dakar crée son double: Pikine. Une fois de plus, l'afflux des migrants va être accentué avec l'indépendance en 1960, à cause notamment du statut de Dakar qui devient capitale de l'État du Sénégal et qui maintenant concentre, outre les fonctions économiques du pays (industrie, et commerce), les fonctions politiques.

L'indépendance du pays ne changera rien dans les politiques urbaines et jusqu'à la fin des années 60, on se contente de continuer avec les structures de l'époque coloniale, même si l'on se rend compte que les ressources disponibles et les méthodes employées sont largement insuffisantes par rapport aux besoins (Sinou, 1990).

La politique de déguerpissement est intensifiée et des habitants de la Médina et ceux des bidonvilles sont expulsés vers les lotissements de Grand Yoff et de Dagoudane Pikine, puis en 1967 vers Pikine-extension et en 1971 vers Guédiawaye. Ces lotissements ne concernent qu'une part des habitants de Dakar, mais en même temps les ruraux continuent d'affluer vers le Cap-Vert, créant ainsi de nouvelles zones irrégulières. Pour faire face à cette situation, l'élaboration d'un nouveau plan d'urbanisme est confiée en 1963 à l'architecte et urbaniste Michel Ecochard, qui après trois ans d'enquêtes et de travail, soumet un premier avant-projet. Son plan directeur faisant suite à une ébauche de 1961 qui entérine l'urbanisation des secteurs de la SICAP, Grand Yoff et Pikine et tente pour la première fois d'intégrer dans la composition urbaine les oubliés de l'haussmanisation dakaroise. Communément appelé « Plan Ecochard », le Plan directeur d'urbanisme (PDU) de 1967<sup>10</sup> couvre la presque île du Cap-Vert jusqu'à la forêt de Mbao. Ce PDU prend en compte l'expansion spatiale de la commune de Dakar et de la zone Ouest de Pikine-Guédiawaye, ainsi que la rénovation des quartiers anciens de Médina, Reubeuss et Grand Dakar.

Ce nouveau plan marque clairement une première rupture dans la politique urbaine qui considère l'urbanisation « spontanée » comme une « perversion urbanistique » qu'il convient d'éradiquer. Le document vise à planifier l'extension de la ville et à organiser l'installation des populations les plus pauvres en développant des opérations de lotissement dans la périphérie. Mais imaginer l'emplacement des futures zones d'extension ne suffit pas, il faut des moyens pour construire ces zones et les moyens manquent. Même problème pour les grands équipements industriels ou de service prévus (raffinerie, nouvel aéroport, ...) qui ne seront pas construits. Au même moment, la croissance démographique s'amplifie et rapidement l'urbanisation dakaroise va dépasser les limites envisagées par le plan (Sinou, 1990).

Le plan Ecochard ambitionne aussi de stopper volontairement l'urbanisation à l'Est de Pikine, afin d'organiser l'extension de l'agglomération à partir des deux pôles que sont Dakar-ville, à l'Ouest, et Pikine, à l'Est. Sur cette ambition, le plan va également se confronter à un manque de moyens. Les opérations de déguerpissement de plus en plus vastes s'accompagnent d'un effort d'équipement de plus en plus faible; les moyens à disposition ne suivent pas les besoins et la construction des bornes fontaines, par exemple, est, dans les nouveaux lotissements, de plus en plus réduite; la viabilisation des routes de plus en plus aléatoire.

En fin de compte, les politiques urbaines ne feront que privilégier, dans ces années-là, une classe moyenne solvable (principalement les employés des administrations). La SICAP<sup>11</sup> et l'Office des habitations à loyer modéré (OHLM) ne construisent des logements que pour cette catégorie de personnes à l'instar de ce qui se passe à Grand Dakar avec les cités « Des douanes » et celle « De la police ».

## L'URBANISATION FACE À LA CRISE DES ANNÉES 1970 ET DES ANNÉES 1980

La crise économique mondiale des années 1970 va remettre en cause les modèles de développement des villes du tiers-monde en général et de Dakar en particulier. L'objectif d'atteindre des normes d'équipements

<sup>10</sup> Approuvé par décret n°67-864 du 19 juillet 1967

<sup>11</sup> Société immobilière du Cap-Vert

comparables à celles en vigueur dans les pays du Nord est abandonné et les standards revus à la baisse. Le niveau d'équipement et de confort est alors pensé en fonction des moyens des usagers ; il s'agit de fournir au plus grand nombre un cadre minimal permettant aux ménages de s'installer légalement et d'éviter le développement de nouveaux bidonvilles.

Des parcelles assainies remplacent alors les lotissements dans les projets de la Banque mondiale à l'instar de l'opération de 400 hectares dans le Nord de Dakar, à proximité de l'ancien village de Cambérène (aujourd'hui, le quartier s'appelle... Parcelles Assainies). L'idée de la Banque et des autorités est de fournir pour un prix modique une parcelle de 150 à 300 mètres carrés dotée d'un équipement minimal (adduction d'eau collective et voirie simplifiée). L'achat de la parcelle peut se faire à crédit, tout comme la construction du logement. Destinées principalement aux plus défavorisés, ces parcelles sont néanmoins majoritairement acquises par les classes moyennes déjà installées en ville, qui ont une meilleure solvabilité (Sinou, 1990). Le problème des populations les plus pauvres demeure donc entier.

Dix ans après la crise mondiale des années 1970, une autre crise vient frapper le Sénégal et l'État est confronté à une grande récession économique modifiant ses choix politiques. Sur fond de baisse des revenus de la population urbaine et d'une augmentation du taux de chômage, les pouvoirs publics vont réduire les dépenses de l'État dans un premier temps, pour ensuite privilégier les investissements directement productifs au détriment des interventions d'aménagement qui, de toute manière, ne semblent pas réussir à maîtriser l'urbanisation.

Sous l'influence des bailleurs de fonds internationaux, le Sénégal passe alors à un urbanisme de gestion au détriment d'un urbanisme de projets. On cherche à rendre efficaces les services existants, les réseaux de transports publics, la voirie, le cadastre. Dans cette optique, les pouvoirs de la municipalité de Dakar sont accrus et une communauté urbaine est même créée. En portant les efforts sur la gestion, on réduit les opérations de type parcelles assainies, trop coûteuses et qui n'atteignent pas leur cible. On leur préfère des projets

plus simples, moins grands, qui visent à la régulation foncière et plus à la construction de logements, celle-ci étant laissée à la charge des populations. À cette même période et sur recommandation du sommet des villes de Vancouver (Habitat 1 de 1976), l'État assouplit sa politique en direction de l'habitat irrégulier. La politique dite du bulldozer<sup>12</sup> est progressivement gelée. Cette phase d'application d'une politique pragmatique a pour cadre d'expérimentation Dalifor qualifié de « bidonville rescapé dans la périphérie de Dakar » (Wade, 1991).

## LE RENOUVEAU DES GRANDS TRAVAUX

Aujourd'hui, deux documents font référence en matière d'aménagement urbain. Le premier est le Plan directeur urbain (PDU) du Grand Dakar qui est à l'étude depuis 2000 avec comme horizon l'année 2025. Il n'est pas encore achevé, et personne ne sait s'il le sera un jour. Ce plan fait suite au plan Ecochard – il n'y en a pas eu d'autre entre-temps – qui a été constamment actualisé jusqu'à la fin des années 1990, sans toutefois avoir été adopté et sans être opposable au tiers. La position officielle actuelle est de terminer le PDU et de l'adopter pour le rendre opposable au tiers, ce qui en ferait un document de type plan des zones (POS) et plus un document d'orientations stratégiques de l'urbanisation.

Le second document de référence qui influence la production de la ville est Le Plan national d'aménagement du territoire qui propose un développement équilibré du territoire à partir d'une meilleure gestion des mobilités. L'option stratégique principale, en plus des initiatives circonscrites à Dakar intra-muros, est la construction d'une autoroute à péage entre Dakar et Thiès. Les objectifs sont, entre autres, une plus grande fluidité de la circulation, une jonction simplifiée entre Dakar et l'intérieur du pays et l'amélioration de la mobilité urbaine dans l'agglomération dakaroise. L'infrastructure va assurer une connexion entre le nouvel aéroport international Blaise Diagne (AIBD), dont la réalisation tarde, et le centre de Dakar, ainsi que la future Cité des affaires prévue à l'emplacement de l'aéroport actuel. Il devra aussi favoriser une réorientation de l'habitat vers l'Est réduisant la pression immobilière et la saturation du centre de Dakar.

<sup>12</sup> Les quartiers précaires étaient la plupart du temps « rasés » par les bulldozers.

photographie : Jérôme Chenal



Une partie des objectifs (donc des travaux) du Plan national d'aménagement est de la responsabilité de l'Agence nationale de l'Organisation de la conférence islamique qui a en charge la construction de nombreuses infrastructures dont l'aménagement en quatre voies de la route de la Corniche Ouest et d'un tunnel, celui de Soumbédioune, pour faciliter l'accès du centre-ville, ainsi que de la réhabilitation de la VDN (Voie de dégagement Nord), pour ne citer que ces deux exemples.

### DAKAR AUJOURD'HUI

La région de Dakar produit 55% du PIB du Sénégal, détient 83% des entreprises modernes et 94% des entreprises nationales soit, pour l'année 2000, environ 1.196 entreprises sur les 1.272 du pays<sup>13</sup>. On peut remarquer aussi que, avec plus de 46% des fonctionnaires, 97% des salariés du commerce et des transports, 96% des employés des banques et 87% des emplois permanents<sup>14</sup>, Dakar demeure l'âme du pays, confirmant une situation de macrocéphalie à tous points de vue. Au niveau de l'État, nous avons vu que la politique d'aménagement du territoire national tente de parvenir à un rééquilibrage territorial la fois pour soulager

Dakar, mais également pour redistribuer les richesses sur l'ensemble du Sénégal. Pour l'heure, force est de constater que le rééquilibrage n'a toujours pas eu lieu.

Mais si Dakar attire la plupart des richesses, elle n'est toutefois pas une ville riche. Car, comme tout le reste du pays, la ville a connu une croissance démographique rapide durant ces dernières décennies, sans commune mesure avec son développement économique qui, lui, demeure plus lent. Cette donnée a entraîné un certain nombre de déséquilibres dans la distribution de la population et l'organisation de l'espace au sein même de la ville ; les déséquilibres spatiaux sont manifestes entre le Plateau privilégié – place des centralités – et les autres espaces de statut plus anonyme. La ville continentale est en proie à un étalement périphérique en tache d'huile avec la prolifération des quartiers spontanés et de l'habitat irrégulier. Ce développement a entraîné une raréfaction des réserves foncières et un désordre spatial important. Dakar apparaît, malgré ses nombreux investissements – parfois coûteux, comme une ville improvisée, mal planifiée avec la propension à l'extension urbaine anarchique où les contrastes du niveau d'équipement font penser à une sévère ségrégation socio-spatiale.

<sup>13</sup> THIAM, O. (2004) Urbanisation et mobilité urbaine. Journée de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire. Dakar.

<sup>14</sup> CONSEIL REGIONAL DE DAKAR (2004) Projet de Plan Régional de Développement Intégré de Dakar (PRDI). Dakar, Conseil Régional de Dakar.

Si le centre-ville de Dakar garde son caractère stratégique important et principal, lié aux nombreuses fonctions qu'il incarne – service, politiques commerciales et économiques entre autres – de nouvelles centralités apparaissent et sont repérables dans l'espace urbain. Il faut notamment citer l'espace du triangle Sud (Place SFAX) avec la nouvelle Radio-Télévision sénégalaise, la Banque centrale des États d'Afrique de l'Ouest, le boulevard du Général de Gaulle qui rappelle étrangement le « Chinatown » des villes occidentales et le centre commercial du champ des courses : « les 4 C ».

Autre centralité dakaroise, le domaine de la SODIDA, nouvelle zone industrielle qui accueille des usines retirées du port de Dakar et de nouvelles créations. L'implantation de petites et moyennes entreprises près des zones résidentielles est bien appréciée des promoteurs, des travailleurs et des consommateurs. Cette zone apparaît comme une alternative « réussie » à la concentration dans le centre-ville.

La Voie de dégagement Nord (VDN) et ses environs avec le nouveau pôle d'implantation des activités de services des zones résidentielles (Mermoz, Fann, Ngor, Almadies, Yoff, Foire). Ces nouvelles zones accueillent de plus en plus de Ministères, de blocs administratifs, de sièges de sociétés privées, d'écoles et quelques organisations internationales. Cette déconcentration de la ville est aussi favorisée par les nouvelles routes, les percements de boulevards issus des grands travaux. Enfin, d'autres espaces de polarité économique se sont développés le long de la route de Rufisque dans le département de Pikine où certaines banques, ainsi que des succursales de grandes entreprises, se sont implantées progressivement. L'activité économique se redéploie ainsi progressivement vers l'axe Parcelles Assainies-Guédiawaye qui concentre un potentiel démographique intéressant en terme de marché (Ndiaye, 2007).

Dans le futur, c'est la zone de Diamniadio–Yenne–Sebikotane qui devrait incontestablement devenir le pôle économique principal de Dakar, grâce notamment à la construction de l'aéroport AIBD (UN-Habitat, 2007), même si pour l'heure rien n'est effectif.

Il apparaît une diversification des zones centrales, attractives sur l'espace régional. Cependant, force est de constater que le centre-ville continue de jouer un rôle de premier plan dans l'attraction des déplacements et les flux migratoires.

# PROBLÈMES ET RÉPONSES

## UNE URBANISATION INFORMELLE

Créée dans les années 50 pour désengorger Dakar, la ville de Pikine a grandi comme le double « pauvre » de Dakar, elle a fini par prendre toute la place qu'elle avait à disposition. Et alors que Dakar concentrait la majorité des investissements, Pikine et Guédiawaye restaient sans possibilité de faire d'elles des villes à part entière. Et c'est aujourd'hui le problème de la région, elle ne compte qu'une ville, le centre de Dakar, et les autres Communes ne sont que des banlieues. Une gestion intégrée de la presqu'île aurait demandé une organisation multipolaire de la ville, ce qu'elle tarde à faire, et cela même si les centralités sont nombreuses, comme nous venons de le voir. Aujourd'hui, comme hier, l'agglomération de Dakar se développe prioritairement par l'informel. Le quartier de « Pikine irrégulier » en est l'exemple historique, mais les récents déplacements de population montrent que l'histoire se répète encore aujourd'hui, faisant même craindre une recrudescence du phénomène de développement de la ville par l'informel.

Au-delà de ces phénomènes, la vraie raison de l'informalité est le manque de moyens des ménages, de plus en plus nombreux, qui n'arrivent pas à accéder au marché foncier libre. La seule possibilité de se loger dans ce cas est le squat. En clair, le manque de moyen et le choix de déplacer les populations sont les principaux phénomènes à la base de la formation des quartiers précaires.

La croissance de la ville périphérique se fait majoritairement selon un processus désarticulé, l'espace occupé représenterait la moitié de la surface urbaine

et logerait les trois quarts des citoyens. Les pratiques foncières et spatiales sont inédites et souvent informelles. L'impact spatial de l'urbanisation se réalise de trois manières, par une densification du tissu urbain préexistant, une extension verticale, et par la formation de noyaux urbains excentrés.

L'importance croissante comme celle des quartiers d'habitat spontané est liée à la résorption de la pénurie de logements, avec une insuffisance des programmes publics, de logements sociaux, rares et inabordables pour la plupart des habitants.

L'accroissement très rapide de la population urbaine déjoue les objectifs de développement économique et social que s'étaient fixées les autorités et les populations elles-mêmes. La ville ne devient plus un choix, mais une fatalité pour ses habitants, un moment de rupture entre la ville ancienne et la ville nouvelle.

A ces difficultés, il faut adjoindre les carences et les dysfonctionnements de la planification et la gestion urbaines. Les outils stratégiques du développement urbain ne sont pas légion, les plans et autres documents d'urbanisme sont rares, souvent irréalistes, rarement appliqués.

La question du logement se pose avec acuité à Dakar, devant l'impuissance des pouvoirs publics. On rappellera que 60% des citoyens vivent dans des constructions illégales. Les programmes d'habitat sont insuffisants ou financièrement inaccessibles aux migrants, nouveaux candidats à la ville.

Le corollaire de cette croissance urbaine rapide est une occupation irrationnelle de l'espace entraînant un désordre foncier profond. Dakar a épuisé toutes ses réserves foncières. La mode est au grignotage des bouts de terre qui, pour des raisons environnementales, étaient « en jachère » la plupart du temps.

### TRANSPORTS ET MOBILITÉ URBAINE

La presqu'île du Cap-Vert semble manquer de place. La circulation devient impossible entre le centre de Dakar et le reste du pays. La faute à l'unique route qui permet de relier les deux. Mais le désengorgement de la ville n'est pas aisé. La solution trouvée est la construction d'une autoroute pour relier les deux points. Une autoroute à péage et une autoroute sans péage, les deux sur une même emprise de route. Pour l'heure, début 2009, les travaux ne sont pas achevés et les

photographie : Jérôme Chenal



problèmes de circulation sont encore plus importants qu'avant pour des raisons de chantier, un peu partout sur le tracé. Cette volonté de rendre fluide le trafic, si elle est louable, pose deux questions principales. La première est relative au choix du mode de transport et la seconde est relative aux délogements des populations qui se trouvent sur les emprises de la future autoroute.

Dakar fait le choix exclusif de la route et à l'heure où les grandes métropoles se mettent à réfléchir en d'autres termes, à l'heure où le baril de brut ne pose pas uniquement des questions financières, mais également environnementales, on peut légitimement se poser la question d'un tel choix. On sait les lobbies des routes, du génie civil, on sait la main mise des entreprises françaises sur le domaine, mais cela ne permet que partiellement de comprendre le choix. Un train réduit maintenant à sa plus simple expression – une voie, une rame – relie Rufisque à Dakar, sur un trajet identique à celui de l'autoroute. On sait également que les principaux usagers de la route sont les milliers de banlieusards qui prennent chaque jour les cars rapides et autres Dakar Dem Dikk (bus) pour aller travailler au centre-ville. Pourquoi, dans ce cas,

ne pas développer d'autres modes de transport? Mais Dakar semble vouloir jouer avec son image d'une ville moderne avec une corniche ouest à voie rapide, pouvant déplacer des milliers d'hommes, rapidement.

Ce choix de la route est renforcé par les grands programmes de la Banque mondiale et les divers financements étrangers, mais également par les fonds provenant du budget de l'État. Ils témoignent de l'importance des projets des voiries à Dakar, donnant la preuve à la fois d'un grand déficit à ce niveau et d'un choix de mobilité. Ces projets sont une réponse directe aux difficultés que les Dakarais ont pour se déplacer. Mais, comme dans la plupart des villes de la sous-région, la route ne garantira pas aux plus pauvres de pouvoir se mouvoir, ceux-ci seront exclus de la libre mobilité dans la ville. Les programmes de développement mis en place favorisent uniquement les classes moyennes et supérieures par la construction de voies rapides et autre autoroute à péage.

Le second élément dont nous parlions plus haut est celui du déplacement des populations. Les habitants de Pikine se trouvant sur la future emprise de l'autoroute devront être relogés sur les terrains de Keur Masser, à de nombreux kilomètres de là. Le succès

photographie : Jérôme Chenal



**15** Jaxaay est un terme wolof qui signifie l'aigle, utilisé par le président de la République A Wade pour symboliser «l'oiseau qui ne se laisse pas embourber dans les eaux»

d'une telle opération dépend de la distance entre le lieu de vie des déguerpis et les nouveaux terrains de relogement, mais également entre les nouveaux terrains et les bassins d'emploi. Les déplacements des populations de Pikine portent donc en eux l'échec de l'opération que l'on peut prédire dès aujourd'hui. Les populations chercheront à vendre les terrains que l'État va leur donner et essayeront de rester sur place (du moins dans un périmètre proche), rendant Pikine encore un peu plus dense.

Avec le transport vient également la question des déplacements et de la mobilité. Paradoxalement, les routes sont tellement encombrées à Dakar que toute la population fait les frais des effets conjugués des chantiers mal gérés, des pluies, des pratiques de conduite hasardeuse, et cætera. Et l'enjeu majeur, aujourd'hui est bien celui de pouvoir être mobile (Kaufmann, 2007). Et même si les thèses de Kaufmann s'appliquent aux sociétés occidentales, force est de constater que pour les populations les plus pauvres, à Dakar ou ailleurs, dans des contextes de grandes métropoles du Sud, la capacité à se mouvoir reste également au centre des préoccupations. Et de cette capacité dépend la survie. C'est pourquoi les problèmes de mobilité et de déplacement sont des enjeux majeurs pour Dakar aujourd'hui.

La question est également posée en termes d'inégalité spatiale pour les différents usagers, les classes populaires vivant en périphérie, qui doivent effectuer de longs déplacements journaliers vers le centre pour y exercer leurs activités économiques. Aux flux de migrants des campagnes vers la ville, s'ajoutent donc les migrations intra-urbaines que les autorités ne peuvent accompagner, compte-tenu de l'indigence des services publics. Les outils de planification, qui ont été mis en œuvre pour canaliser et organiser cette croissance urbaine, n'ont pas permis d'éviter une désarticulation du tissu urbain qui se manifeste aujourd'hui à travers les extensions urbaines anarchiques, les embouteillages inextricables, le bruit, la pollution atmosphérique... L'afflux de marées humaines et de véhicules qui paralysent les artères des centres urbains augmentent la pollution sonore et atmosphérique et entravent le développement des activités commerciales. Cette

crise est multiforme au point que l'on peut parler de la ville comme d'un système de carences (Ndiaye, 2008).

## UN ENVIRONNEMENT INSTABLE

L'environnement dans un contexte de saison des pluies devient un domaine d'interrogation important, partant du principe que le cadre de vie a une influence directe sur les populations. C'est un fait relativement nouveau que de faire des parallèles entre salubrité, maladie, hygiène et durée de vie, ou pauvreté. C'est une réelle prise de conscience qui se développe, sans doute portée par les grandes tendances internationales, que l'environnement est un enjeu majeur de l'espace public.

Le premier phénomène à prendre en compte est le climat, et est donc lié à une saison; l'hivernage comme on l'appelle. En effet, la présence de la pluie durant de longues semaines à Dakar, chaque année, révèle les problèmes. La plupart des problèmes existent certes tout au long de l'année, mais ils s'exacerbent sous l'effet des fortes pluies. L'environnement devient un problème, les transports ralentissent, les déguerpissements sont à nouveau à la une dans la presse, mettant les manquements de l'État en avant. Tout semble durant quelques mois prendre des dimensions exceptionnelles. Cette donnée de base, laissée de côté depuis des décennies maintenant, cette donnée physique, doit être considérée comme un élément important si l'on ne veut pas passer à côté d'une gestion et d'une planification durable de la ville. Dans le cas de Dakar, le climat joue un rôle très important.

Dakar n'a pas la maîtrise de ses eaux pluviales, sa banlieue est régulièrement exposée à des inondations. Ces dernières s'expliquent certes en partie par la forte pluviométrie, mais elles trouvent leur catalyseur dans les défaillances du système d'assainissement, la carence de la planification, certaines formes de spatialité et comportements socioculturels. La Banque mondiale encourage les autorités sénégalaises à lancer des études de Plans directeurs de drainage et de restructuration des quartiers inondés, à inventorier les actions préparatoires de restructuration de quartiers.

Les inondations de 1999 et surtout celles de 2005 ont amené l'État à mettre en place un programme de lutte contre les inondations et d'éradication des bidonvilles par la construction de logements sociaux dénommés « Jaxaay »<sup>15</sup>

## CONCLUSION

Dakar met en place un modèle, celui de la ville « moderne », celui de Dubaï et ses autoroutes, et le modèle des villes sud-africaines qui dans l'imaginaire collectif représente la réussite d'une Afrique noire dans l'économie mondiale. C'est cela que cherche Dakar : être une ville mondiale, de référence, une ville carrefour pour un pays, une région. La recherche de l'image de la modernité est présente derrière les programmes de développement, une vision mondiale sur fond d'une concurrence entre villes. Au-delà de la vitrine internationale que la ville veut être, des centaines de milliers d'habitants laissés pour compte, vivent et meurent sur les trottoirs du développement. Le problème à Dakar, c'est que la population des exclus est majoritaire,

et la ville leur échappe, elle n'est planifiée et ouverte qu'à une petite frange de nantis.

Pour mettre en place son programme de ville moderne, Dakar mise avant tout sur la route et sur son corollaire : l'automobile. Elle mise sur des modes de transport qui sont largement en voie d'être dépassés et que les villes européennes et nord-américaines commencent, de plus en plus, à remettre en question. Et pour construire ses routes, Dakar déplace les populations, sans se soucier des enseignements du passé et des expériences faites ailleurs dans ces domaines. Pikine est l'exemple qui n'a pas fonctionné, où la volonté politique n'a rien pu faire contre les dynamiques urbaines.

« Voilà l'une des faces hideuses de l'urbanisation de Dakar. Ce mouvement à deux vitesses par où les pauvres sont sacrifiés au détriment des riches et des princes et qui contraste sur le devenir social de Dakar qui ne cesse de s'élargir par des populations venues de l'intérieur du pays à la recherche du confort et du mieux-être » (Faye, 2007). C'est le cœur du problème de Dakar, ville duale avec un centre pour nantis et une banlieue, qui grandit, comme une ombre, pour les plus pauvres.

## RÉFÉRENCES

- CAUS & BCEOM** (2003) *Plan directeur d'urbanisme de Dakar horizon 2025*. Dakar, Direction de l'urbanisme et de l'architecture.
- CONSEIL REGIONAL DE DAKAR** (2004) *Projet de Plan Régional de Développement Intégré de Dakar (PRDI)*. Dakar, Conseil régional de Dakar.
- DEVAL, H.** (1989) Spécial Dakar. *Marchés tropicaux et méditerranéens*, 2271, 1317-1356.
- DIONE, M.** (1992) Dakar au fil des plans. IN CULOT, M. & THIVEAUD, J.-M. (Eds.) *Architecture française d'outre-mer*. Paris, Mardaga.
- FAYE, C.** (2007) Un township en plien coeur de Dakar. *Sud Quotidien*. Dakar.
- GIDE, A.** (1927) *Voyage au Congo*. Paris, Gallimard.
- KAUFMANN, V.** (2007) *Les paradoxes de la mobilité*. Lausanne, PPUR.
- MERSADIER, Y.** (1968) Dakar, entre hier et aujourd'hui. *Revue française d'études politique africaines*, 29, 39-50.
- SINOUE, A.** (1990) Dakar. *Bulletin d'information Architecturales*. Paris, Institut français d'architecture.
- THIAM, O.** (2004) Urbanisation et mobilité urbaine. *Journée de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire*. Dakar.
- UN-HABITAT** (2007) *Stratégie de développement urbain du Grand Dakar: Diagnostic territorial Rapport consolidé*. Dakar, IAGU.
- WADE, C. S.** (1991) *Dalifort, un bidonville rescapé dans la périphérie de Dakar*, mémoire de maîtrise de géographie. St-Louis, UCAD.

Accords et

conflits

d'intérêts

dans la

gestion de

la gare

routière

Petersen

de Dakar

## INTRODUCTION

La gestion des espaces publics urbains préoccupe chaque jour davantage les responsables des politiques d'aménagement des villes du Sud. Leur intérêt est fondé par les nombreux dysfonctionnements visibles dans les territoires urbains. La rapide croissance démographique de Dakar (demande accrue de logements, de services, d'emplois, de mobilité et d'espace) justifient les enjeux que portent ces équipements à vocations multiples : publiques et privées, marchandes et cætera.

L'emploi à Dakar se concentre fortement sur le Plateau, quartier historique et central, implanté au voisinage du port et de la zone industrielle, contrairement à la distribution de la population, majoritairement installée en périphérie. Il résulte de cette situation des migrations quotidiennes qui affectent des populations nombreuses, pour des déplacements de plus en plus longs. À cela s'ajoute l'insuffisante capacité de la voirie à régler les besoins en mobilité et la faiblesse de l'offre de stationnement. La déficience des services de transport public urbain occasionne des pertes de temps excessives, des surcoûts de transport. La ville s'installe dans une récurrente instabilité, les lieux et leur occupation se transforment rapidement, l'appropriation et la désignation des espaces sont l'objet de très nombreux conflits et sujettes à des changements dynamiques (Leimdorfer, 1999).

La fonction de centre-ville fait du Plateau un lieu de brassage, de convivialité, de mixité de populations, de richesses culturelles, artistiques et historiques, un lieu d'échanges. C'est également un lieu de forte concentration d'activités commerciales, administratives, ludiques et touristiques. Les problèmes de circulation y sont amplifiés par le stationnement anarchique et par l'inorganisation des modes de transports.

La notion d'espace public urbain n'est pas simple à définir et la question de son occupation et de son fonctionnement se pose avec acuité à Dakar, de manière visible et permanente. Les espaces publics sont souvent des lieux de concentration et de créativité, des lieux de régulation sociale, d'intégration également. Mais ils sont aussi des lieux d'exclusion.

Les espaces publics sont nombreux à Dakar. Les marchés, les jardins, les lieux de travail, les gares routières font partie du répertoire. Ce dernier cas d'espace public fait partie des plus complexes et requiert une attention particulière. La gare routière Pétersen est un espace où se développent des processus d'évolution géographique intéressants, provenant des pratiques de nombreux acteurs aux logiques de gestion contrastées. La concentration d'équipements et d'infrastructures structurants dans le noyau de la ville explique la convergence chaque jour de plusieurs dizaines de milliers de personnes vers le Plateau.

La spécificité de l'environnement propre à la gare Pétersen met en confrontation différentes logiques d'appropriation et de comportements : privées, institutionnelles, socio-économiques. La multitude des réglementations, les différentes formes de contournement des règles, mais surtout l'extension continue de l'emprise foncière des activités du secteur du transport sur les autres espaces publics marchands, occasionnent des conflits entre acteurs et dérèglent les principes de la gestion et de l'aménagement du centre-ville.

## DAKAR, UNE MOBILITÉ CONTRAIGNANTE

Les difficultés de la mobilité urbaine s'expliquent largement par le poids des mouvements pendulaires entre la périphérie et le centre dans les deux sens. « La question du transport routier est particulièrement sensible à Dakar et représente un triple enjeu : économique du fait des surcoûts qu'il engendre, social par les difficultés de se déplacer et sanitaire par son incidence sur l'environnement » (Dossier Spécial Dakar, 2000).

Le quartier du Plateau fonctionne comme un entonnoir où tout le monde arrive vite et en grand nombre, mais accède difficilement dans les centres circonscrits en fonction des activités les plus polarisantes. Selon le Plan de circulation de Dakar, on estimait en 2001 à 111% le taux de saturation du Plateau pour les sorties, et à plus de 121% pour les entrées. La circulation et le stationnement y sont devenus de plus en plus difficiles. Pendant la journée surtout, les voies sont encombrées, la capacité du réseau routier étant arrivée à saturation.

Dakar dispose d'une gamme variée d'équipements destinés au secteur du transport. Parmi ces équipements, on note les gares routières aménagées, celles non aménagées, mais reconnues par la loi, les lieux de stationnement temporaire, des parkings, des arrêts pour les autobus, des gares ferroviaires, etc. La gare routière Pétersen a été construite en 1997 pour accueillir les transports en commun à l'intérieur du centre-ville de Dakar. D'autres unités comme les gares de Lat-Dior, Colobane ou Pompier jouent aussi un rôle important dans la desserte intérieure et régionale.

Dans le cadre du PAMU (Programme d'amélioration de la mobilité urbaine), des investissements importants ont été réalisés pour tenter de résorber le déficit en matière d'infrastructures et d'équipements routiers et ferroviaires, car en plus du sous-équipement, on remarque une surutilisation des équipements existants. La localisation de certains d'entre eux n'est pas toujours

la plus appropriée, d'où la nécessité de les relocaliser. La densité en infrastructures routières est acceptable dans la ville de Dakar, 613 mètres linéaires de voirie bitumée pour 1.000 habitants, ou 57 mètres par hectare si on préfère une référence spatiale, mais on pourrait déceler son inégale répartition dans la ville. Les transports publics urbains sont caractérisés par une implication de l'État qui participe à sa gestion, depuis la Régie des transports du Sénégal (RTS) jusqu'à la Société des transports du Cap-Vert (SOTRAC), gestion marquée par des échecs successifs, d'où le remarquable positionnement des promoteurs privés dans le secteur et l'avènement de la société de transport en commun appelée DDD (Dakar Dem Dikk), avec une grande implication de l'État. On peut mieux se représenter la variété et la répartition des déplacements mécanisés selon le mode de déplacement, sous forme d'un tableau :

#### Répartition des déplacements mécanisés selon le mode de déplacement

Mode de déplacement	Nombre	Pourcentage
Deux-roues	41'339	3,7 %
Hippomobiles	7'605	0,7 %
Cars rapides	493'953	39 %
Ndiaga Ndiaye	221'804	19,7 %
Bus DDD	22'917	2 %
Ensemble autobus/cars	738'674	65,7%
Taxis urbains	94'647	8,4 %
Taxis banlieues	46'550	4,1 %
Taxis clandos	55'328	4,9 %
Ensemble taxis	196'525	17,5 %
Voitures particulières	114'533	10,2 %
Véhicules de ramassage	11'450	1 %
Cars de transport interurbain	439	-
Camions autres utilitaires	5'757	0,5 %
PTB/train	3'110	0,3 %
Modes maritimes	4'716	0,4 %
Ensemble autres modes	25'562	2,3 %
Total	1'124'238	100 %

Source : Plan de développement urbain de Dakar, 2005

## PÉTERSEN, UNE PLAQUE TOURNANTE AU CŒUR DE DAKAR

La gare est située sur l'avenue Faidherbe, entre le prolongement de l'avenue Sénégal et la rue Mangin. Reliée à tous les nœuds de communication en direction de la banlieue, elle joue un rôle non négligeable dans le système de transports urbains de l'agglomération dakaraise. Elle couvre une superficie totale de 41.948 m<sup>2</sup>. De par sa position, elle se trouve non loin des six grandes pénétrantes qui convergent vers le Plateau, du Nord au Sud. La gare reçoit chaque jour plus de 50.000 voyageurs. Dès lors, il n'est pas étonnant que la gare de Pétersen bouleverse totalement l'aménagement du centre-ville. L'espace qu'elle polarise s'élargit sur un grand rayon couvrant le marché central Sandaga, l'avenue Malick Sy, l'avenue Blaise Diagne, le marché de Thilène et ses environs. Les activités qui se sont développées autour de Pétersen sont nombreuses, mais n'ont pas toujours de liens directs avec le secteur du transport. Pétersen joue à la fois un rôle de gare routière et de marché. Ses nombreuses et diverses fonctions occasionnent un vaste désordre, obligeant hommes et femmes à se confronter éternellement à l'exiguïté du Plateau.

Fort de près de 200.000 emplois directs ou indirects, le secteur du transport dakarais connaît aujourd'hui de profondes mutations. C'est ainsi que la construction de nouveaux équipements et infrastructures engagée pour la réorganisation de ce secteur et l'accueil des unités de transports constituent des débuts de réponse dans la gestion du secteur. Dans ce cadre, Pétersen devrait accueillir un site multimodal de transport avec des aires de stationnement modernes et un centre commercial. Le projet de restructuration de la gare routière s'inscrit dans le programme de réaménagement urbain du Plateau et de refonte du plan de circulation du centre-ville.

Pétersen se veut un équipement de type moderne. La gare a été conçue en respectant des normes de construction et d'hygiène. Divers aménagements ont été promus par les maîtres d'œuvre ou par des initiatives informelles pour mieux adapter les mouvements des populations et les diverses activités à la configuration spatiale. La promotion des équipements de commodité est restée une priorité: des édicules publics à usage privatif avec huit boxes sanitaires gérés par la SAGES, une salle de réunion ou de conférence des

photographie: Jérôme Chenal



regroupements de chauffeurs, un centre commercial occupant le centre de la gare, une salle réservée à la société de transport Dakar Dem Dikk, un bureau de banque, une station service, une mosquée et des unités de mécanique générale et de vente de pièces détachées autour de la gare.

L'activité de transport intègre des acteurs divers et variés : les chauffeurs, les apprentis, les *coxeur*, (qui sont des rabatteurs de clients), les *dieundo* (qui accompagnent et assistent les apprentis), les *rogadiérou man* (qui orientent les cars à l'intérieur de la gare) et les *rallouman* (qui font monter les clients au niveau de la gare, moyennant le paiement d'une « rançon » de 100 CFA par car). Parmi les autres acteurs du transport à Pétersen, il faut retenir ceux de la mécanique et de ses différentes sous-composantes (tôlerie, soudure, électricité, etc.).

À l'intérieur de la gare, la tendance est à l'organisation des acteurs du transport en regroupements corporatistes. S'y côtoient quatre groupements de transporteurs privés affiliés au syndicat national des travailleurs des transports routiers du Sénégal, les regroupements des chauffeurs de Faidherbe/Pétersen, de Tolbiac/Mairie, d'Esso/Port et des chauffeurs de taxis. Avec le renouvellement du parc de transport en commun dans le cadre du PAMU<sup>1</sup>, ces regroupements de chauffeurs partagent l'espace avec les GIE (Groupe d'intérêts économiques) propriétaires des minibus de marque Tata. Les destinations sont réparties en tenant compte des besoins des usagers. Les tarifs sont fixés par l'État en concertation avec les acteurs du transport et les usagers.

Pour les autres activités, la plus dynamique dans la gare routière est, de loin, le commerce. Il a connu un regain d'intérêt avec l'arrivée des commerçants chinois implantés sur le Plateau. Mais la gare ploie sous l'emprise de la « cantinisation » impulsée par les Chinois. Les marchands ambulants ont su profiter des prix très compétitifs proposés par les Chinois pour assurer leur « auto-insertion » dans le marché de l'emploi. On note aussi la présence d'autres acteurs informels comme des vendeurs d'eau fraîche, de glace, de boissons, de thé, café, lait, journaux, des cireurs de chaussures, des laveurs de voiture.

La restauration jouit aussi d'une assez bonne emprise spatiale. Ces vendeurs occupent le prolongement de l'avenue Sénégal à l'intérieur de la gare. Ils sont « rangés » en ligne continue et semblent être bien organisés, malgré leurs étals caractérisés par leur précarité. Le prix des repas est à la portée de la plupart des bourses. Cette activité qui débute très tôt le matin se poursuit durant toute la journée. Le soir, elle perd de son ampleur, jusqu'à devenir quasi-inexistante à certaines heures.

D'une manière générale, l'encombrement du site et de ses alentours est une réalité. Le manque d'espaces disponibles fait que certains travaux de réparations sont effectués à l'intérieur même de la piste de stationnement.

## UNE GESTION SOUS CONCESSION

Traditionnellement à Dakar, le mode de gestion appliqué dans les gares routières est une gestion directe par de multiples services dépendants d'une Municipalité. La division « Halles et marchés » assurait l'entretien, la sécurité et le secteur commercial au niveau des gares ; la Direction de l'aménagement urbain

---

<sup>1</sup> Programme d'amélioration de la mobilité urbaine

s'occupait de l'éclairage public, des infrastructures, du nettoyage et des travaux ; le Service de la perception municipale collectait les taxes quotidiennes. Cependant, le manque de qualification des agents a toujours constitué un des facteurs les plus limitatifs dans le choix d'un mode de gestion.

C'est pourquoi, la gestion de la gare Pétersen a été confiée à la SAGES-Vimax (Société africaine de gestion et de stationnement) en mars 1999, de façon à consacrer une recommandation des orientations de politiques de mobilité urbaine. La SAGES a assuré, pendant une période de six mois, la gestion des sites de Pétersen et Lat-Dior en partenariat avec une autre société, Vimax, qui a apporté initialement son expertise en techniques de gestion. Après une période transitoire de gestion commune, la SAGES a poursuivi seule la gestion, non sans difficulté.

La restructuration du transport urbain renforce la concurrence dans l'occupation et l'appropriation de l'espace. Sur ses 41.948 m<sup>2</sup>, la gare routière abrite une aire de stationnement des transports urbains de masse (cars rapides et Ndiaga Ndiaye), un parking pour véhicules particuliers, des taxis urbains, des bus Tata, un centre commercial et plusieurs autres sous-espaces aussi convoités les uns que les autres.

La nouvelle dimension de la gare tient à la spécificité de son mode de gestion concessionnaire confié à la société SAGES-Vimax<sup>2</sup>, qui intervient dans le cadre d'un contrat signé avec la ville de Dakar. La gestion de l'équipement est conjointement confiée à la ville de Dakar et à la SAGES, 60% du solde positif doivent être versés au concédant, tandis que les 40% reviennent à la SAGES. Ce mode est en concurrence avec les formes d'endo-gestion pratiquées par les regroupements de chauffeurs et des auxiliaires du transport, celles du sous-secteur artisanal et celles déployées par les GIE. La cohabitation entre les acteurs du développement et les populations ne va pas toujours sans trahir certaines tensions. Ces conflits occasionnent de graves incidents.

A Pétersen, les différents gestionnaires ont chacun leur stratégie et des compréhensions de l'espace parfois contradictoires. La gare est un lieu de convoitises et d'enjeux, elle est à la fois un lieu de production de richesses, d'urbanité, un espace privilégié d'intégration urbaine et non d'exclusion, mais aussi, en tant que lieu géré par des acteurs dont les intérêts sont presque toujours opposés, un espace de négociation enclin aux échanges conflictuels, voire de disputes.

L'avis des acteurs<sup>3</sup> sur le fonctionnement et la gestion de la gare est révélateur des difficultés de gestion constatées : 74,5% d'entre eux apprécient les évolutions dans la tenue, l'organisation et le mode de construction de la gare, 25,5% sont d'avis contraire. Près de 57% pensent que la gare peut recevoir tous les véhicules désirant y stationner, environ 40% affirment que la gare de Pétersen joue bien son rôle, en répondant aux aspirations de ses usagers. L'avis sur sa localisation révèle que 75% la trouvent très stratégique, quand environ 25% la trouvent encombrante. La gare est aux yeux des nombreux acteurs très adaptée et fonctionnelle, son dynamisme laisse pourtant apparaître son étroitesse et exigüité par rapport aux charges qui lui sont dévolues. La demande en stationnement est croissante, mais la gare est incapable de la satisfaire. Elle a pourtant un rôle clé à jouer dans la fluidité du trafic du Plateau. L'opinion des populations quant à savoir si la gare joue bien son rôle premier, montre la polarisation des

---

**2** En partenariat avec la société de droit canadien sous contrat avec Stationnement Montréal et Mac Kay Meters, spécialisés dans la fabrication de matériel de stationnement, elle est devenue maintenant la SAGES.

---

**3** Le présent papier tire ses données de nombreuses enquêtes quantitatives faites par El Hadji Mamadou Ndiaye

avis: 61% pensent que ce rôle est bien joué, alors que 39% pensent le contraire.

Les commerçants jouent un rôle important dans l'animation de la gare, même s'ils occupent l'espace le plus souvent de façon informelle. Excepté dans le centre commercial, il ne devrait pas y avoir de commerces à l'intérieur de l'équipement, mais il est facile de constater qu'il en va bien différemment: cette activité est tellement présente qu'elle rivalise avec celle du transport, en tout cas au niveau de l'occupation de l'espace. Personne ne semble y voir un problème, on soutient que le « commerce et transport sont deux secteurs indissociables », qu'ils font bon ménage. On recommande même de prévoir à l'avenir, lors de la création de prochaines gares routières, des espaces plus importants pour accueillir le secteur commercial. Cet avis est partagé par les acteurs de la mécanique et les représentants des activités en relation avec ce domaine.

### UNE GESTION CONFLICTUELLE

D'un point de vue administratif, on note une ambiguïté entre la ville de Dakar et la Commune d'arrondissement de Dakar Plateau (CADP). D'après les textes de lois portant sur la décentralisation, les deux structures disposent de prérogatives leur permettant d'assurer

la gestion de la gare: la loi 96-06 du 22 mars 1996 du code des collectivités locales fixant l'organisation administrative et financière des Communes d'arrondissement et leurs rapports avec la Mairie de ville stipule dans son article 117 que: « Le Maire exerce la police des routes dans l'intérieur des agglomérations, mais seulement en ce qui concerne la circulation sur les dites voies. Il peut, moyennant le paiement des droits fixés par un tarif dûment établi, donner des permis de stationnement ou de dépôt temporaire sur la voie publique... ». La Mairie de Dakar, autant que la CADP, peut faire sienne la présente disposition.

Autre élément d'interprétation, cette même loi 96-09 du 22 mars, cette fois dans son article 23, stipule que « les recettes de fonctionnement de la Commune d'arrondissement proviennent des recettes fiscales limitativement énumérées ci-après, de l'exploitation du domaine des services communaux et des ressources issues de subventions par la ville... ».

Cependant, le Ministère de l'intérieur, par sa lettre n° 1896/Mint/DCL du 24 août 1999, s'est appuyé sur ces deux articles pour décider que l'argument technique prime sur le droit et affecter en conséquence la tutelle du projet à la Ville de Dakar. Ce que la CADP conteste et trouve incohérent, voire injuste, y voyant une décision aux soubassements purement partisans



et politiques. Quoi qu'il en soit, c'est le concessionnaire qui doit dès lors assurer la sécurité et la surveillance de l'équipement et tenir le rôle de police de la gare, s'occuper de l'entretien et de la réparation du site en cas de détérioration ainsi que de la collecte des taxes directes (frais de stationnement dans le parking payant, utilisation des toilettes publiques, etc.) et indirectes perçues, principalement la taxe versée par les cars en partance qui est d'abord collectée par le groupement, qui reverse ensuite au concessionnaire une part des 100 CFA<sup>4</sup> par car et par départ.

D'évidents rapports de forces sont relevés dans cette forme de gestion. Outre la pression exigée par la mission de service public, l'équipement devient enfin rentable pour l'autorité à qui la SAGES assure une rentrée de ressource sans exiger en retour qu'elle effectue des dépenses de fonctionnement. De fait, la SAGES verse 60% de ses recettes globales nettes à la Ville de Dakar. Malgré cela, les taxes collectées quotidiennement apportent à la SAGES des niveaux de recettes appréciables, soit plus de 125.000 CFA par jour. À en croire le gérant de la plate-forme, « la SAGES verse annuellement entre 25 et 35 millions à la Ville de Dakar ». Comparée au bilan de gestion des années précédentes, la concession est sans aucun doute un grand succès. Les recettes sont générées par plusieurs formes d'exploitation qui présentent toutes des bilans annuels positifs.

Avec 36,8% des recettes, les abonnements constituent les plus grandes sources de rentrées de fonds. Les propriétaires de véhicules particuliers travaillant au Plateau préfèrent s'abonner, soit mensuellement, soit annuellement, pour avoir la possibilité de toujours stationner en lieu sécurisé. Les parcmètres, avec 30,1%, représentent la deuxième plus importante source de recettes. Au nombre de 450 et occupant 460 places à la faveur des parcmètres à tête double, leur occupation se fait par paiement d'une taxe de 50 francs toutes les 20 minutes. Les autres sources d'entrées de recettes sont: les horodateurs, les fourrières, la taxe prélevée après le passage des cars, le parking et les vespasiennes. Ces chiffres sont sans commune mesure avec ceux des autres gares routières de la ville et du pays.

### **AVIS SUR LA GESTION**

Les populations étant les principaux bénéficiaires et les acteurs les plus concernés par une bonne marche du système des transports et de gestion des gares, elles ont un rôle primordial à jouer. Une bonne gestion de la gare de Pétersen participe à la crédibilité du concessionnaire, mais aussi à la réduction des pertes liées aux habituels dysfonctionnements du secteur des transports. Les avis des populations sur la gestion de la gare montrent les divergences d'opinion. Pour 50,7%, la gestion est parfaite; 30,7% pensent que la gestion de la SAGES n'est pas bonne ou doit être améliorée; 16% manifestent leur désapprobation.

La gare routière Pétersen, noyau du système des transports urbains de masse dans le centre-ville de Dakar, est un espace confronté à de nombreux problèmes environnementaux. Le constat est que le cadre de vie alentours se dégrade de plus en plus. L'utilisation de l'espace ne se fait pas toujours en respectant les normes d'hygiène les plus élémentaires. Le taux de fréquentation assez important de la gare devrait normalement conditionner une augmentation des mesures sur le plan environnemental et sanitaire.

L'ampleur de l'insalubrité est manifeste. Les usagers se plaignent du non-respect des mesures d'hygiène. Le ramassage des ordures n'est pas régulier, le nombre des poubelles est nettement insuffisant, ce qui pousse parfois les usagers à improviser, ça et là, des déversoirs d'ordures. La SAGES a pourtant passé un contrat avec une société pour le nettoyage et le ramassage des déchets, mais la satisfaction est loin d'être affichée par les usagers. Ils dénoncent la dégradation progressive du milieu : la gare devient de plus en plus sale, et les occupants se rejettent la responsabilité de cette situation. Paradoxalement, les activités de réparation contribuent à accentuer l'insalubrité à l'intérieur de la gare. Elles ne sont jamais suivies de nettoyage, imbibent le sol d'huiles de toute nature et étalent les épaves et la ferraille partout dans la gare et le voisinage, participant activement à la dévalorisation des conditions de travail et de vie.

Les conséquences sont multiples et les problèmes de santé publique récurrents à Pétersen. Les causes de ces carences sont nombreuses et la responsabilité est, en réalité, partagée entre tous les usagers, populations riveraines, acteurs du transport et du commerce et pouvoirs locaux.

Espace public très convoité, Pétersen n'échappe point à la règle : c'est un lieu de forte confrontation et de conflits multiples. Les accidents et autres incidents y sont fréquemment enregistrés. Dans un espace à l'intérieur duquel le laisser-faire et le laisser-aller sont notables, les incohérences pourraient cependant constituer la règle et finir par permettre un mode de gestion informel, mais efficace. Mais les instances de la SAGES continuent à pourchasser les interdits et tout ce qui leur paraît devoir être prohibé, comme le prouvent les panneaux de signalisation ou d'indication très visibles à l'intérieur de la gare. Mais sans véritable application des sanctions, il ne résulte de tout cela que des désagréments, voire des désordres, de l'anarchie. Ainsi la taxe est source de tension entre gestionnaires et acteurs du transport ou du secteur informel. La concession est perçue par certains d'entre eux comme une nouvelle taxe imposée aux différents acteurs car, estiment-ils, dans les autres gares routières du pays, la gestion est assurée par les groupements de transporteurs qui s'occupent de l'organisation de l'activité de transport. La dure concurrence motivée par la recherche du profit maximum fait que chacun utilise l'espace à sa guise, sans se préoccuper de l'ordre et de la cohérence. Mais c'est surtout au niveau du secteur commercial qu'il y a le plus de problèmes et de conflits.

Pétersen, avec son taux de fréquentation quotidien de plus de 50.000 personnes, est une gare trop petite pour satisfaire toute la demande en transport du Plateau de Dakar dans des conditions acceptables, et c'est un véritable calvaire que vivent les populations qui viennent prendre le car aux heures de pointe<sup>5</sup>, entre 16h et 20h. Ce sont des bousculades, des heurts, des insultes qui fusent de partout, car les véhicules sont alors en nombre insuffisant, alors que les clients deviennent de plus en plus nombreux, et la nervosité est à son comble.

La plupart des dysfonctionnements soulevés augmentent les risques d'insécurité dans la gare. Les dégâts occasionnés par ces conflits ne sont pas mesurables. Dans le journal Sud Quotidien du 15 octobre 2004, on nous apprend que la veille « un homme d'une trentaine d'années a trouvé la mort à la gare routière de Pétersen, après avoir eu la tête broyée par un car rapide à bord duquel il cherchait

---

**5** C'est aussi le moment de la journée choisi par les chauffeurs pour débiter le « sectionnement des trajets », ce qui augmente les coûts des déplacements, car au lieu de respecter les destinations normales, les transporteurs divisent les trajets en deux rotations. Par exemple, un trajet Dakar-Guédiawaye, qui coûte 200 CFA, devient un trajet Dakar-Parcelles Assainies à 150 CFA, puis un trajet Parcelles Assainies-Guédiawaye à 100 CFA, soit au final 250 CFA au lieu des 200 le reste de la journée.

photographie : Jérôme Chenal



à prendre place. L'individu, accroché à la fenêtre du véhicule, essayait, dans la bousculade, d'entrer dans le car par la fenêtre, quand, suite au démarrage en trombe du véhicule, il a perdu l'équilibre. violemment projeté à terre, il s'est retrouvé sous le véhicule dont l'une des roues lui a marché sur la tête ».

### LES INITIATIVES DE CONVERGENCE

La correction des difficultés enregistrées par la gare dans son évolution exige une approche globale et participative capable de tenir compte des sensibilités diverses. L'équipement présente ses spécificités liées à son ancrage territorial stratégique dans le développement communal. Les enjeux sont multiples et forcément contradictoires. En plus de la sécurisation des lieux au double plan social et sanitaire, la dimension de la rentabilité économique doit être cernée dans l'intérêt des nombreux acteurs intervenant dans l'exploitation de l'équipement.

Il est aussi utile de mettre en place certaines mesures visant à réglementer l'hygiène des acteurs de la gare routière, c'est-à-dire l'ensemble des règles qui doivent être respectées par chacun pour conserver leur santé et éviter ainsi tout risque de contamination ou de diffusion de maladies. De ce point de vue, elle vise l'hygiène individuelle, mais surtout publique ou

collective, et l'assainissement de la gare, de manière à garantir l'épanouissement de la vie sous tous ses aspects. L'hygiène publique concerne en particulier la salubrité de la gare, des usagers, des équipements, des cars. C'est pourquoi, afin de protéger les populations, des mesures d'hygiène doivent être prises : interdiction de jeter ou de déposer des débris sur les trottoirs, les chaussées et sur la piste ; interdiction de déverser des eaux usées, de déposer des excréments et des urines sur les voies publiques ; interdiction de jeter des ordures ou des déchets dans des lieux autres que les poubelles installées ; installation de bacs à ordures et de poubelles sur les allées de la gare ; ramassage quotidien des ordures et déchets ; renforcement du personnel de la SAGES en charge de la sécurité et du nettoyage ; construction d'un poste de santé.

La gestion de la gare doit s'intégrer dans une perspective articulée d'aménagement urbain et d'amélioration durable de la mobilité, encore trop entravée par la superposition en un même lieu des centralités politiques, administratives, commerciales et résidentielles. La définition des priorités s'annonce dès lors conflictuelle et contraignante. Des actions transversales tels la restructuration des espaces du Plateau, la réorganisation du système de transport urbain, le renforcement

de l'offre de transport avec la modernisation du parc automobile et la formalisation des parkings réservés au stationnement payant s'avèrent nécessaires et urgentes. Mais, plus encore, les résultats probants passent par l'appropriation des différents projets par les populations et par l'adoption de comportements socioculturels progressistes.

Les acteurs et utilisateurs de l'équipement développent des stratégies en créant des associations et des regroupements destinés à s'auto-défendre. Le réseau des acteurs du transport intervient dans la gestion et la formation des acteurs du transport au niveau de la gare routière Pétersen. Cette action est jugée bénéfique par les populations et les partenaires. Des stratégies de co-gestion se présentent comme les plus efficaces pour optimiser la gestion des équipements sociaux collectifs, et on aurait dû parler d'une gouvernance locale concertée de la gare Pétersen. L'objectif de cette gestion concertée est de démontrer la possibilité du renforcement de la capacité décisionnelle des organisations professionnelles et des agents économiques de la filière du transport dans les collectivités locales et à l'échelle de la régulation institutionnelle » (ENDA-Graf, 2006), surtout devant l'accentuation des contraintes amplifiées par le partage inégal des ressources économiques, informatives et techniques, et la crise de la gestion municipale.

L'insuffisance des ressources des collectivités locales et le manque de qualification des acteurs des secteurs intervenant dans ce type d'équipement constituent une entorse aux réformes engagées dans le cadre d'une gestion urbaine durable des espaces de transport. Dans son intervention le réseau utilise diverses stratégies allant de la négociation à la formation de ses membres, surtout les plus jeunes et les moins qualifiés. En ce qui concerne le développement durable du secteur des transports urbains, il dépend d'un nombre élevé de variables, en termes de choix des infrastructures, de politiques de prix et d'affectation de l'espace.

L'interaction entre la politique des transports et celle de l'affectation de l'espace (gares routières, habitats, commerces, bureaux, industries, loisirs) est une donnée capitale de la gestion urbaine.

## CONCLUSION

---

La gestion d'un espace public ouvert comme la gare de Pétersen est un indicateur pertinent de mesure de l'efficacité des politiques d'aménagement urbain et des interrelations entre les projets de développement urbain et les innovations dans le système de production de richesses des populations. Pétersen est un grand révélateur de dynamiques urbaines. A travers l'analyse de son fonctionnement et son mode de gestion, on peut voir comment se construisent, socialement et spatialement, tous les symptômes du malaise urbain : occupation anarchique, obstructions à la mobilité urbaine, dégradation du cadre de vie, etc. C'est un espace à haut risque sur le plan sanitaire, avec la présence d'une multitude d'acteurs qui cohabitent, se côtoient et entretiennent des relations parfois très conflictuelles, en adoptant des attitudes contradictoires et paradoxales.

La gestion de Pétersen est affectée par de nombreuses convoitises et divergences liées directement aux intérêts des uns et des autres. Les enjeux de la construction et de l'exploitation de la gare ne se limitent pas à la réorganisation du système de transport dans le centre-ville, ils s'étendent aux rapports de pouvoir et aux relations sociales entre opérateurs de transport, décideurs politiques, collectivités territoriales locales et société gestionnaire pour le contrôle du centre-ville et la recherche de profits et satisfactions diverses.

Mais la problématique de la gestion de la gare Pétersen ne constitue pas un cas à part, et la « bonne gouvernance » de la gare comme de tout équipement urbain, ne découlera que de la gestion adéquate de la région urbaine de Dakar, dont elle n'est pas dissociable.

## RÉFÉRENCES

---

**MARCHÉS TROPICAUX ET MÉDITERRANÉENS** (2000) *Spécial Dakar* (dossier), 1723-1759.

**ENDA-GRAF** (2006) *Rapport d'activités et rapport financier du Réseau des acteurs du transport*. Dakar, ENDA-Graf.

**LEIMDORFER, F.** (1999) Enjeux et imaginaires de l'espace public à Abidjan : discours d'acteurs. *Politique Africaine*, 74, 51-75.



Recherche

action &

quatre ans

de Pkine

à Pétersen

## UN CENTRE ET UNE PÉRIPHÉRIE

L'espace public renvoie à tous les lieux fonctionnels « non clos » d'une ville que les populations investissent pour réaliser divers objectifs vitaux. Qu'il s'agisse d'un marché, d'une gare routière, d'une rue, d'une avenue, d'un quartier ou d'un parc, l'espace public a un intérêt social, économique, culturel et politique évident. Le cheminement dans les méandres du marché Syndicat et de la gare routière de Pétersen révèle la présence d'espaces multidimensionnels et multifonctionnels, le cadre physique se créant sans cesse, lui donnant du sens et déterminant la nature des fonctions. Les espaces publics ne sont, dès lors, pas unitaires, ils sont des lieux qui se décomposent en une multitude de sous-espaces pour former un ensemble « cohérent », tant d'un point de vue économique, social que politique.

Le texte qui suit fait le récit d'une expérience: une recherche-action menée par l'ONG sénégalaise ENDA-Graf, en deux lieux emblématiques de l'agglomération dakaroise, la gare routière de Pétersen en son centre, et le marché Syndicat<sup>1</sup> de Pikine, à sa périphérie.

Pétersen, comme toute gare routière, a un trait dominant, une activité principale: le transport. La gare a été mise en place selon un mode de gestion classique, par une société concessionnaire. Derrière cette réalité formelle, une déconstruction et une recomposition de l'espace de la gare par les occupants, les usagers et par l'informalité sont à l'œuvre. Comme la gare est un espace situé au centre-ville de Dakar, là où les normes urbanistiques et les règles de gestion qui encadrent son fonctionnement sont relativement strictes, cette situation lui confère une particularité, si on en fait l'analyse dans le sens de la modernité, qui est de trancher avec les autres modèles de gare routière qui existent ailleurs dans la ville et qui gardent la marque d'une gestion « à l'ancienne », pour ne pas dire traditionnelle.

De son côté, le marché Syndicat de Pikine, situé dans la banlieue de Dakar, est un lieu où se développe principalement le commerce de fruits. L'histoire de ce marché, né des processus de déguerpissement des populations des vieux quartiers de Dakar, en dit long sur la difficulté des autorités à faire respecter les normes de gestion officielles. Une auto-régulation de la gestion de l'espace par ses occupants y a en effet cours. Principal marché de fruits qui accueille et offre des opportunités d'activités à des ruraux venus de l'intérieur du pays, le marché Syndicat a un profil « rural » très marqué, tant du point de vue de la composition sociale, que du point de vue des modes d'occupation de l'espace et de la dynamique de ses activités.

Ces deux sites présentent des profils sociaux et spatiaux extrêmement différents, mais tous deux sont parfaitement significatifs de Dakar – notamment sur le plan normatif –, l'un du centre de la ville, l'autre de sa périphérie. En effet, les normes urbanistiques et urbaines sont beaucoup plus contraignantes dans les sites centraux que dans les périphéries qui bénéficient d'une gestion de l'espace public que l'on peut qualifier d'extrêmement tolérante. Le centre de Dakar est la vitrine de la ville et, dans ce sens, il mobilise une grande partie de l'attention, des finances et du contrôle institutionnel de l'État, ce qui est loin d'être le cas de Pikine. C'est le principe de la cour et de l'arrière-cour. Le choix de ces deux espaces publics permet donc

---

<sup>1</sup> Le nom du marché fait référence à sa première implantation à côté des locaux d'un syndicat. Depuis, le marché a déménagé, gardant toutefois son nom d'origine.

de disposer d'éléments forts de comparaison, pour approcher conséquemment le problème de la gestion urbaine durable des espaces publics.

### UNE DÉMARCHE DE RECHERCHE-ACTION

Pour analyser les équipements publics retenus comme études de cas, mais également prolonger les résultats obtenus en direction des autorités, en favorisant la participation de tous les acteurs sociaux pouvant, à un moment ou un autre du processus, assumer un rôle de protagoniste – ne serait-ce que comme usager –, ENDA-Graf a adopté les principes de la recherche-action, avec lesquels elle est familière. L'étude a été menée avec le concours d'une équipe qui associe des jeunes chercheurs issus du milieu universitaire et des travailleurs sociaux d'ENDA-Graf intervenants depuis plusieurs années dans divers champs du développement. L'établissement du lien entre les connaissances théoriques et les réalités du terrain facilite l'élaboration de stratégies d'urbanisation durable. Avec une dynamique qui associe des praticiens et des universitaires, les capacités de recherche-action sont renforcées, par suite les chances de résultats en terme de recherche et en terme d'action multipliées.

En Afrique, les espaces publics sont par essence des espaces de recherche-action, car ils n'échappent pas aux dynamiques qui traversent l'urbanisation avec son lot d'approximations, d'incertitudes et d'imprévisibilités. La conception des espaces publics telle qu'elle est perçue par les techniciens des villes n'intègre pas toutes les dimensions, laissant fréquemment de côté la dimension culturelle. La culture de l'occupation de l'espace et ses effets induits entraînent des déviations qui sont source de tensions et de conflits : les usagers de l'espace public ont d'autres pratiques spatiales qui désorientent les concepteurs et les pouvoirs publics et reconfigurent l'espace urbain. Ainsi les occupants des lieux publics sont des acteurs de la recherche à part entière, en cela qu'ils ont des capacités à lire et à comprendre les lieux où ils évoluent. Ils savent décodifier le jeu des acteurs, cerner les divers enjeux. Ils parviennent à identifier et à valoriser les potentialités et opportunités qui existent dans ces espaces pour les transformer, en régulant les modes de prise de décision, pour faire de ces espaces publics des interstices

d'inclusion, des lieux de dialogue, de production de biens et services. Pour, enfin, *despécialiser* les espaces publics. La spécialisation réduit et fige les espaces publics et leurs occupants dans des rôles et des activités prédéfinies qui ne laissent aucune place à la créativité, sinon l'élargissement de la base de ces activités. Avec la *despécialisation*, les espaces publics ne sont plus l'affaire des techniciens, mais également des occupants qui y apportent leur touche propre, avec tout ce que cela comporte en terme de renforcement, mais aussi de dysfonctionnement. De plus, les occupants-acteurs des lieux publics peuvent analyser et rendre compte de tout cela, participant activement à la recherche-action.

Dans les espaces publics, habituellement une fonction principale l'emporte sur les autres. Pourtant, le pluralisme fonctionnel que peut avoir un espace pour répondre aux besoins et préoccupations des usagers en fait un espace intégrateur. Par conséquent, les besoins et préoccupations de tous les acteurs, notamment des occupants, doivent être pris en compte dans l'aménagement et la gestion des espaces publics. Les techniciens chargés de concevoir les aménagements, la gestion et le fonctionnement de l'espace public se doivent d'interagir avec tous les acteurs – dont les occupants – pour favoriser l'architecture d'un cadre respectueux de la sensibilité de chacun et de tous. C'est pourquoi la fusion entre recherche-action et recherche académique constitue un levier important pour baliser le terrain de la valorisation de tous les regards, dans la construction de la ville et des espaces publics qui la structurent.

### LES MÉTHODES DE LA RECHERCHE-ACTION

La recherche-action a puisé dans diverses méthodes qui sont utilisées les unes après les autres, ou parfois dans un même temps, le but étant de les coupler, afin d'en gommer les biais et d'avoir une connaissance approfondie des situations, en vue de l'action.

LES RÉCITS D'EXPÉRIENCE ont permis de comprendre la structure des activités entreprises, leur sens et leur portée. Ils ont fait comprendre les apprentissages effectués, les leçons apprises par les porteurs d'expériences et les perspectives qu'elles se donnent. Les motivations des personnes et des groupes sont connues. Tous les processus d'exclusion

et d'inclusion ont été explicités au fur et à mesure que les expériences ont été racontées.

LES ENTRETIENS LIBRES ont porté, avec une attention particulière, sur les conflits de perspectives. Il s'est surtout agi de valoriser les occupants des espaces publics en tant qu'acteurs-chercheurs, en les mettant en perspective de recherche dans un dialogue social et politique avec les étudiants et l'équipe d'ENDA-Graf, mais aussi avec les décideurs. Le dialogue a surtout porté sur les modes de gouvernance et de gestion des espaces publics, les opportunités et les ressources qui existent dans les espaces publics, la façon dont ces ressources sont gérées, les attentes réciproques des acteurs, mairies, services techniques, assainissement et occupants de l'espace public.

UNE DYNAMIQUE D'ÉCHANGES a ensuite été impulsée, sur la santé, l'habitat, le financement des activités génératrices de revenus. Nous sommes partis de l'hypothèse que, selon le profil de chaque espace public et de ses acteurs, les sensibilités, les postures, les préoccupations des occupants sont spécifiques. Les sous-espaces qui composent l'espace public nous ont permis de prendre en charge les diverses échelles.

LA COMMUNICATION – par le biais d'ateliers d'acteurs – étant un axe transversal essentiel qui conditionne l'atteinte des objectifs de la recherche, elle a été inscrite comme un levier majeur de la recherche. Surtout quand on sait à quel point le déficit de communication sur les différentes fonctions de l'espace public est un obstacle objectif à une gestion durable. Dans chaque espace public concerné par la recherche, un groupe local de chercheurs et d'usagers a été mis en place. Pour Pikine, le groupe ainsi créé était composé de vendeurs de fruits, de gargotières, de portefaix, de charretiers, d'agents municipaux et de riverains. À Pétersen, le groupe local était, quant à lui, composé de transporteurs, de membres des syndicats présents sur le site, de gargotières, de mécaniciens, de tôliers, de cireurs, de vendeurs et de riverains. Les différents groupes en mesure d'accéder à l'espace public et de lui donner sa publicité peuvent être dans des perspectives complémentaires d'inclusion ou conflictuelles d'exclusion. Aussi bien à la gare routière Pétersen qu'au marché Syndicat, les groupes locaux de recherche-action ont coordonné les actions de communication dans le cadre du programme.

photographie : Boubacar Touré Mandemory



DES RENCONTRES D'ÉCHANGES PÉRIODIQUES sous forme d'ateliers de travail ont été organisées sur des thèmes spécifiques comme la gestion et l'aménagement du cadre physique, la santé individuelle et collective, la gestion financière en rapport avec le recouvrement de la fiscalité ou encore la sécurité. L'objectif de ses ateliers est d'amener les occupants des espaces publics et les différents acteurs institutionnels à renouveler leurs regards sur leur travail en questionnant tous les aspects qui influencent les contraintes liées à la gestion des espaces publics.

DES PROMENADES EXPLORATOIRES ont été effectuées pour dialoguer, au gré des rencontres, avec des acteurs organisés ou non organisés, de nature à toucher un échantillon suffisamment représentatif de tous les acteurs qui fréquentent les espaces publics. Il s'agit d'un ciblage social raisonné pour diversifier les regards et valoriser les points de vue de tous les occupants. Ceci est dicté par le fait que la saisie du quotidien des occupants est porteuse d'informations structurantes qui permettent de mieux appréhender toutes les réalités des espaces publics.

LES RÉCITS DE VIE D'ACTEURS, à travers des entretiens libres ou non structurés, ont permis de retracer l'histoire de leur installation dans les espaces publics et, chemin faisant, cerner tout le sens du rapport qu'ils ont avec ces espaces.

LES ITINÉRAIRES nous montrent que les acteurs ont des stratégies pour intégrer les différents espaces. Un itinéraire met au centre la personne ou les personnes qui ont une histoire, des stratégies, et les espaces publics sont des champs fertiles qui favorisent diverses formes d'évolution. De plus, une *cartographie des initiatives* a été faite. Les espaces publics sont des lieux de création institutionnelle, mutuelle de santé, groupement de restauratrices, d'associations d'artisans, d'association religieuse, que l'on trouve sous forme de *dahira*<sup>2</sup>, de tontine, d'association ou de mosquée.

Enfin, ENDA-Graf a procédé à l'accompagnement des initiatives qui renforcent le lien social, permettant aux occupants de résoudre des problèmes importants : accès aux soins et à l'habitat, financement des activités génératrices de revenus. Le renforcement du lien social entre les occupants des espaces publics et la consolidation des initiatives collectives qui sont entreprises ont constitué un levier qui a actionné la recherche-action, tout en renforçant les capacités des occupants à se repositionner dans les espaces publics. Les occupants des espaces publics y passent plus de temps que dans leurs maisons, pour ceux qui en ont une. Le renforcement de leurs possibilités d'accès à des services contribue à la socialisation de l'espace et surtout à l'humanisation du milieu urbain, il permet ainsi de constituer des communautés vivantes.

## LES ACTEURS DANS L'ESPACE PUBLIC

L'espace public mobilise et intéresse une pluralité d'acteurs situés partout sur l'échiquier urbain, mais entretenant entre eux des relations très étroites et complexe, tout à la fois d'inclusion, de complémentarité, de conflit et d'exclusion. Il s'agit de relations « fonctionnelles » dans lesquelles chacun tire un profit, même s'il est loin d'être toujours financier. Certains acteurs – les occupants, les marchands, les chaland – sont très visibles, alors que d'autres, comme les services techniques de l'État, les collectivités locales ou les guides religieux le sont peu, du moins pas directement, même s'ils sont connectés à la vie des espaces publics par le biais de leurs

---

**2** Formation confrérique qui regroupe des disciples musulmans qui ont fait acte d'allégeance à un guide religieux

disciples (*talibés*). Et si ces acteurs semblent dans un premier temps « invisibles », ils jouent pourtant un rôle de premier plan dans la gestion formelle et informelle des espaces.

Sur les espaces publics, le premier niveau de compétence est celui des Ministères, donc de l'État. Mais au cours des échanges avec les occupants, nous avons pu noter la méconnaissance par les premiers du rôle, des domaines de compétence et de responsabilité des différents Ministères. Ce qui constitue un obstacle au dialogue social et politique, et limite les possibilités d'une gestion concertée des espaces publics.

Qu'il s'agisse des marchés ou des gares routières, les espaces relèvent tous de plusieurs départements ministériels comme le Ministère des infrastructures et des transports terrestres ; le Ministère des collectivités locales et de la décentralisation ; le Ministère de l'intérieur ; le Ministère de l'urbanisme, de l'habitat et de l'aménagement du territoire ; le Ministère de la justice ; le Ministère de l'économie et des finances ; et enfin le Ministère du commerce et des PME.

Ces différents ministères influencent le secteur des marchés et celui des gares routières, malgré le fait qu'ils ne sont pas toujours visibles dans le champ des activités, ceci malgré la décentralisation qui donne désormais aux communes plus d'autonomie et de responsabilité dans la gestion des territoires. À l'occasion de la prise de grandes décisions qui affectent la vie de ces deux secteurs, comme celle concernant l'augmentation des tarifs de transport ou la fixation des prix de certaines denrées de première nécessité pour n'en citer que deux, on voit monter en première ligne ces acteurs étatiques clés qui font valoir et imposent leur présence et leurs compétences dans l'espace public. Tout conflit qui éclate sur un espace public et est de nature à troubler l'ordre public fait intervenir la police, qui profite de rappeler que son rôle est de maintenir l'ordre, en recourant à des moyens répressifs à l'occasion. L'État central est de fait très présent, même s'il affiche stratégiquement un semblant d'absence qui renforce son autorité dans les espaces publics. Cette posture de l'État dans les marchés et les gares routières est dictée, par le fait que ces deux équipements publics concentrent de nombreuses activités qui structurent l'économie populaire, appelés prosaïquement secteur informel. Le laisser-faire de l'État a permis aux acteurs

intervenants dans ces secteurs de prendre beaucoup d'initiatives et, chemin faisant, de développer suffisamment de capacités d'autogestion et d'entrepreneuriat dans les divers domaines qui concernent leurs activités traditionnelles. Au marché Syndicat de Pikine, la présence de l'État s'exprime à travers les relations feutrées avec la municipalité. Il n'existe pas d'investissements physiques structurant participant de l'aménagement de l'espace de la part de l'État. À la gare routière Pétersen, le cadre physique a été relativement bien aménagé avec un schéma architectural « moderne ». La présence de l'État est beaucoup plus marquée avec la société concessionnaire SAGES liée à l'État par contrat de concession. Cependant il faut noter que la SAGES maintient une certaine distance institutionnelle avec l'État et agit par acteurs interposés, c'est-à-dire qu'elle traite directement avec les organisations des occupants évoluant dans la gare routière, selon des règles arrêtées entre les différentes parties. Entre le laisser-faire et le laisser-aller « stratégiquement » entretenu par l'État, une sorte de sentiment d'absence de l'État finit par habiter les différents usagers qui prennent par la suite certaines libertés dans le cadre de l'occupation des lieux.

Le deuxième niveau de compétence après celui des ministères est celui des municipalités. L'ancrage dans les territoires municipaux de la ville de Pikine et de la ville de Dakar fait du marché Syndicat et de la gare routière Pétersen des espaces qui relèvent de la compétence de ces municipalités qui y exercent leur rôle de mobilisation de la fiscalité. Des collecteurs dûment mandatés mènent quotidiennement cette tâche qui participe au renforcement des capacités financières des municipalités. La fiscalité constitue une des lignes de fracture entre les acteurs étatiques et les usagers des espaces publics qui, en retour, attendent des services une amélioration conséquente de leur cadre d'activités. Car les municipalités sont propriétaires des infrastructures, même si elles ne sont réalisées que grâce au concours financier de l'État ou de ses partenaires (bailleurs de fonds), comme ce fut le cas de la gare routière Pétersen, construite dans le cadre du troisième Programme de développement urbain de Dakar (PDU), avec l'appui de la Banque mondiale et de l'ACDI (Agence canadienne de développement international), ainsi que la contribution du gouvernement du Sénégal.

Les municipalités constituent donc, des acteurs « visibles » de la gestion urbaine et leurs relations avec les usagers sont ponctuées par des moments de tension, de conflit, mais aussi de dialogue, pour rechercher les nécessaires compromis.

### DES CONFLITS DE COMPÉTENCE ENTRE ACTEURS INSTITUTIONNELS

Avec l'introduction, en 1996 au Sénégal, des politiques de décentralisation, un nouveau découpage territorial a eu lieu, avec la création de collectivités locales aux compétences déterminées. La loi 96-06 portant code des collectivités locales a permis de créer des régions, des communes de ville, des communes d'arrondissement et des communautés rurales. La ville de Dakar compte aujourd'hui 19 communes d'arrondissement, dont celle de Dakar Plateau qui abrite la gare routière Pétersen, tandis que la mairie de Pikine a été découpée en 16 communes d'arrondissement, dont celle de Pikine Est qui abrite le marché Syndicat. Dans le cadre de la gestion des gares routières et des marchés, des conflits de compétence ouverts opposent, parfois, les mairies d'arrondissement qui accueillent ces espaces publics et les mairies de ville. Le point fort du conflit porte évidemment sur la collecte de la taxe municipale qui contribue au renforcement des capacités financières des collectivités locales. L'argent constitue un élément fondamental dans le jeu des relations entre les acteurs. Il n'est pas excessif de mentionner la centralité de l'argent dans les dynamiques des espaces publics. La gestion durable des espaces publics, doit nécessairement intégrer cette dimension, c'est-à-dire les enjeux de pouvoir autour du contrôle ou de la gestion de la ressource financière. Il ne s'agit pas, dans la gestion des espaces publics, d'affirmer la centralité d'un seul acteur, mais d'appuyer une démarche multi-acteurs tenant compte des intérêts de chacun, préoccupations, perceptions et places de toutes les parties prenantes, notamment des couches les plus démunies, les défavorisées.

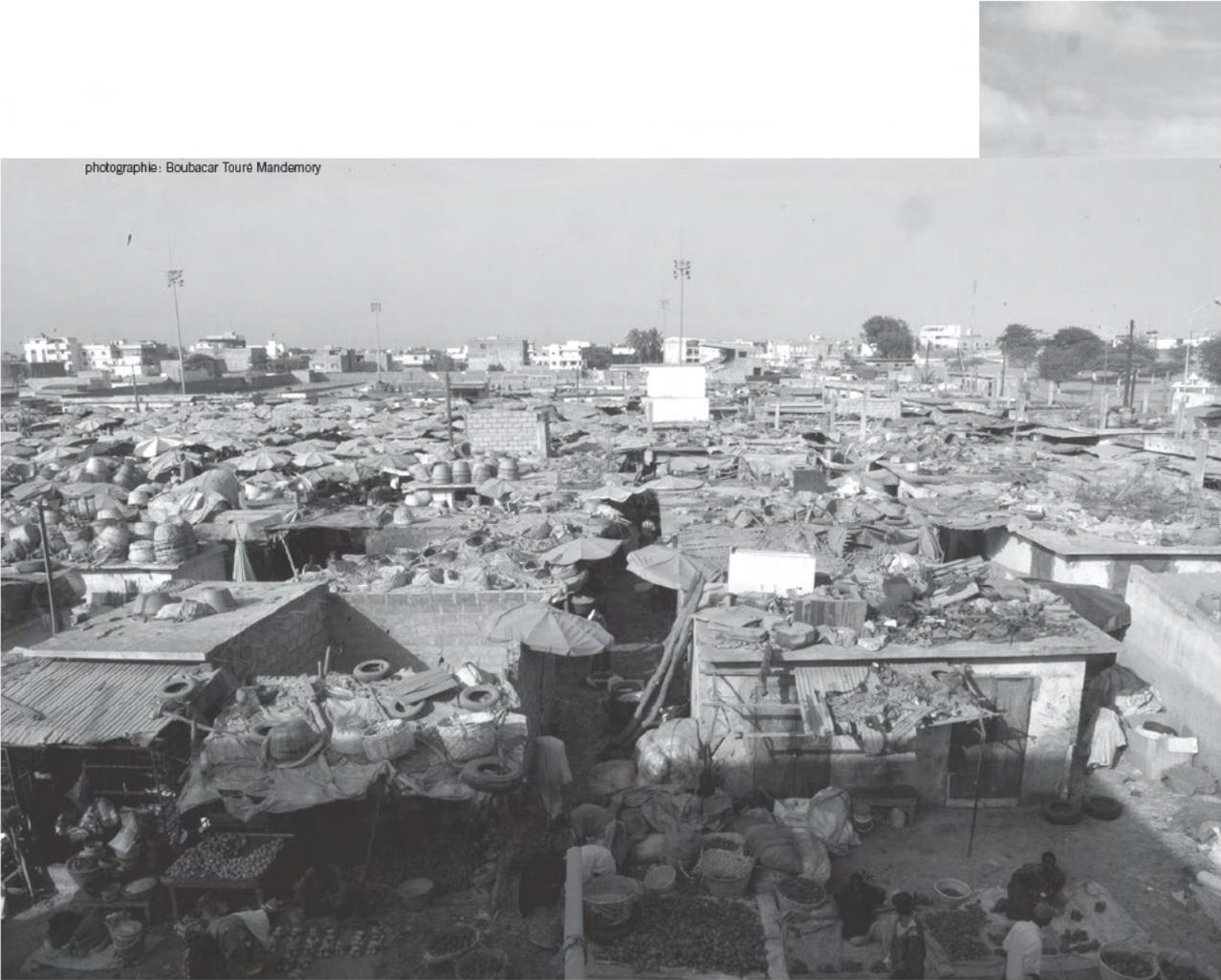
Les municipalités, tout comme l'État central, investissent très peu dans les espaces publics, mais cherchent à prélever des recettes qui sont utilisées dans une large proportion en dépenses de fonctionnement. Ce qui explique la précarité des infrastructures, mal entretenues, qui ne s'adaptent pas à l'évolution et

aux exigences des demandes nouvelles. On constate une absence de réinvestissement au bénéfice des usagers des recettes tirées des taxes qui ont pourtant été prélevées dans les espaces publics. S'en suivent des situations de crise et des tensions de toutes sortes : refus de payer la taxe, grève des marchés ou des gares routières. À la longue, les municipalités et l'État perdent leur crédit face aux occupants des espaces publics qui se trouvent dans l'obligation de prendre en charge eux-mêmes les questions de salubrité telle que l'évacuation des ordures, l'aménagement de l'espace, la sécurité dévolue aux pouvoirs publics. À force de pallier aux insuffisances ou aux carences de l'État, les occupants des gares et des marchés sont amenés à se substituer aux services publics, engendrant une confusion de rôle et de responsabilité. Ce qui laisse une large place aux rapports de force entre les occupants et les décideurs publics.

L'insuffisance de la concertation sur les normes urbanistiques en rapport avec l'aménagement des espaces publics contribue à installer les espaces publics dans des dynamiques de transformation perpétuelle, assimilables de l'extérieur à des situations anarchiques. Cependant, de l'intérieur, cette « anarchie organisée » obéit à des mobiles, à des jeux d'intérêts et des rapports de pouvoir. L'occupation et la gestion des espaces publics s'inscrivent dans une logique d'opérations au coup par coup, insuffisamment concertées, qui ouvrent la porte à toutes les formes de combines et de trafics dans l'utilisation des lieux. À Syndicat, il n'y a pas de véritables voies de passage aménagées pour les usagers et il leur faut se faufiler entre les étals de fortune installés çà et là, pour parcourir le marché. À Pétersen, les voies aménagées à l'intérieur de la gare pour les bus sont utilisées par les vendeurs et les laveurs de voitures. La fonction de circulation entre en conflit avec les activités commerciales ou de restauration, et parfois même, paradoxalement, avec les activités de transport.

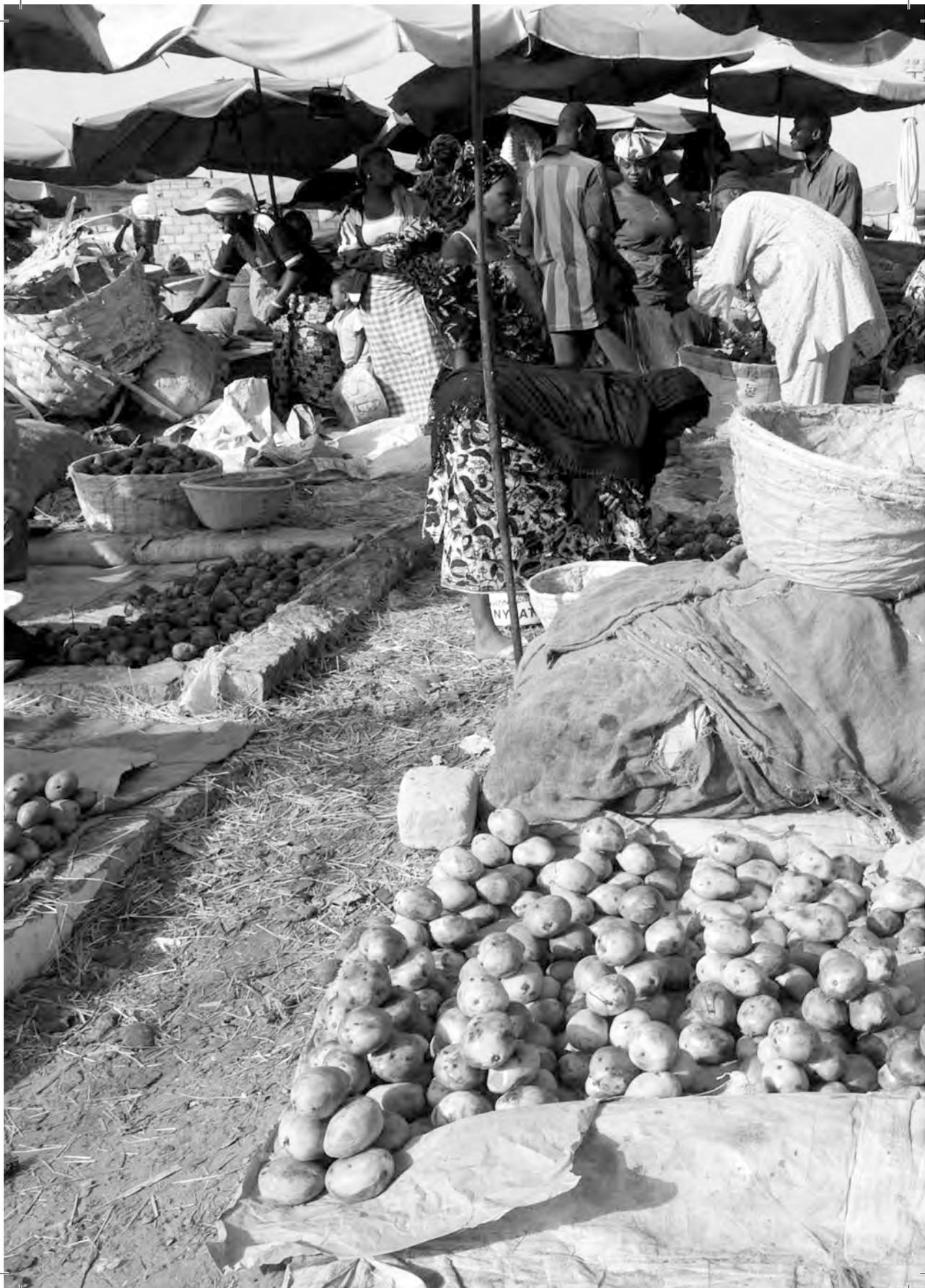
Cependant, des initiatives citoyennes prises à travers la construction de cantines, l'aménagement et le nettoyage des espaces publics par les occupants préoccupés par l'amélioration du cadre de vie, participent à pallier l'inaction des pouvoirs publics, lesquels font face, à un contexte économique qui amenuise leurs capacités financières.

photographie: Boubacar Touré Mandemory



photographie: Jérôme Chenal







## LES RELATIONS ENTRE LES ACTEURS

Les acteurs concernés par le fonctionnement des espaces publics entretiennent des relations multi-formes obéissant à des principes pas toujours explicités et qui restent dans le domaine du tacite et de l'implicite dans bien des cas. Les rapports classiques dominants-dominés ne sont pas toujours de rigueur, car au marché Syndicat comme à Pétersen, le compromis et le consensus constituent le socle sur lequel reposent les rapports entre les différentes catégories d'usagers des espaces publics. Il faut noter deux niveaux dans les relations entre acteurs. Les relations entre institutions et usagers d'une part et la relation que les usagers entretiennent entre eux d'autre part.

Les relations entre les usagers et les acteurs institutionnels sont principalement de type fonctionnel, elles sont bâties sur le principe de la « redevabilité » ; en d'autres termes, l'État, par le biais de ses services déconcentrés, veille au bon fonctionnement des marchés et des gares routières. Les agents de l'administration publique, présents sur les lieux, travaillent pour que les occupants remplissent leurs obligations en payant les taxes dues au titre de la fiscalité. Les agents des services chargés du contrôle de l'hygiène publique exercent des pressions multiformes sur les usagers qui font souvent l'objet d'amendes. Tout cela se traduit le plus souvent par des conflits ouverts ; car, pour ceux qui paient, la fiscalité doit servir au renforcement de la fonctionnalité du marché ou de la gare routière. Au marché Syndicat, Madame F. Seck, occupante d'un étal, lâche : « *Nous en avons marre de déboursier quotidiennement de l'argent pour le compte de la Mairie qui en retour ne fait rien pour nous mettre dans des meilleures conditions de travail* ». Madame A. Diagne, membre du groupement des femmes du marché Syndicat, ajoute : « *Nous organisons de façon quasi régulière des journées d'investissement humain pour rendre propre et accueillant le marché ; car il y va de notre santé, mais aussi celle des populations qui se ravitaillent dans ce marché. La Mairie est prompte à récupérer les taxes, mais elle est timide dans la réhabilitation des infrastructures, notamment l'assainissement du marché* ».

Au marché Syndicat, la municipalité est perçue comme un « parasite », un prédateur pour les usagers

qui se désolent du manque d'investissement dans l'entretien et la réhabilitation des infrastructures.

L'aménagement et la gestion des espaces publics que constituent le marché Syndicat et la gare Pétersen s'inscrivent dans une logique technique et de rentabilité financière au profit des collectivités locales. L'inexistence d'un service de médiation, d'appui et de conseil aux occupants constitue un déficit institutionnel majeur. Les territoires physiques des espaces publics ne sont pas en eux-mêmes sources de problèmes ; c'est la cohabitation entre personnes ou groupes aux intérêts souvent divergents qui génèrent des conflits. Ce contexte exige un mode de gestion qui favorise la communication, des normes et des décisions concertées. Il s'agit d'espaces où tout bouge, où rien n'est figé, et par conséquent où il faut des compromis dynamiques pour favoriser les nécessaires régulations porteuses de plus-value sociale. Il y a des options à prendre dans la responsabilisation des occupants à travers la contractualisation entre eux et les pouvoirs publics, surtout dans la maîtrise technique de certains ouvrages.

## DES RELATIONS TEINTÉES DE CORRUPTION

Au marché Syndicat, le fonctionnement informel favorise les stratégies de contournements et de ruses dans les relations entre les acteurs. Certains collecteurs préfèrent s'engager dans des « combines » avec certains vendeurs qui ne leur donnent que la moitié de la somme due pour autant qu'ils l'encaissent pour leur propre compte. Ce qui occasionne des pertes financières préjudiciables à la municipalité. Cet incivisme fiscal, qui fait le lit de la corruption, constitue un véritable goulot d'étranglement dans la gestion durable du marché Syndicat et des espaces publics qui fonctionnent sous le même modèle. « *Autant payer la moitié du tarif aux collecteurs que de verser toute la somme à la Municipalité dont on ne sait quelle utilisation elle va en faire. D'ailleurs avec les collecteurs, nos relations sont tellement bien huilées que je ne suis pas obligée de payer toujours la taxe. Nous avons notre arrangement interne et chacun y tire profit. La Municipalité nous ignore, donc nous l'ignorons* ». Dans cette phrase, nous pouvons lire le jeu de dupes que se livrent les acteurs clés qui développent une mentalité de « néo-rétribution ». L'alliance entre collecteurs et

vendeurs, qui permet à ces derniers d'échapper à leurs obligations citoyennes en ne versant pas la taxe municipale, traduit également le déficit de concertation entre acteurs qui devraient pourtant partager les enjeux et les défis de leur champ d'intervention.

À la gare routière Pétersen, la SAGES a du personnel chargé du nettoyage des lieux, appuyé par le camion de ramassage des ordures mobilisé par la Municipalité. Ici, les taxes ne constituent pas en soi un problème, car les organisations syndicales présentes dans la gare routière ont mis en place un système de collecte des taxes directement avec la SAGES ce qui facilite la transparence dans le recouvrement de la fiscalité. À la gare routière, il faut noter une forte culture syndicale, des traditions de lutte solidement ancrées dans les organisations de transporteurs. Différentes sous-sections sont affiliées à des centrales syndicales parmi les plus représentatives du pays. Les activités de transports sont organisées par ces organisations syndicales qui ont arrêté avec la SAGES un *modus operandi* qui fixe les règles du jeu. Leurs traditions de lutte s'expriment à travers leurs capacités d'auto organisation, de tisser des alliances, d'élection de délégués et de négociation. Leurs relations avec les acteurs institutionnels tels que les municipalités et les services techniques de l'État sont beaucoup plus formelles. Le dialogue social et politique qu'ils entretiennent avec les acteurs institutionnels postulent à une gestion concertée de l'espace public comme gage de la durabilité.

L'affiliation ou l'appartenance au parti majoritaire qui dirige la Municipalité est un élément fondamental dans la régulation des relations entre les acteurs institutionnels et les usagers. Les commerçants et autres vendeurs organisés en comités d'entreprise du parti utilisent leur position pour dialoguer avec le Maire sur les sujets qui intéressent le marché. En cas de conflit, les militants du parti se mettent en avant pour négocier avec la Municipalité. Ils constituent également les « boucliers » qui justifient les mesures les plus impopulaires prises par les autorités municipales, comme par exemple le fait de laisser les questions de salubrité sous la responsabilité des usagers. Dans le marché, les comités amplifient les décisions du parti et y entretiennent, à certaines périodes, un débat politique ou politique intense. Car les débats ne sont pas absents des espaces publics.

Mais s'ils s'y prolongent, c'est sans constituer cependant un intérêt central. L'espace public n'est qu'un champ d'amplification des débats politiques, il n'est pas – dans nos deux cas – un champ de confrontation politique majeur. Cela dit, les partis politiques et les syndicats ne perdent pas de vue le rôle et l'importance des marchés et des gares routières dans la formation de l'opinion publique et les conquêtes sociales et politiques. Ainsi, leur présence dans les espaces publics renforce les capacités de négociation et d'alliance des occupants. Cela contribue également à l'expression d'une citoyenneté active par ailleurs dans les espaces publics.

### CONCURRENCE ET COMPLÉMENTARITÉ DES DYNAMIQUES INTÉGRATIVES

Il y a une concurrence sourde entre les occupants dans leurs offres de services marchands. Au marché Syndicat, différentes personnes et groupes mènent les mêmes activités dans le même espace en fonction des saisons ou de la demande. Chacun a sa propre stratégie marketing pour avoir la faveur de la clientèle, si certains chantent, d'autres dansent, ou vont vers les clients avec une certaine « agressivité ».

La complémentarité et la réciprocité se jouent à fond entre les acteurs qui s'appuient mutuellement selon leur standing et les intérêts en jeu. Les grossistes font souvent des prêts de marchandises sans garantie, basés sur les relations de confiance. Dans la gare routière, les transporteurs et les acteurs de la mécanique ont des formules souples d'offres de services avec de modes de paiement peu contraignants. Les usagers de l'espace public entretiennent des relations horizontales de convivialité et de renforcement mutuel. Différentes initiatives fédératrices permettent aux acteurs des marchés ou de la gare routière de mener des activités communes à caractère social, économique et culturel. Ils développent entre eux différentes formes d'échanges et de partage

Avec l'exode rural, Dakar connaît un essor démographique très rapide posant le problème de l'insertion des nouveaux arrivants. La crise de l'emploi salariée renforcée par les difficultés d'accès à une formation qualifiante met en marge de nombreuses personnes qui n'arrivent pas à trouver un emploi dans le secteur formel. Dans ce contexte, le transport, le commerce

et les activités qui leur sont annexes offrent des possibilités d'insertion qui ne nécessitent pas des formations qualifiantes ou diplômantes et encore moins des moyens financiers importants. Ces secteurs constituent des débouchés professionnels pour les néo-citadins et les urbains issus de milieu défavorisés.

Dans les espaces publics, on assiste à un regroupement familial autour d'activités économiques d'auto-promotion. Il s'agit d'une économie sociale solidaire qui permet d'assurer la survie du groupe familial. Généralement dans les espaces publics, les premiers arrivés, après une expérience avérée de plusieurs années, accueillent, orientent et accompagnent leurs parents. Ils les entraînent à la conduite des activités économiques. Au fur et à mesure, ces derniers prennent leur autonomie après avoir acquis de réelles capacités de gestion et d'entrepreneuriat : ainsi se met en place une chaîne familiale de production. Ce qui contribue au resserrement et à la revitalisation des liens familiaux et sociaux. Cette solidarité familiale se traduit par le contrôle d'une filière par une famille, comme dans le secteur du transport, avec ses entreprises familiales gérées qui ont pignon sur rue. On peut en dire autant dans les marchés où le commerce de gros de certains produits est aussi contrôlé par des familles. Dans cette dynamique la famille affirme son statut d'unité de production, d'acteur majeur dans tout le procès de lutte contre la pauvreté. Les initiatives collectives de survie renforcent les liens familiaux.

### L'ESPACE PUBLIC ET LA TRANSFORMATION DE L'ESPACE URBAIN

Les espaces publics influencent leur zone d'emprise en favorisant des modifications de leur environnement immédiat. Au marché Syndicat, la plupart des maisons aux alentours sont devenues des entrepôts de marchandises, tandis que dans d'autres des chambres ont été transformées en boutiques. Les rues, à force d'accueillir des étals, ont permis au marché de s'élargir, en pénétrant, sinon en dévorant une bonne partie du quartier. Dans un contexte marqué par la rareté de l'emploi, certaines populations riveraines se sont lancées dans les activités de petit commerce qui leur permettent d'accéder à un minimum vital. Le marché a fait naître de nouvelles vocations.

À la gare routière, le processus de transformation de l'espace est beaucoup plus marqué. La gare routière a favorisé le développement de beaucoup de micro-entreprises en son sein, mais aussi tout autour. Des micro-entreprises de mécanique, de tôlerie ou de peinture automobile se sont installées tout au long de la façade ouest de la gare routière. Une activité débordante de vente de pièces détachées est menée au quotidien dans plusieurs boutiques. Les maisons des alentours n'ont pas pu résister. Elles sont ainsi devenues des boutiques de vente de pièces détachées et des ateliers de réparation automobile. L'école qui jouxte la gare n'a pas été épargnée, elle est aujourd'hui encerclée et asphyxiée par les cantines des commerçants, érigées par la Municipalité de Dakar Plateau pour élargir son assiette fiscale.

Le cas des commerçants chinois est également révélateur : les premiers d'entre eux se sont installés dans la gare routière Pétersen et dans ses environs. Aujourd'hui, ils occupent tout le boulevard du Général de Gaulle, transformé en quelques années en espace marchand, et font ainsi émerger un nouveau centre d'affaires, un pôle commercial attractif qui attire le tout Dakar.

### L'ESPACE PUBLIC ET LA SANTÉ DES POPULATIONS

Le marché Syndicat et la gare routière Pétersen sont des lieux de forte concentration humaine. Ils enregistrent au quotidien un mouvement important : 50.000 personnes pour Pétersen et 10.000 pour Syndicat. Cette affluence peut contribuer à la propagation, de maladies contagieuses déjà favorisées par l'insalubrité due à une production importante de déchets et d'ordures et dont la gestion est souvent déficiente.

À Pétersen, de réels efforts sont fait pour rendre la gare accueillante avec un minimum d'infrastructures, toilettes publiques, poubelles et un systèmes d'évacuation des ordures. C'est la SAGES qui en a la charge, sous le contrôle des organisations syndicales, mais aussi en vertu du respect du cahier des charges qui lie la société à l'État. Il importe de souligner l'avantage d'avoir une société concessionnaire qui joue le rôle d'interface entre les pouvoirs publics et les communités de gares routières et de marché, en assurant la prise en charge d'un domaine d'intérêt public : la santé.

Cependant, il faut noter l'installation massive de restaurants de fortune peu respectueux des normes d'une alimentation saine, mais attirants, du fait de la modicité des tarifs proposés (entre 250 et 300<sup>3</sup> CFA). On peut remarquer des vendeurs de toutes sortes et des ateliers de réparation qui génèrent beaucoup d'ordures ou de produits polluants. Monsieur O. Gning le reconnaît, « *ici, il y a beaucoup d'ateliers de réparation automobile, il y a forcément une pollution sonore. Il faut ajouter aussi le fait que nous utilisons des produits toxiques qui affectent d'une manière ou d'une autre la santé* ». Il est évident que les ateliers de réparation automobile contribuent à la pollution sonore et atmosphérique. Ils utilisent différents produits chimiques dont ils ne mesurent pas toujours la toxicité. Les ateliers ne sont pas souvent équipés pour respecter les normes de sécurité et de prévention des maladies dues à la pollution. Les voitures de transport, dont la visite technique est souvent douteuse, laissent échapper à chaque départ des fumées noires qui attestent fort éloquentement de leur vétusté. Les facteurs qui touchent la santé sont réels à Pétersen ; mais ils ne font pas l'objet d'une attention particulière, c'est-à-dire qu'ils ne sont pas intégrés comme axe de travail dans la gestion de la gare routière.

Au marché Syndicat de Pikine, il n'existe pas d'infrastructure adéquate, pas de réseau d'assainissement et la gestion des déchets n'est pas organisée. Le dépotoir d'ordure du marché sert en même temps pour les populations riveraines qui y versent leurs eaux usées. Pendant la saison des pluies, les eaux de ruissellement renforcent l'insalubrité du marché situé dans une cuvette. Syndicat est assis sur un tapis d'ordures, laissant émaner des gaz aux odeurs suspectes, dont les effets ne sont pas suffisamment perceptibles pour préoccuper les occupants. Ici, on semble défier les normes d'hygiène et de salubrité, malgré les missions du service d'hygiène qui effectuent sur les lieux des contrôles inopinés. Le paradoxe est que le marché constitue le principal lieu d'approvisionnement des populations en denrées de consommation courante comme le mil, les arachides, le maïs, les fruits et les légumes. Or les produits ne sont pas toujours bien exposés ou protégés du contact avec des agents pathogènes. Les mouches qui pullulent çà et là font la navette entre les tas d'immondices qui jonchent le sol du marché et les denrées proposées à la consommation des clients. Selon certains occupants, les services municipaux sont les principaux responsables de cette situation, car ils prélèvent la taxe municipale sans se soucier de l'amélioration du cadre physique du marché. Les mouches et les ordures sont les éléments les plus visibles du décor du marché Syndicat. Ce qui fait dire à un usager que « *c'est Dieu qui prend soin de nous, car l'environnement du marché est très insalubre* ». Cette attitude fataliste semble entretenir le contexte d'insalubrité qui n'inquiète pas les vendeurs confortablement assis devant leurs étals, ni les acheteurs qui viennent se ravitailler. Il ressort cependant qu'il existe d'étroites relations entre l'insalubrité des espaces publics et la santé des occupants et des usagers.

Dans la mise en œuvre des politiques de santé, les espaces publics, les marchés et les gares routières ne sont pas suffisamment pris en compte, nonobstant le fait que les occupants et les usagers qui les fréquentent sont confrontés à diverses formes de vulnérabilité qui les exposent aux maladies. L'accès aux soins et aux services

---

**3** 656 CFA = 1 EUR

On compte entre 0,45 et 0,5 EUR pour un repas.



de santé constitue une préoccupation des usagers des espaces publics. Ils ont souvent recours à l'automédication favorisée par la vente illicite de médicaments à l'intérieur même de la gare routière ou aux services des charlatans qui ont élu domicile dans les espaces publics, opérant au mépris de la loi. De surcroît, comme Pétersen et Syndicat accueillent une importante population animale (chats, chiens errants et rats), les interférences entre pathologies animales et humaines ne sont malheureusement pas suffisamment connues pour conduire à un programme efficient de prévention. Les animaux en divagation couvrent un champ très vaste et favorisent la dissémination des agents pathogènes. Les communautés d'usagers de Pétersen et de Syndicat n'ont pas suffisamment pris conscience de cette donnée et il n'y a pas de gestion des risques sanitaires, celle-ci n'étant pas suffisamment et solidement ancrée dans les cultures des occupants de ces espaces publics. Les animaux sont perçus comme faisant partie intégrante de l'environnement naturel. Dans la cosmogonie africaine, chaque animal symbolise quelque chose de l'être humain et au-delà. La présence des animaux joue donc un rôle non négligeable dans la sécurité symbolique des habitants. Le chat symbolise la paix et la tranquillité. Le chien, à travers ses aboiements, chasse les mauvais esprits. Leurs présences sur les marchés, dans les rues de la ville et dans les gares, sont, dans certaines limites, bienvenues.

Enfin, il faut rappeler que le marché et la gare sont également deux des lieux où se développent une économie de la sexualité qui met en jeu des jeunes filles et des femmes qui utilisent le travail du sexe comme moyen d'accéder à des ressources financières. Et comme les marchés et les gares sont des lieux où circulent non seulement beaucoup de gens, mais également de grosses sommes d'argent, c'est assez naturellement qu'ils deviennent de hauts lieux de prostitution. Cette activité n'est, bien sûr, pas sans conséquence sur la santé des individus qui s'exposent aux situations de risques et de vulnérabilité que constituent des rapport hantés par les MST et surtout le VIH. Car nombre de clients et de travailleuses du sexe n'ont toujours pas acquis la culture des rapports sexuels protégés.

## LES ESPACES PUBLICS À L'AUNE DES DYNAMIQUES SOCIALES, ÉCONOMIQUES ET POLITIQUES

Les espaces publics sont des remparts contre les vulnérabilités sociales, mais également des lieux de vie dont les femmes et les jeunes constituent les couches les plus vulnérables parce qu'ils accusent plus que d'autres les contrecoups des rigueurs économiques du moment. Souvent sans qualification professionnelle ou analphabètes, ils ont d'énormes difficultés à s'insérer dans le tissu économique formel qui exige des capacités professionnelles attestées par un diplôme. Ils ou elles trouvent dans les marchés, les gares routières, les plages, les coins de rue ou dans les marchés hebdomadaires, des espaces où ils peuvent exercer leur créativité en expérimentant des activités génératrices de revenus.

Plusieurs formes de micro-organisations sont rencontrées dans les espaces publics: les tontines classiques, qui sont des modes d'épargne et de solidarité financière; les caisses de solidarité proprement dites, qui appuient les membres de la communauté quand survient un événement heureux ou malheureux, tels que mariage, baptême, décès, maladie etc.; les regroupements confrériques ou *dahira*, un type de tontines qui permettent à tour de rôle aux différents membres d'effectuer leur pèlerinage à la Mecque. Les principaux acteurs y passent plus de temps qu'ils ne le passent chez eux. Ainsi, ils inventent sans cesse des formes de convivialité qui offrent à certains l'occasion de combler leur marginalité, consciente ou inconsciente. L'espace public offre à l'économie sociale urbaine, plus connue sous le nom de secteur informel, le cadre de son expansion. Il offre aux plus pauvres des possibilités concrètes d'expérimenter des stratégies d'insertion et n'est donc, dans ce sens, ni élitiste, ni sélective, laissant la place à tous les profils. Le *désécailleux* de poissons de la plage, le porteur de marchandises, le fabricant de marmites, le récupérateur, le recycleur, le vendeur de pièces détachées, de matériels divers neufs, de seconde main ou de tissus en sont, entre autres, des acteurs. L'imagination fertile, la créativité des personnes et des groupes structurent l'environnement et définissent ses contours et garantissent son caractère public, en orientant sa dynamique itérative.

Beaucoup de petits métiers ne nécessitant pas beaucoup d'investissement. C'est le cas d'activités comme la recharge de briquets, la restauration de rue, les unités artisanales de transformation des fruits et légumes, ou tout autre service permettant à beaucoup de personnes de se découvrir de nouvelles vocations économiques et de tirer leur épingle du jeu. Les nouveaux créneaux d'auto-insertion socio-économiques que présente le secteur informel le rendent attractif, et l'espace public est le support adéquat de nombre d'activités qualifiées d'informelles. Les espaces publics sont des lieux bouillonnants de diverses formes culturelles et religieuses. Les confréries religieuses musulmanes les plus représentatives ont leur siège au marché Syndicat et à la gare routière Pétersen. Tous les acteurs musulmans qui y travaillent sont affiliés à une confrérie au sein de laquelle ils cotisent. Ils participent à l'organisation et à l'animation en joignant leur voix aux chants religieux. Des pèlerinages collectifs sont annuellement organisés dans les capitales religieuses de leur obédience. Ils mobilisent pour le compte de leur guide religieux d'importantes sommes d'argent pour signifier leur allégeance. Les guides religieux assument une fonction sociale et politique, légitimée par leur personnalité spirituelle et les plus hautes autorités du pays reconnaissent leur statut en sollicitant leur avis sur toutes les questions d'intérêt national, leurs conseils, mais surtout leurs prières. Les guides religieux sont les premiers et les derniers recours en cas de conflits avec les pouvoirs publics. Ils sont des médiateurs sociaux respectés et écoutés par tous les acteurs.

Dans un contexte de déficit des infrastructures de base, l'espace public donne lieu à des formes subtiles de substitution ou de requalification par les populations. En Afrique en général et au Sénégal en particulier, l'État tarde souvent à mettre en place des infrastructures sociales de base dans des domaines vitaux tels que l'assainissement, les marchés, les gares routières, les édifices publics, etc. Ainsi, s'il n'y a pas de marché, les populations investissent l'espace public à leur portée et l'utilisent selon leurs besoins; s'il n'y a pas assez de toilettes dans les maisons, les populations mettent à profit les espaces publics disponibles; s'il n'y a pas de systèmes de gestion adéquate de l'environnement, l'espace public est mis à contribution, comme en témoignent les nombreux dépotoirs sauvages qui affectent les grandes villes. Une gare routière peut devenir un marché. Un marché qui occupe une position géographique stratégique peut voir ses fonctions évoluer en intégrant un point de stationnement des cars ou des taxis pour l'accueil des voyageurs; les marchands ambulants qui ont investi les rues de Dakar ou les abords des marchés comme Sandaga<sup>4</sup> illustrent parfaitement les dynamiques de transformation de l'espace public, en rapport avec les modes d'utilisation dont ils font l'objet. La guerre entre légalité et légitimité trouve, dans les espaces publics, un terrain très favorable. Les populations s'approprient les espaces publics pour pallier aux manques d'accès en termes de ressources ou de services essentiels.

---

<sup>4</sup> Sandaga est le plus grand marché du centre-ville de Dakar

## **GOVERNANCE DES ESPACES PUBLICS: ENJEUX ET CONTRAINTES**

La gestion des espaces publics dans les pays du Sud donne lieu à des batailles feutrées ou ouvertes pour le contrôle de la direction et du leadership de ses espaces. Dans les gares routières, où l'on note une forte syndicalisation des

chauffeurs et des autres acteurs du transport, les différentes centrales syndicales mènent une importante lutte de positionnement. Les transporteurs qui ont pignon sur rue s'organisent en lobbies assez puissants pour gérer à leur avantage la gare routière. Les *coxeurs*, les gargotières, les commerçants qui exercent dans l'enceinte de la gare essaient de mettre en avant leur appartenance confrérique pour s'organiser en *dahira* extrêmement puissante avec la bénédiction de leur guide religieux et influencer d'une manière ou d'une autre les décisions qui se prennent. Dans les marchés, par contre, la culture syndicale est peu développée. Les activités revendicatives des principaux acteurs, notamment des femmes, ne sont pas structurées en plateformes bien pensées. En fonction des problèmes du moment, les acteurs du marché se mobilisent spontanément. Il s'agit d'actions ponctuelles qui peuvent donner lieu à des conflits ouverts. Dans les marchés, les logiques clientélistes fonctionnent à merveille. Les comités d'entreprise des partis, les groupements d'intérêt économique, les *dahira* constituent autant de leviers pour négocier des privilèges ou pour le règlement des conflits.

Les acteurs institutionnels que sont la municipalité, les services du ministère du transport, du commerce et des infrastructures essaient tant bien que mal d'assurer leur mission régalienne de sécurité publique et de mise à disposition d'infrastructures adéquates pour répondre aux besoins de base des populations. Mais une lutte sourde pour le pouvoir met en jeu les autres principaux acteurs qui rusent pour tirer leur épingle du jeu, et la sécurité publique peut parfois en faire les frais. Alliances et mésalliance ponctuent le compagnonnage des principaux acteurs, mais cette situation notable dans les gares routières, comme dans les marchés, contrebalance toutes les velléités d'accaparement de la gestion des espaces publics et favorise un équilibre des forces sociales en présence. De fait, la logique d'accaparement de la gestion des espaces publics laisse entrevoir le risque d'un modèle unique de gestion. À l'opposé, dans un contexte de pluralité des acteurs, un modèle de gestion de type participatif apparaît comme le seul garant d'une durabilité de gestion. L'adoption de normes consensuelles, la définition partagée des règles communes pour vivre

dans un même espace facilite la mise en place de mécanisme de régulation *sui generis* efficient.

## QUELQUES LEÇONS ET CONCLUSIONS

### DE LA RECHERCHE-ACTION

Du point de vue de l'équipe ayant travaillé à Dakar, les quatre ans de recherche-action de Pikine à Pétersen, permettent de mettre en avant quelques leçons à retenir de l'expérience. Nous mentionnerons d'abord la participation accrue des occupants dans la gestion de la gare routière, qui assure un rôle de veille en rapport avec le cahier de charge de la société concessionnaire (SAGES). Ces acteurs sociaux assument leur rôle d'interpellation de la Mairie sur des questions qui ressortent de ses compétences comme, par exemple, l'éclairage de la gare routière, la gestion des déchets, la sécurité et *cætera*.

Il existe ensuite une réelle volonté de gestion concertée, comme à Pétersen où la société concessionnaire a mis à disposition un local qui fait office de bureaux de travail pour les organisations de transport jouant le rôle d'interface entre les usagers et la société concessionnaire. Il y a également la prise en compte des besoins vitaux des occupants grâce à l'aménagement de lieux fonctionnels comme la mosquée et les toilettes publiques.

D'autres leçons peuvent être tirées de l'expérience. Le fait que les organisations de transport, dont les membres jouent un rôle important dans l'encadrement et la formation des jeunes sans emploi qu'ils initient à la conduite automobile et accompagnent dans l'obtention du permis de transport, est une des leçons de la recherche. L'insertion des jeunes titulaires du permis de conduire et d'une licence de transport en commun est prise en charge, d'une manière ou d'une autre, par les organisations de transport qui conseillent et orientent parfois les propriétaires de voitures. La fonction des organisations de transport est donc de faciliter les rapports entre les institutions et les organismes qui s'occupent de transports tels les assurances et les services techniques des différents ministères en charge du transport. La contractualisation des relations qu'entretiennent occupants, riverains et services techniques constitue un gage de pérennité dans la gestion concertée des espaces publics.

Les espaces publics que nous avons analysés sont des espaces économiques dont l'apport est inestimable dans l'auto-promotion économique et sociale des personnes et des groupes. D'autant plus qu'ils ne se limitent ni à Dakar, ni même au Sénégal: Syndicat et Pétersen ont une vocation sous-régionale et leur rôle est essentiel dans l'intégration entre les différents pays qu'ils polarisent comme la Gambie, la Guinée Bissau, la Guinée Conakry, le Mali ou la Mauritanie.

Les espaces publics comme Syndicat et Pétersen constituent le cadre idéal de l'expression de l'économie sociale populaire et, en conséquence, les occupants de ces espaces sont des parties prenantes de la construction de la ville en utilisant diverses stratégies comme autant de processus subtils de transformation de l'espace urbain, dans lesquels les activités économiques ont une part importante.

Enfin, nous pouvons conclure avec quelques remarques de portée générale sur les espaces publics urbains:

L'absence de normes ou d'un minimum de règles est la porte ouverte aux diverses pratiques peu respectueuses de la justice sociale dans les espaces publics, le développement de la corruption et d'autres activités illicites. Les espaces publics sont des lieux de transmission d'informations, de propagation et d'amplification de la rumeur. Une communication bien structurée permet d'y impulser une dynamique sociale positive.

La méfiance née de la juxtaposition des légitimités est un écueil pour une gestion concertée des espaces publics. La légitimité institutionnelle des agents mandatés par les services officiels de l'État, la légitimité sociale des représentants des occupants de l'espace

et la légitimité politique des membres du parti politique dominant au gouvernement constituent un cocktail détonnant qui amplifie la méfiance et provoque souvent des chocs.

Le laisser-faire et le laisser-aller dans les espaces publics consolident les zones de marginalité et d'illégalité et font prospérer l'insécurité dans ces espaces publics et aux alentours.

L'absence de l'État dans la gestion et le fonctionnement des espaces publics n'est pas souhaitable, car il est garant du respect du minimum institutionnel nécessaire pour la viabilité des espaces publics.

Les espaces publics sont à la croisée des chemins du développement des sociétés, des groupes et des personnes. Ils constituent un miroir qui reflète toutes les images. La pluralité des espaces publics offre à l'observateur un tableau où se mêlent le tragique et le comique. La vie et la survie des personnes et des communautés s'y jouent. L'avenir des sociétés y est à l'œuvre. Tous les acteurs de l'espace public participent, à travers des processus très complexes, à la construction, déconstruction, reconstruction du futur par le biais de jeux de pouvoir assez fins.

L'espace public est le lieu de convergence de tous ceux qui recherchent une légitimité, c'est un espace de socialisation majeure.

Enfin – en guise de conclusion – l'espace public nous fournit un cadre pertinent pour la lecture des dynamiques urbaines, des mécanismes d'exclusion et d'intégration. Le jeu des acteurs y est tel que la résonance des contradictions qui traversent la société y trouve une forte tonalité.

Alojjan

La

metro

pole

**Abidjan est sans aucun doute la plus grande ville francophone de l'Afrique de l'Ouest. Dans cette région du monde, seule Lagos – l'anglophone – la dépasse en taille. L'histoire d'Abidjan métropole est étroitement liée à l'histoire de la Côte d'Ivoire, à la construction même d'un État. Abidjan sera durant des décennies le lieu de projection matérielle d'un urbanisme technocratique qui se veut global (Couret, 1997), systématisé, et qui se doit de correspondre à l'idée que l'on se fait d'une société moderne.**

**Aucune autre ville qu'Abidjan ne sera pareillement l'élément promotionnel de la modernité; la ville est une vitrine d'un occident implanté en Afrique, d'un libéralisme urbain qui semble réussir. Les tours d'acier et de verre témoignent d'un savoir-faire, d'une maîtrise des outils contemporains de fabrication de la ville.**

**Abidjan, la géante, se développe en béton, avec ses routes, son port, ses quartiers résidentiels à perte de vue, tous venant s'installer autour d'une lagune. Mais Abidjan est tout d'abord le produit d'une stratégie de développement qui, dès 1960, a confirmé et accentué l'intégration de l'économie ivoirienne dans le marché mondial par la promotion et le soutien d'une agriculture d'exportation et un appel à la main d'œuvre et aux capitaux étrangers (Antoine et al., 1987) ...ou quand l'agriculture produit la ville.**

**Aujourd'hui Abidjan – « Perle des lagunes », « Petit Manhattan » – ne peut plus occulter une autre réalité, qui est que plus de sept citadins sur dix vivent dans un habitat dénommé « cour commune » (Savane, Antoine, 1989), loin des rêves d'une ville « délivrée » de son habitat populaire, mettant en place elle-même les conditions de son échec.**

**Nous proposons dans ce texte, une rapide histoire de la ville, de sa création jusqu'à nos jours, une histoire qui est à la fois celle de son développement, et à la fois celle de ses plans d'urbanisme.**

## CONTEXTE

### LA GENÈSE D'UNE VILLE

La création d'Abidjan fut accélérée par un enchaînement de catastrophes épidémiques (Le pape, 1985). Parallèlement à la découverte du moustique comme vecteur de la fièvre jaune, et de sa nature viral, puis de l'invention plus tard dans les années 1930 d'un vaccin, l'hygiénisme commence à faire école en urbanisme dans les villes coloniales. Les recherches en la matière portent sur les sites d'installation, sur la forme des villes, ainsi que sur l'architecture des bâtiments. Il faut à tout prix éviter les eaux stagnantes qui attirent les moustiques. Il faut s'éloigner des marais et drainer correctement les eaux de pluie. Les sites de construction des villes doivent être « aux vents », pour aérer non seulement les rues, mais également les bâtiments. « Médecins et ingénieurs, militaires ou civils, réfléchissant aux épidémies récentes, croyaient tous à une topographie préventive » (Le pape, 1985). L'objectif d'alors: permettre à une population européenne de vivre sous les tropiques.

### UNE SITUATION GÉOGRAPHIQUE ENTRE UNE FORÊT ET L'OcéAN

Abidjan est situé sur la côte atlantique, au Sud de la Côte d'Ivoire, en pleine lagune Ebrié, en bordure du Golfe de Guinée, sur une superficie d'environ 57.000 hectares. La ville se situe entre les latitudes 5°00' et 5°30' et les longitudes 3°50' et 4°10'.

Le climat, chaud et humide, est de type sub-équatorial. Il y a quatre saisons, deux des pluies (une grande de mai à juillet et une petite d'octobre à décembre) et deux saisons sèches.

La ville prend place sur quatre éléments morphologiques distincts. Le premier de ses éléments est la grande lagune, vaste plan d'eau saumâtre. Ses fonds sont boueux et sablonneux, son eau extrêmement polluée du fait de son rôle de réceptacle des eaux usées. La lagune est reliée à l'océan depuis l'ouverture du canal de Vridi. En son centre, un second élément morphologique: l'île de Petit-Bassam, composée de sols alluviaux et marécageux. Cette zone

basse, accueillant les communes de Marcory, de Koumassi et Treichville, souffre d'inondations régulières en temps de pluies et est, par conséquent, une zone à risques pour les maladies liées à l'eau. Au sud de la lagune se développe la zone côtière, vaste cordon littoral et grand espace de référence pour la ville qui la sépare de l'océan. Il s'agit d'une bande de sable, de faible altitude, balayée par les vagues et les vents. Cette partie de la ville accueille la commune de Port-Bouët et l'aéroport. Dernier élément morphologique, le Plateau, caractérisé par son altitude « élevée » qui culmine à 110 mètres au-dessus du niveau de la mer, est composé d'un bas plateau (Cocody et Yopougon) et d'un haut plateau (Le Plateau, Attécoubé, Adjamé, Abobo).

# DÉVELOP- PEMENT DE LA VILLE

## DÉMOGRAPHIE D'UNE VILLE

En 1912, Abidjan qui compte 1.400 habitants, n'est pas encore véritablement une ville, même si les services commencent à se développer. En 1934, la population est déjà de 17.500 habitants, ce qui montre que la ville se développe dans ces années-là, bien qu'assez lentement. Mais depuis 1950, la population croît rapidement, au rythme de 10% par an. Cette croissance résulte pour l'essentiel (à 60%) de migrations internes et étrangères. Les choses vont dès lors très vite: alors qu'Abidjan compte 65.000 habitants en 1950, il y en aura 180.000 soit 2,7 fois plus dix ans plus tard, aux indépendances.

La croissance rapide se prolongera jusque vers la fin des années 1970, mais entre 1978–1984, et contrairement aux prévisions, la croissance de la population s'est nettement ralentie; conséquence directe de la crise économique et du retour chez eux de nombreux migrants étrangers dont beaucoup de Burkinabés<sup>1</sup>. Pour la période 1975-1988, le taux d'accroissement

est tout de même de 5.6%, alors que les services du Plan prévoient un taux annuel de 8.2%. C'est la fin du « modèle ivoirien » et du dynamisme démographique qui va de pair. Avec la crise économique, les migrants tendent à se diriger bien plus vers les villes de l'intérieur qui enregistrent une croissance supérieure à celle d'Abidjan due pour l'essentiel à la croissance naturelle (Courret, 1997).

Abidjan sera, dès les premiers temps de sa création, une cité ethniquement plurielle car son développement économique passera par un afflux de main-d'œuvre rurale, venue de l'arrière-pays, mais également citadine venue d'autres villes de la sous-région.

En 1955 par exemple, la population ivoirienne ne représente que 49% de la population de la ville (44% proviennent d'autres pays africains et 7% hors d'Afrique). En 1988, dans le Grand Abidjan, les Ivoiriens sont 61.5% contre 36,7% pour les autres Africains et à peine plus de 1% pour les non Africains. Ce chiffre sanctionne la lente diminution du nombre d'étrangers au cours des décennies précédentes, et du rôle très secondaire des non Ivoiriens, Africains ou non, dans la croissance démographique de la ville. Pourtant, depuis toujours, les étrangers pauvres ont fait partie du paysage urbain, occupant les marges de la ville, donc les quartiers non lotis, les quartiers précaires et illégaux, fabriquant Abidjan avec leurs moyens et leurs efforts propres.

En soixante ans, le profil de la population abidjanaise a évolué, et le personnage urbain du jeune migrant masculin et célibataire, autrefois si caractéristique de la ville, s'efface aujourd'hui au profit de lignées familiales comprenant trois générations, des grands-parents venus « en leur temps » du village, aux petits-enfants nés et élevés en ville par des parents dont la jeunesse fût essentiellement abidjanaise (Courret, 1997).

La croissance naturelle tient aujourd'hui une place prépondérante, contrairement à ce qui se passait avant 1980 (Haeringer, 2000). Avant 1980, la croissance due à la migration était de deux tiers du total. Comme toutes les villes coloniales en cours de construction, la croissance naturelle pouvait d'autant moins rivaliser avec l'apport migratoire que le rapport de masculinité restait très élevé (Haeringer, 2000).

<sup>1</sup> On peut voir à cette même époque une accélération du rythme de croissance à Ouagadougou, capitale du Burkina Faso.

## ABIDJAN LA COLONIALE

L'histoire d'Abidjan pourrait commencer avec l'acte de fondation de la colonie de la Côte d'Ivoire, établi le 10 mars 1893. Le territoire contrôlé par la colonie est alors réduit et seuls quelques comptoirs côtiers sont occupés en permanence (Grand-Bassam, Assinie, Dabou, Grand-Lahou, etc). La colonie est de petite taille et l'activité commerciale y est faible. Jusque dans les années 1900, le principal objectif de l'implantation de la colonie n'est pas le commerce, mais demeure l'appropriation et le contrôle du territoire.

Avec la pacification des territoires commence une ère nouvelle de « mise en valeur » de la colonie par l'exploitation – systématique – des ressources naturelles. Cette situation implique un changement dans le dispositif de prise de décision de la colonie: il faut l'implantation d'une administration stable et durable. Ce nouvel ordre politique demande à son tour la nécessaire construction d'une capitale pour asseoir, ancrer, le pouvoir en un lieu fort. C'est Grand-Bassam qui joue ce rôle dès la signature de l'acte de fondation de la colonie. Mais la pérennité du pouvoir passe par la pérennité de ces membres et l'obstacle

Année	Habitants	Croissance (en %)
1912	1.400	16.11
1915	2.191	16.11
1920	4.625	16.11
1925	7.464	8.58
1930	11.265	8.58
1935	17.000	10.47
1940	27.969	10.47
1945	46.000	7.16
1950	65.000	13.98
1955	125.000	7.57
1960	180.000	13.56
1965	340.000	10.83
1970	568.546	10.83
1975	951.000	9.06
1980	1.467.263	9.06
1985	1.817.657	3.24
1990	2.132.200	3.26
1995	2.571.800	3.82
2000	3.071.800	3.29
2005	3.576.000	2.96
2008	3.898.298	

photographie : Nicolas Jost et Pascal Michon



reste la présence de la fièvre jaune et du paludisme. Et Grand-Bassam est justement une zone particulièrement concernée par ces deux maladies. Une épidémie touchera même durement les populations européennes. L'éradication des maladies devient alors la condition de la survie de l'ordre colonial (Dubresson, 1989).

L'administration doit trouver un site salubre et transférer la capitale dans une zone permettant l'exercice continu du pouvoir. À cette première contrainte va s'ajouter une seconde: le site choisi devra permettre l'implantation d'un port en eau profonde afin que la capitale puisse jouer un rôle économique important dans les circuits des échanges.

La mission d'étude Houdaille de 1887 conclut dans son rapport que le site d'Abidjan-Santey – c'est alors son nom – donne des possibilités de développement économique et ceci grâce à l'articulation d'un port et d'un chemin de fer. Le site se trouve sur un plan d'eau calme, en lagune Ebrié à l'Ouest de Petit-Bassam, avec des profondeurs pouvant atteindre dix mètres. Un cordon littoral étroit au Sud permet une protection face à l'océan. Les sols sont de bonne qualité et la place ne manque pas, moyennant toutefois, le déplacement de quelques villages indigènes. De plus, la situation du site réduit la zone de forêts denses à traverser pour le chemin de fer, ce qui facilite sa construction. Le Ministère des colonies adopte le principe de transfert de la capitale administrative à Abidjan-Santley, mais ce transfert voit une vive opposition des commerçants et des maisons de traites installées à Grand-Bassam.

Entretemps, et suite à une panique due à la fièvre jaune, le déplacement de la capitale de Grand-Bassam se fait à Bingerville, provisoirement. Le site se trouve sur un plateau, à 80 mètres d'altitude. Dans un premier temps, il apparaît même plus favorable que celui d'Abidjan, le département des colonies y transfère donc provisoirement le chef-lieu. Il faudra ensuite attendre le 28 novembre 1920, pour que la décision de transfert de la Capitale de Bingerville à Abidjan soit prise et 1934 pour qu'elle devienne effective.

L'époque est avant tout celle de la peur de l'épidémie, mais la volonté d'asseoir « physiquement » un pouvoir politique et de développer une économie reste forte. Les épidémies à Grand-Bassam et les terrains donnés

gratuitement à Abidjan finissent pas convaincre, petit à petit, les commerçants de déménager, d'autant plus que la construction du chemin de fer qui débute en 1904 demande une main-d'œuvre abondante et le développement des services qui vont de pair.

Mais l'histoire d'Abidjan ne prend un tournant décisif que le 23 juillet 1950 avec la mise en eau du canal de Vridi reliant la lagune et l'océan et offrant la possibilité d'une construction portuaire de grande taille. Grâce aux investissements du FIDES (Fonds d'investissement pour le développement économique et social) qui a financé le canal ainsi que la ligne de chemin de fer vers Ouagadougou (atteint en 1955), le « système Abidjan » fonctionne à plein régime. L'exploitation forestière et agricole devient possible et le port en fait une typique marchandise d'exportation.

La Seconde Guerre Mondiale changera la vision que la France a de sa colonie. Parmi les plus importants facteurs d'évolution des idées, il faut citer le retour dans les pays de ceux qui ont combattu en Europe, l'élite intellectuelle en formation et les revendications sociales qui vont de pair ainsi que l'accroissement de la population indigène et de la ville africaine qui devient une « menace » pour la ville européenne. Il devient nécessaire de revoir les idéologies qui sous-tendent l'urbanisme de la ville, qui ne peut plus être exclusivement blanche. De là à ce qu'elle soit exclusivement noire, il y a évidemment un pas de géant qui ne sera jamais franchi et, afin d'éviter les particularités provenant des administrations locales, les recommandations et les décisions en matière d'urbanisme seront prises depuis la France et applicables sur l'ensemble de ses territoires d'outre-mer. En outre, les villes côtières sont favorisées par rapport aux villes de l'intérieur. Dakar comme capitale de l'AOF sera favorisée, mais ce sera également le cas de Conakry et d'Abidjan, villes alors en pleine expansion. Cette période de l'après-guerre verra surtout la création des deux organismes de financement que sont le FIDES et la CCFOM (Caisse centrale de la France d'outre-mer). Ils permettent de faire face aux impératifs de financements sociaux et économiques sans grever les budgets locaux. Même si ces deux organismes auront pour mission première l'équipement des territoires français d'outre-mer, ils

seront tout de même à la base d'une politique de l'habitat social en Côte d'Ivoire. Pour Abidjan, il s'agit du début des politiques de logement qui verront naître en 1952 la SIHCI (Société immobilière d'habitation de Côte d'Ivoire) avec pour but le développement de l'habitat urbain et rural. Ce développement à son tour jouera un rôle positif sur la ville en favorisant, outre le réseau de chemin de fer, un important réseau routier convergeant vers la ville et le développement des activités portuaires, toujours plus importantes, le tout créant un marché du travail d'envergure et vers lequel affluent les ruraux et les étrangers.

Au soleil des indépendances, la ville « tourne à plein régime »; elle est devenue une vaste plate-forme d'échanges entre, d'une part, des produits primaires d'exportation (bois, café, cacao) et, d'autre part, l'importation de produits manufacturés. Elle est alors le symbole même du système colonial et de sa réussite.

### **ABIDJAN L'INDÉPENDANTE**

L'histoire de la période 1960-1980 se raconte avec un préambule en guise de rappel de ce qu'il faut appeler « le modèle ivoirien », c'est-à-dire la stratégie de développement du pays à partir de l'indépendance. Le modèle est celui d'une croissance rapide, permettant de sortir du sous-développement. Dans un premier temps, ce modèle doit se baser sur l'agriculture d'exportation qu'il va falloir valoriser pour favoriser le démarrage de l'industrialisation du marché intérieur; c'est du moins l'idée première. Ceci va de pair avec l'ouverture à la main d'œuvre, aux techniciens et aux capitaux étrangers. Ce capitalisme d'État fonctionnera jusqu'en 1978 et atteindra un objectif de croissance annuelle de plus de 7% durant près de vingt ans.

La colonie avait laissé aux autochtones une ville dont les politiques urbaines œuvraient exclusivement au bénéfice d'une minorité européenne et un peu africaine; la naissance de l'État ivoirien devra poser la question de l'habitat des Ivoiriens, de tous, du plus grand nombre, et cela non plus simplement dans quelques quartiers choisis – ceux des élites – mais pour l'ensemble du territoire de la ville. La solution à la question du logement, soumise aux choix économiques, sera

la reproduction du modèle colonial et des problèmes inhérents à la fois à sa nature et aux modalités de son maintien aux temps de la libération. D'une part, le choix libéral déclenche un exode rural massif de l'intérieur du pays et de l'étranger vers les villes où arrivent une population à faibles revenus et, d'autre part, l'ouverture aux « experts » étrangers provoque l'arrivée d'une population riche, blanche et résolument urbaine.

La priorité est donnée au développement économique qui doit permettre le développement global du pays. Dans cette optique, la politique d'urbanisation fait pleinement partie de ce projet. L'urbanisme se doit d'exprimer la volonté du pouvoir de redistribuer les fruits de la croissance et d'être le reflet de la vitalité, de la réussite économique, non seulement d'une ville, mais d'un pays tout entier. Et dans ce projet global, l'urbanisme ne joue pas qu'un rôle au niveau de l'image de la ville comme vitrine, mais doit être un vecteur de modernisation en profondeur de la société.

Le projet urbain d'après les indépendances est donc un projet de modernisation et, pour le mettre en place, l'État le traitera sous trois aspects: l'habitat, les infrastructures et les constructions de prestige. Dans ce dernier cas, il s'agit de montrer, de donner confiance aux investisseurs en jouant sur l'image de la ville, une image qui fait appel à la modernité, à l'Occident, à la prospérité et au dynamisme économique.

De l'habitat de cour où plusieurs ménages partagent une surface commune, à la grande villa, la typologie des formes de logement se déploie sur tout l'éventail des possibilités. Mais le projet de modernisation tend à pousser les habitants des cours « archaïques » vers les logements individuels, symbole de la réussite de l'homme contemporain et forcément occidental. Or, en 1960, 70% de la population d'Abidjan vivait encore dans des cours, c'est dire l'ampleur de la tâche qui attendait l'État, mais aussi le changement profond des habitudes et modes locaux d'habiter la ville.

Paradoxalement, le libéralisme économique – la Côte d'Ivoire en fait le pari dès 1960 – s'accompagne d'une politique urbaine stricte et volontariste de l'État, impliquant un contrôle du foncier et de l'ensemble des processus de production de l'espace urbain. L'administration a le monopole en matière de gestion



du sol et utilise des procédures de purges foncières pour récupérer les terrains déjà occupés. Cette manière de faire se retrouvera dans la quasi-totalité des pays de l'Afrique francophone où, lors des indépendances, l'État destitue les chefs de leurs droits coutumiers au profit de la propriété privée et du droit moderne. Rapidement, des organismes d'État spécialisés seront mis en place afin de planifier le modèle « ivoirien » d'urbanisme. En 1961, le Ministère de la construction et de l'urbanisme est créé et en 1966 le BNEDT<sup>2</sup> voit le jour avec comme prérogative la planification urbaine et donc la confection des plans d'urbanisme et études de développement pour l'ensemble du pays. En 1968, sera créé l'AURA<sup>3</sup>, en charge exclusivement d'Abidjan, avec en son sein une palette d'experts et de techniciens expatriés français, qui auront comme mission première de transmettre un savoir urbain occidental basé sur des normes contraignantes.

En 1952, la SIHCI (Société immobilière d'habitation de Côte d'Ivoire) était créée, puis, en 1959, la SUCCI (Société d'urbanisme et de construction de Côte d'Ivoire), les deux sociétés ayant pratiquement le même cahier des charges : la construction de logements économiques. La Côte d'Ivoire indépendante renforcera ces deux entités avec la création en 1963 de la SOGEFIHA (Société de gestion et de financement de l'habitat) et en 1965 de la SOCOGI (Société ivoirienne de construction et de gestion immobilière), elles aussi en charge de financer l'habitat pour tous.

En 1968, un bilan sur l'habitat montre que le modèle voulu ne donne que peu de résultats et Abidjan reste encore loin de la cible. Mais rien ne change ; le modèle n'est pas remis en cause, loin de là, et de nouveaux moyens seront alloués. La création de l'OSHE (Office de soutien à l'habitat économique) en est la preuve, elle deviendra FSH (Fonds de soutien de l'habitat) en 1977. Mais si dès cette année-là, des accords sont trouvés avec la Banque mondiale, l'État de la Côte d'Ivoire, reconnaissant son impossibilité de financer son projet d'urbanisme global, doit publiquement le remettre en question, revoir les normes d'équipement à la baisse et surtout ne plus subventionner l'habitat.

A partir de 1978, l'effondrement des marchés internationaux des matières que produit la Côte d'Ivoire met un terme au « modèle ivoirien » et montre l'entière dépendance du pays face à l'économie internationale. Mais l'échec du modèle n'est pas seulement dû aux normes trop élevées, ni au blocage de l'essor économique. Car quelles que soient les politiques suivies, on aboutit au même résultat que dans la plupart des autres grandes villes africaines : le système de financement pour la construction de logements économiques et de parcelles à bâtir contribue à un transfert de capitaux au bénéfice d'une clientèle trouvant dans cette assise foncière des bases d'enrichissement par toujours très honnête, ni en tout cas équitable (Savane, Antoine, 1989 ; Steck, 2007). Car le sol urbain acquiert une valeur économique et la spéculation foncière devient une réalité qui place l'accès à la propriété au-delà des possibilités d'une majorité des urbains (Courret, 1997). Les opérations immobilières mettent ainsi en place les conditions d'une ségrégation sociale entre les bénéficiaires des opérations immobilières subventionnées par l'État (bourgeoisie moyenne et cadres administratifs) d'un côté, et les autres, des pauvres pour la plupart (Antoine et al., 1987). Les quartiers d'habitat hors normes, toujours appréhendés comme une solution provisoire, s'avèrent légitimés par leur pérennité. Un modèle d'habitat non étatique se développe, celui de la cour commune palliant aux déficiences du modèle ivoirien. Retour à la case pré-moderne...

L'existence des stratégies populaires prouve que la crise du logement est importante, mais aussi que les secteurs fonciers et immobiliers sont bien perçus par les couches modestes qui y voient l'occasion de placements rentables (Armand, 1988). Cependant, la propension à la spéculation illégale s'est accrue avec l'agglomération. C'est surtout dans les quartiers périphériques, moins contrôlés par l'État, qu'elle s'est développée, ainsi que dans les secteurs marginaux difficiles à urbaniser (cordon littoral, marécages, ravins), toujours loin des espaces convoités par le secteur privé capitaliste (Armand, 1988). Les bidonvilles trouvent donc logiquement leur place dans les endroits peu convoités, mais proches des bassins d'emplois potentiels.

<sup>2</sup> Bureau national d'études techniques et de développement  
<sup>3</sup> Atelier d'urbanisme de la région d'Abidjan



## ABIDJAN, VITRINE D'UNE SOCIÉTÉ MODERNE

Abidjan est le lieu premier et privilégié de projection matérielle d'un urbanisme technocratique, systématisé et promotionnel, correspondant au mythe et à l'idéologie d'une société « moderne » chère à l'État ivoirien et à son premier Président. Elle est la vitrine de l'édification d'une société ivoirienne dont le « progrès » est le plus lisible dans le paysage urbain, là où il est l'expression d'un projet total de réalisation d'une société nouvelle (Couret, 1997).

La politique d'urbanisation est considérée comme faisant partie de la stratégie de développement : elle est un moyen de « distribuer les fruits de la croissance » et constitue le reflet idéal de la croissance économique en prônant la réalisation d'un urbanisme résolument contemporain. Elle prétend également faire la promotion de la ville par la réalisation d'ouvrages prestigieux.

La « modernisation » sous-entend la recherche d'un urbanisme de qualité, aux normes élevées, et capable de soutenir la comparaison avec l'Occident. Il faut faire du beau et du grand, « parce que ce à quoi [les Ivoiriens] aspirons, ce n'est pas l'égalité dans la misère, mais l'égalité dans la prospérité » (Couret, 1997).

L'occidentalisation de la ville est voulue par le premier président et « Père de la Nation » Félix Houphouët-Boigny. Dans cette optique, l'élément le plus urgent à mettre en place est la machine économique et la fonction prioritaire d'Abidjan est le réceptacle des moyens de production et des produits de la croissance économique nationale d'une part, le lieu de résidence de l'appareil étatique d'autre part (Couret, 1997). Nous l'avons vu, le choix du site d'Abidjan ne devait pas uniquement répondre à des inquiétudes en matière d'hygiène et de lutte contre les fièvres et la malaria, mais également de pouvoir répondre au développement économique en tant que point de convergence nationale et internationale. Ceci passe par la ligne de chemin de fer Abidjan-Niger et la création d'un port en eau profonde, à l'abri des déferlantes de l'océan, dans la lagune protégée par un cordon littoral. Ce remarquable outil portuaire, réceptacle national et poumon des échanges avec l'extérieur, périodiquement

amélioré (Antoine et al., 1987) forme dès 1950 un système cohérent avec le chemin de fer. Système qui va durer jusque dans les années 1980, quand le modèle libéral choisi par la Côte d'Ivoire va se briser sur le marché international de la vente des matières premières. L'économie de la Côte d'Ivoire ne tient pas face à la concurrence mondiale et l'urbanisme qui est son image publique ne tient pas face à la baisse de revenu de l'économie du pays. Les normes d'urbanisme étant réellement trop élevées et coûteuses, l'État ne peut les assurer très longtemps. Le projet moderne reste inachevé...

## L'HISTOIRE DE LA VILLE PAR SES PLANS D'URBANISME

Il faut attendre 1928 pour qu'Abidjan voie naître son premier « vrai » plan d'urbanisme : le Plan d'aménagement de la ville d'Abidjan. Avant cela, la ville se développait uniquement par plans de lotissement successifs. Ce premier document devait faire d'Abidjan, déjà à cette époque, une capitale moderne ; leitmotiv qui sera utilisé jusqu'à la crise des années 1980.

L'objectif premier du plan est un zonage du territoire. On affecte à chaque partie de la future ville une fonction. L'administration coloniale prend place sur le Plateau, qui devient également le lieu de résidence des Européens et d'implantation des maisons de commerce. Au Sud, un quartier indigène : Treichville, séparé du Plateau par la lagune. Au Nord, un autre quartier indigène : Adjamé. Ce dernier est lui aussi séparé du quartier administratif et européen, mais par un vaste camp militaire qui sert de cordon de sécurité (AUA, 1994).

Des réserves sont prévues sur le plateau de Cocody pour l'habitat résidentiel, reliées au Plateau par de grandes routes. Ce quartier est « protégé » de celui des indigènes (situé au Nord) par une vaste zone industrielle. Alors que le quartier de Cocody prend place en toile d'araignée autour du centre, le quartier de Treichville, quartier indigène, se développe sur une trame orthogonale extrêmement dense. Le plan, qui n'était pas assez généreux en terrain pour les quartiers africains, montra rapidement ses limites, ne pouvant absorber les nombreux travailleurs immigrants attirés par le développement des activités d'Abidjan.

Le deuxième plan date de 1952 et porte le nom de Plan Badini. Il s'accompagne d'un changement radical ; Abidjan, ville administrative et résidentielle, devient Abidjan, ville portuaire, industrielle et commerciale. Ce changement intervient avec le percement du canal de Vridi. Le plan est ambitieux et prévoit 31 kilomètres de berges lagunaires pour des activités portuaires et industrielles. Et alors que la ville initiale couvre une surface de 705 hectares dont 625 pour l'habitat et 80 uniquement pour l'industrie, la planification prévoit de passer à 2.240 hectares de surfaces pour l'industrie, en multipliant par 28 la superficie. Pour l'habitat par contre, le plan prévoit de ne passer « que » de 625 à 1.250, soit un doublement (AUA, 1994). La superficie totale devait donc, si la planification avait été respectée, être multipliée par cinq.

Ce plan est tourné largement vers le développement des activités portuaires, vers le commerce avec l'extérieur, exploitant, surexploitant les ressources naturelles du site. Par contre, le plan laisse un peu de côté le caractère ségréatif du schéma de 1928 ; la tendance est au développement maximum. Mais cette volonté de mettre l'accent sur l'industrie rend vite le plan caduc. En effet, les zones d'habitat ne sont pas prévues en suffisance et surtout ne sont pas articulées avec les bassins d'emplois. La conséquence directe est un développement des implantations précaires dans les zones d'emplois. Le bidonville naît donc aussi d'une mauvaise gestion du territoire.

Huit ans après le plan Badini sort une nouvelle planification. On la doit à la Société pour l'étude technique d'aménagements planifiés (SETAP, 1960) qui donne son nom au plan<sup>4</sup>. Ce plan ne se veut pas en rupture, mais bien en continuité avec le précédent, tentant d'en rectifier les imperfections (AUA, 1994). Il arrive l'année même de l'indépendance du pays et s'articule autour de quatre axes prioritaires. Un premier axe veut développer l'habitat. Le deuxième cherche à contrecarrer le développement Nord-Sud au profit d'un axe Est-Ouest. Le troisième prévoit un développement des zones d'activités en relation l'habitat, dans les quatre directions, Nord, Sud, Est et Ouest, afin de donner au Plateau le rôle de centre de gravité de la ville. Et enfin, un quatrième axe vise à limiter la capacité

d'accueil de la ville au seuil symbolique de 400.000 habitants. Pour mémoire, en 1960, ils étaient 180.000. Cette limite des 400.000 sera dépassée entre 1966 et 1967, peu de temps après la mise en place officielle du plan.

La ville d'Abidjan, devenue capitale d'un nouvel État indépendant, allait subir un boom démographique sans précédent. « L'idée de composition urbaine n'est plus à propos, elle fait place à celle d'une meilleure appréhension des réalités de l'expansion d'une ville, d'une plus grande maîtrise des mutations sociales » (AUA, 1994). Et pour répondre à cette nouvelle situation et améliorer la connaissance des dynamiques sociales urbaines, il devenait urgent de mener des enquêtes. C'est ce qu'a fait la Société d'économie et de mathématique appliquée, la SEMA<sup>5</sup>, qui mène des enquêtes socio-économiques sur l'ensemble du territoire de la ville. On connaît alors enfin les populations, la structure de l'emploi, les déplacements des habitants ou encore la structure des dépenses des familles.

L'État imagine pouvoir faire, à partir de ses études, des projections, non seulement démographiques, mais également en termes d'infrastructures et d'équipements et développer un certain nombre de politiques urbaines, notamment une politique en matière d'habitat. C'est donc à partir de ces études dites SEMA, qu'en 1969, un nouveau plan d'urbanisme connu sous le nom de Schéma de structure du BNET voit le jour. Il prend en compte les résultats des enquêtes faites quelques temps avant, mais ne diffère pas vraiment du plan SETAP de 1960. Il cherche tout comme le plan précédent à contrecarrer le développement de la ville selon l'axe Nord-Sud au profit d'un développement lagunaire Est-Ouest. Comme le précédent encore, ce plan cherche également à corriger le Plan Badini et, comme son prédécesseur, il préconise une répartition articulée entre habitat et industrie. Il tire leçon de l'habitat et prévoit de vastes zones d'extension de logements, notamment sur la Plateau de Banco (actuellement la commune de Yopougon) et sur le Plateau d'Abobo.

Ce plan, même s'il se base sur un diagnostic différent des plans qui l'ont précédé, reste dans sa forme un

<sup>4</sup> On parle du plan SETAP de 1960

<sup>5</sup> On parle des Études SEMA de 1960

plan de zones, un plan qui délimite les différentes fonctions des territoires. Rien de nouveau donc, et même si les études SEMA permettent d'aller plus loin dans la compréhension des phénomènes urbains, l'outil même – le plan – n'est à aucun moment remis en cause. Il reprend même le plan SETAP en ne faisant que le prolonger.

Le Plan d'aménagement de l'AURA de 1974 ne propose pas non plus de réelle modification par rapport à celui de 1969, les principes généraux restant quasiment les mêmes. Le dessin se fait toutefois plus précis, non seulement dans le tracé des voies, mais également dans le nombre de zones. Il ne s'agit plus de partitionner la ville en quatre zones – réserve foncière, extension, forêt classée et zone industrielle – mais de prendre en compte de nouveaux éléments, comme les terrains militaires, les sites de loisirs et touristiques, les espaces verts et autres cimetières. Cette distinction de plus en plus précise entre les zones correspond à ce qui se passe à la même époque en Europe, où le territoire est ciselé de plus en plus finement.

En 1978-1979, il ne s'agit plus de produire un plan, mais ce qu'on appelle alors des Perspectives décennales. Elles arrivent juste avant la crise économique qui va secouer la Côte d'Ivoire, alors que le pays connaît un développement économique fulgurant, grâce notamment au marché mondial des matières premières. L'accroissement du taux d'urbanisation va de pair et Abidjan concentre les deux tiers de la production industrielle et les quatre cinquièmes des emplois tertiaires de Côte d'Ivoire. Il faut corriger la balance des investissements entre la ville et le reste du pays. C'est dans ce contexte que va naître une nouvelle approche de la planification urbaine. Non plus en termes de planification spatiale des fonctions urbaines sous forme de zones, mais par une nouvelle approche des programmes d'investissements publics. Dans cette optique, l'Administration réalise en 1977 une étude appelée « Perspectives décennales de développement d'Abidjan 1979-1988 ». Son but est de développer un outil de coordination intersectorielle des programmes de développement et de gestion de l'agglomération (AUA, 1994). Des plans, accompagnés d'un rapport,

sont produits sur les grands domaines urbains que sont l'habitat, les transports, les infrastructures et équipements, et la viabilisation des terrains urbains.

Les perspectives décennales ont été produites en plein essor économique, mais la crise du début des années 80 va mettre un terme prématuré aux programmes prioritaires. L'AUA (Atelier d'urbanisme d'Abidjan) produit alors, en 1985, le Schéma de développement à long terme de l'agglomération d'Abidjan qui s'articule autour d'une volonté de rééquilibrer la localisation entre l'habitat et l'industrie – sujet toujours d'actualité, les précédents plans n'ayant pas pu rectifier le tir –, du développement de la zone de l'aéroport et portuaire et du développement des transports en commun. Malgré une baisse drastique des financements, le schéma reprend celui mis en place précédemment, ne précisant simplement plus la fonction des zones d'extension. Une nouveauté toutefois, le plan s'accompagne, lors de son élaboration, d'une campagne de photographies aériennes. Celle-ci permet de prendre la mesure d'une réalité dont les autorités n'ont pas véritablement conscience. Le constat est sévère, la plupart des aménagements et extensions planifiés n'ont donné aucun résultat. Alors que le plan SETAP de 1960 cherchait à contrecarrer le développement Nord-Sud, les photos aériennes montrent clairement que la ville continue, 25 ans plus tard, à se développer sur cet axe. Autre point, l'habitat spontané continue son développement, notamment à Abobo et Port Bouët. Les zones industrielles de Cocody et Abobo, planifiées pour rééquilibrer la présence de l'industrie sur le territoire, sont désespérément vides, tout comme les zones d'habitat planifié sur le Plateau de Banco et de la Riviera.

Le plan prévoit une nouveauté quand même: la création d'axes structurants et de voies de desserte rapides. Le plan prévoit une population de 3.4 millions d'habitants pour Abidjan (la ville) à l'horizon 1990, alors qu'à cette date, elle n'était que de 2.1 millions. Idem pour l'extension urbaine, bien en dessous des estimations. Dans le cas des activités industrielles, rien ne s'est passé sur les terrains prévus pour le développement de l'industrie.

Enfin, le dernier plan – l'actuel – est « en chantier »

depuis 1994, date à laquelle l'Atelier d'urbanisme d'Abidjan, dépendant de la Direction et contrôle des grands travaux, a été mandaté pour élaborer l'ASDA, l'Actualisation du schéma directeur d'Abidjan devant déboucher sur le schéma directeur du grand Abidjan.

Ce plan actualisé veut être une nouvelle manière de faire de l'urbanisme, essayant de comprendre les « mécanismes de l'évolution de l'agglomération à travers des enquêtes spécifiques » (AUA, 1994). Des enquêtes ont donc été lancées tout azimut sur l'emploi moderne et informel, sur les transports, sur la situation des ménages. Les documents d'étude de l'AUA en témoignent, les études et plans cités précédemment doivent fournir les bases d'une nouvelle approche des problèmes de politique urbaine, basée sur un triple constat.

Premièrement, il s'agit de prendre la mesure de la part de l'économie urbaine dans l'économie nationale. Alors que la ville accueillait 7% de la population nationale en 1960, elle est de 19% en 2005. Et malgré la récession, la ville continue d'attirer de plus en

plus de monde, la population urbaine allant en augmentant. Aujourd'hui, on pense qu'une personne sur deux vit en ville en Côte d'Ivoire.

Deuxièmement, se profile un désengagement progressif de l'administration centrale. Depuis les indépendances, mais également sous domination française, l'État central est l'acteur principal des politiques urbaines. La crise a changé la donne, car l'État, par manque de moyens, s'est progressivement désengagé au profit du privé, poussé également dans cette voie par le Fonds monétaire international (FMI) et la Banque mondiale (BM). Notons que ce désengagement n'est pas uniquement dû à la crise, il correspond aussi au transfert des compétences de l'administration centrale aux collectivités locales (décentralisation).

Enfin, troisièmement, le processus de démocratisation favorise la naissance d'une nouvelle société civile. Ces acteurs privés, économiques ou sociaux, ont des revendications sur l'espace public ; l'État doit alors composer avec ces groupes.

À partir de ces trois constats, le gouvernement a



photographie : Jean Gahue

décidé, à travers une consultation des intervenants du secteur, de définir une stratégie portant sur trois axes : la pauvreté urbaine, la gestion foncière, l'environnement urbain (AUA, 1994). Le Schéma directeur du grand Abidjan devient un outil de coordination des actions des opérateurs et cadre de programmation des investissements.

Dans l'actuel Schéma directeur du grand d'Abidjan (1997, date officielle du plan), le bilan de la planification est fait et les causes des différences entre le plan de 1985 et la réalité sont explicitées. Elles sont au nombre de trois. La première est logiquement à mettre en rapport avec la démographie. Les prévisions étaient pour une population beaucoup plus importante, un redimensionnement est donc nécessaire. Une deuxième explication peut être trouvée dans la raréfaction des moyens financiers de l'État consécutive à la crise économique et, enfin, le non respect des prescriptions du Schéma de développement à long terme est évoqué comme troisième et dernière cause.

# PROBLÈMES ET RÉPONSES

## LA CIRCULATION IMPOSSIBLE

Aujourd'hui, et cela malgré les nombreux – trop nombreux peut-être – plans d'urbanisme, d'études et de décisions politiques, la situation d'Abidjan demeure complexe, comme celles des autres grandes villes d'Afrique. Il devient, de jour en jour, plus difficile de circuler dans l'agglomération, et plus la Banque mondiale et les autres bailleurs de fonds internationaux développent des programmes de voiries, plus les déplacements se trouvent entravés. Les dimensions de la ville les rendent difficilement praticables, cela va de soi, et même sans circulation sur les routes, traverser Abidjan demeure un exercice coûteux en temps.

L'étalement urbain augmente le prix des transports. Les populations habitent de plus en plus loin du

centre, et le prix du billet de bus, du taxi ou simplement de la course en voiture privée est fonction des distances. L'attente dans la circulation, pour cause d'encombrement des routes, fait également augmenter les prix des parcours, les chauffeurs de taxis et autres propriétaires de cars rapides faisant moins de courses dans une journée.

Ces deux facteurs expliquent qu'une partie de la population n'a aujourd'hui plus accès aux déplacements motorisés et que cette population augmente de manière régulière depuis la crise des années 1980. En effet, cette crise a donné un coup fatal à la ville qui aujourd'hui encore n'a pu rattraper le retard accumulé il y a 30 ans. La volonté de coupler emploi et habitat que l'on retrouve très tôt dans les plans d'urbanisme n'a finalement jamais fonctionné et la ville d'Abidjan s'est étalée, comme toutes les villes du monde.

## LA PAUVRETÉ GRANDISSANTE

La crise des années 1980 vient d'être évoquée et depuis lors<sup>6</sup> la situation économique n'a plus retrouvé le faste des années de libéralisme d'État qui ont suivi l'indépendance. La crise économique dure et une des conséquences premières est la paupérisation de la population. L'habitat précaire ne se résorbe pas, il est même en augmentation. L'habitat de cour contre lequel l'État voulait lutter est définitivement ancré dans la ville, les trois quarts des gens y vivant. Les programmes d'habitat ont montré leurs limites et les conditions de vie des populations ont continué à se dégrader.

Les émeutes de la faim qui ont eu lieu en 2008 à Dakar, à Douala et à Abidjan – entre autres villes – sont un exemple supplémentaire qu'une partie de la population ne peut plus faire face à l'augmentation du prix des denrées alimentaires. Dans l'histoire du développement de la ville, Abidjan vit sans doute aujourd'hui ses années les plus difficiles, tant le développement économique n'est plus, depuis longtemps, au rendez-vous et tant la ville doit faire face à sa croissance rapide, le tout sur fond d'insécurité constante dans le pays depuis 2002.

<sup>6</sup> Nous utilisons un africanisme courant : « depuis lors, je ne l'ai pas vu » entend-on souvent dans les conversations.

## LA DÉGRADATION DE L'ENVIRONNEMENT

Pour couronner le tout, Abidjan est de plus en plus en proie à des difficultés environnementales : la lagune se meurt, la pression foncière pèse lourdement sur les sites protégés comme la forêt du Banco et les déchets s'accumulent dans les quartiers, sans traitement. Et cela, aucun plan n'a jamais eu l'idée, ou si peu, d'en faire état.

La lagune reçoit la majeure partie des eaux usées non traitées et des eaux de pluie qui ruissellent sur les sols pollués de la ville. Elle ne joue plus son rôle de régulateur qui absorbe les pollutions tant celles-ci sont grandes. Elle est donc de moins en moins une réserve pour les poissons consommés quotidiennement dans les « maquis » de la ville, sans compter que cette consommation peut poser des problèmes sanitaires pour les consommateurs. Enfin, le manque de ramassage des ordures dans les quartiers les plus pauvres renforce la précarité des plus fragiles, notamment face aux maladies. Car l'environnement urbain se traduit souvent en termes d'infections et autres épidémies.

## CONCLUSION

Deux éléments vont marquer fortement la forme de la ville dans son histoire. Le premier est la recherche d'une forme urbaine permettant de lutter contre les moustiques et le second est le modèle économique adopté au niveau de l'État. Sans vouloir caricaturer ces deux situations qui sont de natures très différentes, on peut tout de même voir le passage d'une vision de l'urbanisme technique, hygiéniste et proche de l'ingénieur, à une vision symbolique de la ville comme vitrine de la modernité et comme

représentation de l'État. Rarement un État ne fut aussi présent que dans Abidjan après 1960 ; la ville est la mise en espace d'une idéologie politique et d'un système économique étatique qui joue tous les rôles, planifie, régule et devient même parfois entrepreneur dans les grands programmes de logements. Dans ce passage du modèle technicien au symbolique, il y a une perte des aspects fonctionnels de la ville qui, même si elle était imaginée de manière parfois brutale comme une somme de contraintes à résoudre, gardait un ancrage important dans le contexte territorial et environnemental.

Mais ce système que nous appelons symbolique n'en est pas moins une vision basée sur des normes élevées. Les nombreuses et hautes contraintes ne sont-elles pas l'apanage de l'homme moderne ? En ce sens, la vision technique est remplacée par une vision technicienne. Il y a derrière cela l'idée que le bon urbanisme – donc la recette d'une « bonne » ville – est celui qui peut se targuer d'avoir des normes de construction et d'infrastructure élevées.

Le système ivoirien a bien fonctionné durant un peu moins de vingt ans, la forte croissance économique en a apporté la preuve, et c'est dans ce contexte que l'idée de la ville prend forme. Comme en Europe, le développement d'une ville passe par le développement économique et cette idée va rester extrêmement présente jusqu'à aujourd'hui. Ni la crise des années 1980, ni la nouvelle donne économique ne vont remettre en cause les paradigmes de la ville tels qu'on les imagine en Afrique de l'Ouest à l'heure actuelle, comme si le modèle utilisé était le bon, quoi qu'il arrive, quoi qu'il soit arrivé et, surtout, quoi qu'il puisse arriver...

## RÉFÉRENCES

---

- ANTOINE, P., DUBRESSON, A. & MANOU-SAVINA, A.** (1987) *Abidjan «côté cours»*. Paris, Karthala-ORSTOM.
- ARMAND, M.** (1988) Tissu social, tissu urbain : stratégies antagonistes d'occupation de l'espace à Abidjan. *Espace, Populations, Sociétés*, 2.
- AUA** (1994) *Actualisation du Schéma directeur d'Abidjan, diagnostic urbain*. Abidjan, Ministère de la Construction et de l'Urbanisme.
- COURET, D.** (1997) Territoires urbains et espace public à Abidjan ; quand gestion urbaine et revendications. IN CONTAMIN, B. & MEMEL-FOTÉ, H. (Eds.) *Le modèle ivoirien en question : crises, ajustements, recompositions*. Paris, Karthala-ORSTOM.
- DUBRESSON, A.** (1989) *Villes et industries en Côte d'Ivoire*. Paris, Karthala.
- HAERINGER, P.** (2000) Abidjan. IN DUREAU, F., DUPONT, V., LELIEVRE, E., LEVY, J.-P. & LULLE, T. (Eds.) *Métropoles en mouvement. Une comparaison internationale*. Paris, Anthropos.
- LE PAPE, M.** (1985) De l'espace et des races à Abidjan, entre 1903 et 1934. *Cahiers d'études africaines*, 25.
- SAVANE, L. & ANTOINE, P.** (1989) *La croissance des grandes villes en Afrique de l'Ouest : exemples de Dakar, Abidjan et Nouakchott*. Paris, ORSTOM.
- STECK, J.-F.** (2007) La rue africaine, territoire de l'informel? *Flux*, 66-67.



lire la

presse et

comprendre

la rue

à Abidjan

*«LE FAIT DIVERS EST LE PREMIER MONUMENT ÉRIGÉ À LA MÉMOIRE DES VICTIMES,*

*MÊME SI CE N'EST QU'UN PAUVRE MONUMENT DE PAPIER NOIRCI»*

*(DIDIER DAENINCKX, 2009).*

### LIRE LA VILLE ET LA PRESSE

La question est simple en apparence : quels sont les enjeux de la rue à Abidjan aujourd'hui ? En y répondant, il semble possible de dresser la liste des fonctions sociales et spatiales de l'espace public, ceci à travers les indicateurs classiques de la sociologie urbaine et « populaire » – parce que le « peuple » les connaît bien et les subit en connaissance de cause – que sont la violence, les manifestations, la rue comme support de mobilité, les conditions météorologiques qui marquent l'espace ou une pauvreté quotidienne qui imprime sa présence à même le sol, à même l'asphalte et la poussière des routes.

La rue est le lieu du peuple, des petites gens, de la majorité des habitants des villes, qu'elles soient africaines, asiatiques ou sud-américaines. Ce qui pourrait être – et qui est – une conclusion est ici un point de départ pour la compréhension du monde des villes. Car si les élites empruntent la rue, les pauvres y vivent. Les uns la parcourent en véhicules climatisés assis confortablement, alors que les autres l'usent de leur seul moyen de déplacement : la marche à pied. Et si la rue est le lieu de vie du plus grand nombre, elle est forcément, à un moment ou à un autre, un territoire de danger, de négociation, un territoire qu'il faut défendre, un territoire dont les règles doivent être comprises de tous, pour que, quoi qu'on en pense, il ne soit pas un territoire de non droit, tel que les villes du monde, de plus en plus, en produisent.

Ici, on propose un parcours textuel des rues d'Abidjan, sur les places – peu nombreuses – ou dans les gares routières et autres marchés, à travers la lecture de la presse. C'est donc la presse de Côte d'Ivoire<sup>1</sup> qui va fournir la matière première à nos réflexions ; la presse comme révélateur des enjeux de l'espace public. Le panorama des enjeux que nous proposons montre que la société se manifeste essentiellement dans la rue, le terme de manifestation étant à prendre à la fois dans le sens de représentation de la société – là où elle se montre, là où elle donne à voir – et à la fois dans son sens premier, l'action de (se) manifester, pour revendiquer ses droits, dans le lieu que l'on pense être le plus adéquat pour cela. Et si la rue est le lieu de la pauvreté, du populaire, du peuple, mais aussi le lieu de sa révolte, il devient évident que son contrôle revêt une importance capitale pour les États qui cherchent à contenir les populations et leurs passions. La rue passe alors d'un espace de liberté, d'évolution des modalités de reproduction de la société, à un espace contrôlé, cadré. Une des preuves en est donnée par la forte présence de l'État sur l'espace public. La rue est, avec le Palais du président, le dernier endroit que l'État abandonnera.

### LA VIOLENCE ET LA RUE

À en croire les journalistes, relayant – parfois – sans le trahir l'opinion publique, l'enjeu majeur des rues d'Abidjan est celui du contrôle de la violence. La presse

---

**1** L'analyse des enjeux de la rue s'est basée sur cinq titres (quotidiens ou hebdomadaires) qui sont : L'Événement, le Jour Plus, 24 Heures, Nord-Sud et Fraternité Matin. Ensemble, c'est 485 éditions qui ont été utilisées.

décrit les conséquences de « l'insécurité » de manière régulière dans ses colonnes. Abidjan passe pour être une ville dangereuse. Le traitement de l'information n'est pas fait que de descriptions précises d'actes de violence, mais les articles offrent au lecteur une réflexion critique et un débat plus large sur l'insécurité. Si les larcins, les agressions semblent être monnaie courante dans les quartiers périphériques, le regard posé par la presse ne se veut pas précipité, mais construit « avec du recul », restant sensible au questionnement.

L'insécurité grandit-elle vraiment à Abidjan? Que faire contre les bandes armées qui semblent être la cause de tous les tourments de la ville? Autant de questions qui, si elles restent la plupart du temps sans réponse, montrent clairement ce que tout le monde s'accorde à dire: l'insécurité augmente, les bandes sont de plus en plus nombreuses et Abidjan qui était une ville calme et tranquille est devenue une mégapole grouillante et donc forcément dangereuse. « Quatre individus armés de kalachnikovs et de pistolets ont perpétré une attaque » titrait la Fraternité Matin du 24 mai 2007.

À la lecture des nombreux articles quotidiens sur « les violences » grandit l'idée que l'insécurité est partout – de fait, peu de quartiers sont épargnés – donnant l'impression d'un problème général et, surtout, que des agressions de ce type peuvent intervenir n'importe où et à n'importe quel moment, de manière quasi aléatoire, menaçant potentiellement n'importe qui, vous et moi... La ville décrite dans la presse, par addition d'articles et de titres à sensation, est une ville monstrueuse, dangereuse et violente, bien que la réalité soit – heureusement – quelque peu différente. Pour le moment.

Face à cette situation, la presse montre les « bonnes recettes » mises en place pour lutter contre l'insécurité. Elles passent d'abord par une présence policière dans les quartiers stigmatisés comme dangereux, mais ensuite par une lutte tous azimuts contre « l'illégalité » qui est source de violence. Le discours est clair et sans détour: la pauvreté et l'illégalité engendrent la violence. Il y a donc un lien direct et indiscutable entre la pauvreté et l'insécurité des villes. Voilà tout. Que cette manière de comprendre l'espace public



ne soit non seulement jamais prouvée, mais qu'elle s'avère fausse, ne perturbe apparemment pas grand monde. Il est pourtant facile de voir que la réduction de la pauvreté ne suffit pas à arrêter les violences, à peine à les diminuer en certains cas. Les récentes expériences d'Antanas Mockus, ancien maire de Bogota, montrent clairement que les deux choses ne sont pas directement et indiscutablement liées, loin s'en faut. Que faire alors des millions de pauvres dont l'horizon et la vision du monde ne sont pas barrés par des représentations de la violence et qui pourtant sont montrés comme responsables à titres divers de cette violence, et donc potentiellement coupables? Il faudrait chercher les sources de la violence dans les rapports des usagers aux biens publics et non dans les conditions de vie, mais la presse – et donc « l'opinion publique » ne se presse pas de le faire... L'espace public, comme spatialisation du bien commun, prend malgré cela tout son sens, et il est ainsi démontré à quel point son étude est pertinente pour ne pas aborder le phénomène de la violence en ville de manière caricaturale et improductive.

Un autre phénomène de « violence » est celui des escroqueries. Attention, il ne s'agit pas de litiges entre voisins, de petites arnaques de rue sous forme de jeu de bento, mais bien de grosses escroqueries qui mènent la plupart du temps à des enlèvements de personnes avec demande de rançons, ou à des détournements d'importantes sommes d'argent. Dans les deux cas, elles commencent toujours dans la rue. Au titre de « Deux braqueurs arrêtés<sup>2</sup> », la presse décrit l'efficacité de la police. Elle raconte l'épopée des bandits jusqu'à leur arrestation par les forces de l'ordre, offrant une parabole du triomphe de l'ordre sur le mal sans doute, mais contrecarrant surtout le sentiment qui se dégage : le sentiment qu'une insécurité grandissante mène plus vite qu'on l'aurait souhaité Abidjan à intégrer le club peu envié des « villes les plus dangereuses du monde ».

Enfin, les éléments de violence sont souvent une suite d'événements qui se répondent les uns aux autres et qui remplissent les titres des journaux durant plusieurs jours. L'exemple du meurtre d'un commerçant sur un campus universitaire en est un exemple parfait. Ce meurtre en milieu académique a donné lieu, des jours durant, à des mouvements de protestation, des révoltes d'étudiants avec le flot d'arrestations qui va de pair. Rapidement, les communautés (ethniques, religieuses) se replient sur elles-mêmes et les choses s'embrasent jusqu'à l'appel au calme d'un sage ou d'un groupe de sages particulièrement respectés. Ce scénario se rencontre dans presque tous les cas d'événements en cascade. Les actes de violence se répondent les uns aux autres, avec à chaque fois pour conséquence une augmentation exponentielle des faits violents, jusqu'à l'appel des aînés et un retour au calme, qui durera un temps.

Si la presse pose les vraies questions – en montrant la « vérité » de la violence, celle dont l'évidence de sa « nature », violente, ne ment pas – elle montre ou plutôt construit aussi une géographie de la violence. Le problème est que la presse la superpose ensuite sur une géographie de la pauvreté au point de les faire coïncider, en véhiculant l'idée que la violence naît de la pauvreté. Les coupables sont alors désignés et les plus pauvres fustigés. La presse se fait dans ce cas l'écho de la pensée dominante qui associe les deux termes, au point d'en faire presque des synonymes. Or, dans nos recherches, rien ne montre que la pauvreté « forme système » avec la violence, pas même à la périphérie des villes « les plus dangereuses du monde » (Pedrazzini, 2005).

---

**2** Bi Armand Gohoré, Deux braqueurs arrêtés à Bouaflé, *Fraternité Matin*, 5 mai 2007

## UN ENVIRONNEMENT FRAGILE

---

L'environnement, les déchets, les inondations, l'hygiène, les incendies, l'assainissement et la nature sont autant de thèmes qui traitent de ce que nous rangeons sous l'enjeu environnemental de la rue.

Un événement important a eu lieu en août 2006, lorsque le cargo grec Probo Koala a déversé des produits toxiques sur des décharges publiques en ville d'Abidjan ; 94 personnes sont mortes des suites de la contamination. Les victimes – toutes ne sont pas mortes – et familles des victimes réclamèrent des dédommagements qui tardèrent à venir. Moins de 100 milliards de CFA<sup>3</sup> furent proposés par Trafigura, l'entreprise responsable de la catastrophe. L'État décida de prendre 68 milliards et de laisser 20 milliards pour les victimes, offrant ainsi une indemnité de 200.000 CFA<sup>4</sup> par victime ; voilà pour l'actuelle situation. « Deux cents mille francs, c'est le prix d'un mouton de Tabaski. Nous valons plus qu'un mouton de Tabaski » s'est indigné Olivier Dago Zaté, secrétaire général de l'Alliance des victimes des déchets toxiques<sup>5</sup>. « Les 200.000 francs sont insuffisants et ne couvrent même pas les dépenses que nous avons effectuées<sup>6</sup> ».

C'est pour faire valoir leurs droits que les manifestants ont pris d'assaut les rues, afin d'« amener le gouvernement à revenir d'une part sur les critères de répartition de l'argent destiné au dédommagement des victimes, et d'autre part sur la liste des bénéficiaires<sup>7</sup> ». « Ils ont été dispersés par la police, à l'aide de grenades lacrymogènes et de cailloux jusque dans les domiciles. Des non-manifestants n'ont pas été épargnés par la réaction policière<sup>8</sup> ».

Cette histoire aurait pu être placée dans une autre catégorie, puisque la rue devient ici un espace de protestation, mais elle rappelle, avant tout, un problème lié à la gestion des déchets. Il s'agit de rappeler que l'histoire commence avec le déversement, sur des terrains situés en proche périphérie de la ville, d'une quantité importante de déchets toxiques. Ou comment une ville peut devenir la décharge à ciel ouvert d'entreprises industrielles européennes. Les produits parfois, mais surtout les déchets se retrouvent sur l'ensemble du continent. Contre un peu d'argent, beaucoup de municipalités, de privés, voire même d'États sont prêts à accueillir ce que le Nord ne veut pas : ses propres déchets. L'histoire, pour une fois, se complique, car il y a des morts. Mais pour 94 décès, combien de cargos ont déversé leurs déchets, combien de maladies dont on ne sait pas la cause et qui proviennent directement de ces stockages illicites, combien au final de victimes indirectes de ces pratiques encore et toujours coloniales ? La pauvreté permet cela, elle permet contre un peu d'argent liquide et avec des chefs coutumiers peu regardant, des fonctionnaires corrompus, des ministres sans scrupules, de générer de telles situations dramatiques et qui pourtant paraissent indifférer le monde tel qu'il est piloté depuis les capitales occidentales. Il s'agit pourtant d'enjeux environnementaux qui devraient concerner le Nord au même titre que le Sud.

La presse l'indique, les problèmes d'environnement ne sont pas uniquement une question de gestion des déchets. Plus vastement, ils interrogent la gestion carenentielle des pluies qui viennent en abondance durant l'hivernage, amenant avec elles des flots de problèmes « co-latéraux » dont des glissements de terrains. « Ainsi, il faut rappeler que le phénomène d'éboulements des maisons est récurrent dans ce quartier d'Attécoubé pendant chaque saison des pluies<sup>9</sup> ». L'influence de

---

**3** 176 millions d'Euros

---

**4** 200.000 CFA = 305 EUR

---

**5** Adiko Eustache, Les populations d'Akouédo crient leur colère, Le Jour Plus, 27 juin 2007

---

**6** Sans auteur, Des victimes protestent, la police charge, 24 Heures, 27 juin 2007

---

**7** Djezou Casimir, Des victimes pas d'accord avec la clé de répartition des 100 milliards, Fraternité Matin, 27 juin 2007

---

**8** Djezou Casimir, Des victimes pas d'accord avec la clé de répartition des 100 milliards, Fraternité Matin, 27 juin 2007

---

**9** Foua R.N., La pluie fait 6 morts à Attécoubé, 24 Heures, 7 juin 2007

---

**10** E.K. Les pluies font 9 morts à Attécoubé, *Fraternité matin*, 8 juin 2007

---

**11** Djidjé Marie-Adèle, Amon Tano et Dacoury-Tabley apportent le soutien du gouvernement, *Fraternité Matin*, 17 juin 2007

---

**12** Djidjé Marie-Adèle, *ibid.*

---

**13** E.K. Les pluies font 9 morts à Attécoubé, *Fraternité matin*, 8 juin 2007

---

**14** Kouamé Inno, Les eaux usées dans la rue, *L'Événement*, 21 mai 2007

---

**15** Adiko Eustache, Les populations d'Akouédo crient leur colère, *Le Jour Plus*, 27 juin 2007

la pluie est importante sur l'espace public, les problèmes reviennent chaque année avec l'hivernage.

Si la pluie en tant que telle n'est pas un problème, elle le devient une fois conjuguée à d'autres phénomènes. « L'écroulement de cinq maisons, suite aux pluies qui se sont abattues sur Abidjan<sup>10</sup> » est un fait divers fréquent – mais pas tout à fait banal – et l'hivernage est l'occasion de remettre chaque année en débat deux éléments fondamentaux.

Le premier est l'illégalité des constructions: « L'inondation des habitations construites sur des sites non viabilisés et illicites<sup>11</sup> ». On ne parle en effet que des constructions qui posent problème et qui sont illicites ou sur des sites inconstructibles: « Les populations vivent autour d'un ravin susceptible de s'écrouler<sup>12</sup> ». Mais rappelons dans un même temps que le problème est plus vaste. Les populations les plus pauvres choisissent des sites dont personne ne veut, situés soit aux confins urbains, loin de l'agitation, mais aussi de l'économie de la ville et donc loin du foncier urbain inaccessible, soit dans les interstices de la ville, dans les ravins, les zones d'inondations, les marais, les décharges, en quelques mots toute surface dont on ne sait que faire et qui par conséquent n'intéresse personne, ni le secteur privé, ni même les autorités.

Le second élément est le laisser-faire de l'État. À en croire la presse, les coupables sont les victimes elles-mêmes: « Selon les services de la Mairie, ces constructions avaient été plusieurs fois détruites et leurs occupants priés d'aller s'installer ailleurs. Mais à chaque fois, ils reviennent sur les lieux avec, parfois, la complicité des responsables coutumiers<sup>13</sup> ». Pourtant, même si la responsabilité est imputée aux chefs coutumiers – qui du même coup passent pour des représentants d'une pré-modernité –, la situation perdure en général en raison d'une passivité coupable de l'État. Les institutions en charge de ce type de dossier sont dans l'incapacité d'y faire face, pour des raisons certes financières, mais également de manque d'espace pour le relogement des populations menacées. La question est compliquée et les réponses ne peuvent être simplifiées, elles demandent que les autorités réfléchissent au devenir des populations les plus pauvres dans les centres urbains. Rappelons tout de même que les implantations illégales ne semblent poser de problème que lorsqu'une catastrophe se produit, dans les autres cas – où rien de se passe – le problème de l'environnement construit des plus pauvres n'en est pas un.

Les problèmes d'hygiène publique et d'assainissement sont eux aussi directement liés au thème de l'environnement et s'ils existent tout au long de l'année, ils sont néanmoins beaucoup plus fréquents à la saison des pluies et particulièrement visibles pendant l'hivernage durant lequel « nous avons constaté que toutes les rues du quartier Recasement étaient devenues des lacs<sup>14</sup> ». Comme « le quartier n'est pas viabilisé et qu'il manque de canalisations, l'eau des pluies stagne partout, créant ainsi un lac artificiel<sup>15</sup> »; un lac d'ordures et d'eaux usées au milieu des constructions. En résumé, des zones entières de la ville ne sont pas assainies. Ces mêmes zones n'ont pour la plupart pas ou peu de possibilité d'évacuation des déchets solides. Les pluies qui tombent forment donc des lacs de déchets qui deviennent rapidement de grandes zones dangereuses pour la santé des populations.

Cette situation mène à deux constats, heureusement dénoncés par la presse. Il y a d'un côté une nette augmentation des maladies et de l'autre la mort lente des écosystèmes. Mais une fois encore, les journalistes paraissent épargner les vrais responsables pour condamner les victimes : « Des parents, assis sous les arbres, regardent faire sans même se soucier que ces eaux usées peuvent causer des maladies infectieuses<sup>16</sup> ». Les risques ne sont pas évalués, et le rapprochement entre eaux stagnantes et maladies n'est pas établi par les populations, même si « tout le quartier est envahi par les odeurs. Les grosses mouches vertes y ont élu domicile, véritable transport de maladies infectieuses<sup>17</sup> ». Les insectes sont visibles et identifiés comme vecteurs de maladies, mais les populations continuent à vivre dans des conditions d'hygiène difficiles. Il ne s'agit bien sûr pas d'un choix, mais d'un manque de choix les obligeant à vivre dans des conditions de précarité physique quotidienne. Elles sont socialement, économiquement et politiquement impuissantes face aux eaux stagnantes, mais la presse stigmatise le fait que, par leurs pratiques ordinaires, elles soient culturellement complètement responsables de la situation.

Parmi les causes de la situation de l'environnement et de la salubrité, la presse locale désigne habituellement les mauvaises pratiques, les mauvaises habitudes des populations : « La vie en communauté et le respect des règles élémentaires d'hygiène semblent ne plus exister à Koumassi en particulier et à Abidjan en général<sup>18</sup> ». En effet, « il faut que les gens perdent les mauvaises habitudes que sont celles de jeter autour de soi les pochettes jetables, les peaux de bananes ou, pire, de produire des nuisances sonores<sup>19</sup> ». L'espace public serait un déversoir à déchets – solides et liquides – produits dans l'espace privé. Et comme la rue n'a pas de propriétaire, il n'y a pas de limite à son utilisation abusive.

Au-delà de ce qui ressort strictement des relations entre l'espace public, les pratiques inciviles des citoyens et les déchets solides, l'aspect financier entre également en jeu. Vider une fosse septique coûte cher, très cher pour une grande majorité des familles d'Abidjan. En déverser le contenu dans la rue est gratuit. L'exemple est certes rapide, mais réel, car comme l'eau stagne dans les rues en période de pluie, la plupart des propriétaires en profitent pour vider leur fosse, avec l'idée que leur acte ne se voit pas !

Face aux problèmes qui viennent d'être décrits, trois actions sont mentionnées explicitement comme réactions possibles : les déguerpissements, les amendes et l'information aux populations. Déguerpir les habitants qui vivent dans l'informalité – puisque, nous l'avons vu plus haut, les zones informelles sont des viviers d'insalubrité – est souvent considéré comme une solution, d'autant plus que les populations qui vivent dans les quartiers informels le font, par définition, sans autorisation. Elles ne sont ainsi pas légitimées à habiter sur leur lieu de vie. La presse propose de « mettre de l'ordre » et de mettre fin aux pratiques de squat, comme si les populations les plus pauvres le faisaient par choix, pour profiter d'une situation avantageuse. Autre possibilité, l'amende que la police prélève est vue dans plusieurs articles de presse comme une solution idéale, mais son efficacité risque d'être mise en cause par le faible pouvoir économique des plus pauvres. Enfin, troisième réaction en faveur de l'environnement, le changement des pratiques. « Commençons par changer nos mentalités », annonce le Ministre de la

---

**16** Kouamé Inno, Les eaux usées dans la rue, L'Événement, 21 mai 2007

---

**17** Gneproust Marcelline, « Je vais nettoyer », Fraternité Matin, 3 juin 2007

---

**18** Touré Moussa, La baie de Cocody se meurt sous nos yeux, Fraternité Matin, 27 avril 2007

---

**19** Sans auteur, Mel Eg Théodore promet de nettoyer Abidjan, 24 Heures, 4 juin 2007

---

20 Gneproust Marcelline, « Je vais nettoyer », *Fraternité Matin*, 3 juin 2007

---

21 Adiko Eustache, Les populations d'Akouédo crient leur colère, *Le Jour Plus*, 27 juin 2007

Ville et de la salubrité urbaine, Mel Eg Théodore<sup>20</sup> dans la presse. Il s'agit de faire pression sur les habitudes des populations, pour qu'elles comprennent les enjeux de l'environnement et qu'ensuite elles changent leurs manières de faire. Des campagnes de sensibilisation pourraient être initiées, mais avant cela, c'est sur un ton réprobateur que le Ministre parle, demandant à tout un chacun de prendre ses responsabilités et d'agir avec civisme. La presse se fait l'écho de ces propos, sans trop s'en distancer.

Les lieux de la pollution, de l'insalubrité sont situés dans « les quartiers précaires d'Abidjan où les maladies de diverses natures côtoient les habitants en cette période de fortes pluies<sup>21</sup> ». L'insalubrité est synonyme de pauvreté et d'illégalité, comme elle était précédemment synonyme de violence. Mais cette fois-ci l'équivalence est vraie, les populations les plus pauvres sont reléguées dans les interstices de la ville, là où l'eau stagne, où les déchets ne sont pas ramassés.

Dans tous les cas, il faut retenir que seules des catastrophes exceptionnelles amènent le pouvoir à réfléchir sur le sort des populations et que sans cela, c'est-à-dire même après des désastres « ordinaires », la situation ne change pas. Pour que ce soit le cas, il faudrait que cette réflexion s'accompagne d'une discussion sur le foncier et sur le rôle de l'État qui parfois laisse faire et parfois déguerpit des populations. Mais dans les deux cas, le double jeu de l'administration va toujours dans la direction de ses intérêts directs et trébuchants, et rarement – jamais – dans celle des intérêts des populations les plus pauvres.

## DES DÉPLACEMENTS DIFFICILES

La mobilité des populations est un enjeu d'importance, les transports en commun posent problème, les voitures restent des heures dans les embouteillages, les pratiques des conducteurs et des piétons créent sans cesse de nouvelles difficultés, bien que, dans le même temps, les piétons n'arrivent pas à se déplacer. Les taxis montrent que les pratiques quotidiennes des populations oscillent entre les éternels deux pôles du formel et de l'informel. Enfin, les circuits parallèles de transports plus ou moins licites se développent à grande vitesse, afin de répondre à une offre de moins en moins entendue du côté de l'État, et venant des acteurs urbains les moins solvables.

Le point commun de tous les phénomènes liés à la mobilité urbaine à Abidjan se résume à la très grande difficulté de déplacement, le temps passé dans les transports et les coûts de ceux-ci. Pour illustrer l'enjeu de la mobilité, nous présentons trois phénomènes distincts, mais cependant liés : les transports publics, les piétons et les taxis.

Si les populations se déplacent majoritairement en bus et en voiture, il existe d'autres moyens de transport, mais qui ne sont pas non plus sans danger : « Rapides et économiques, les pinasses et les pirogues inquiètent tout de même certaines personnes beaucoup plus prudentes. Celles-ci, craignant un quelconque chavirement de ces embarcations, préfèrent emprunter les bateaux-bus<sup>22</sup> ». Les moyens « illégaux » seraient dangereux, malgré tout ils sont abondamment utilisés, car ils sont les seuls moyens de transport que les plus pauvres peuvent se payer sur de grandes distances. Ces embarcations comportent certes un risque pour l'utilisateur, mais elles ne sont jamais vues comme un moyen d'éviter la route

---

22 Ba Nimatoulaye, Un recours obligé pour certains Abidjanais, *Fraternité Matin*, 9 mai 2007

et les embouteillages et la possibilité de se déplacer plus rapidement que par voie terrestre. À Abidjan, les transports par la route restent les seuls imaginables. Après les bus et les pinasses, ce sont les piétons qui posent problème. Non pas qu'ils soient eux une cause de difficultés, mais bien qu'ils peinent à se déplacer. Il faut rappeler que la marche à pied est le seul moyen de transport d'une large partie de la population – la frange la plus pauvre – et qu'elle occupe donc une place importante dans les choix modaux des populations.

Les pratiques spatiales du piéton subissent directement la saison des pluies, car les inondations bloquent non seulement les véhicules, mais rendent difficiles les déplacements à pied, ce que ne manque pas de relever la presse: « Des habitants des quartiers Williamsville, Bracodi et Adjamé-Centre devraient être inscrits dans le livre des records. Leurs prouesses: traverser chaque jour une autoroute en un point névralgique où les véhicules le plus souvent roulent à 100 kilomètres à l'heure, voire plus. Chaque jour, c'est par milliers que les populations de cette commune se livrent à ce flirt avec la mort. Le pont piéton, situé à quelques 400 mètres de là, est délaissé au profit de ce « passage forcé ». La longue liste des victimes tombées sur la chaussée de ce point de l'autoroute du Nord (en face de la station Shell) ne semble émousser en rien l'engagement des candidats au défi<sup>23</sup> », ni pousser le gouvernement à prendre des mesures pour éviter que des innocents ne risquent leur vie. Ainsi la ville, coupée par ses autoroutes et ses voies rapides, reste difficilement praticable pour les piétons. C'est le réseau des voies rapides qui priment sur les autres et les populations se voient contraintes de traverser ces autoroutes et « défont la mort<sup>24</sup> ». La construction de l'autoroute n'a pas donné lieu à un désenclavement des quartiers et empêche la « libre circulation » des piétons. À la lecture des journaux, on découvre qu'il y a là-dedans deux idées apparemment contradictoires : les populations ne respectent pas les règles ; les autorités ne prêtent pas suffisamment attention aux populations – pauvres – qui doivent se rendre coûte que coûte sur leur lieu de travail.

Sur ce plan, pas de ségrégation entre hommes et femmes, entre jeunes et vieux, car tous prennent le chemin le plus direct : « Femmes, hommes, jeunes et enfants, tous se lancent pour le grand saut. Des handicapés physiques, des femmes bébés au dos, la tête chargée de vivres divers ou enceintes presque à terme sont également de l'aventure<sup>25</sup> ». Le paradoxe qui veut que les moins aptes à traverser le fassent n'est qu'apparent, puisqu'en fait les handicapés, les vieux, les femmes enceintes évitent, en raison de leur mobilité réduite, les longs détours pénibles, mais moins dangereux, et préfèrent prendre le risque de traverser sur 20 mètres une route particulièrement périlleuse.

Enfin, autre phénomène lié à la mobilité des gens: les taxis. « Chaque matin, je négocie avec les chauffeurs de taxi-compteurs pour me rendre au service. D'ici Adjamé au Plateau, je dis toujours 1.000 francs » indique cet usager. Mais ce lundi matin, l'exercice semble plus difficile, car « les taximètres savent qu'en début de semaine et surtout de mois, la demande est supérieure à l'offre<sup>26</sup> ». En conséquence, malgré un système de compteur légal, un autre mode de fonctionnement s'est installé et le manque de ressources des populations y est sans doute pour quelque chose. D'un côté, les chauffeurs de taxi ont du mal à réunir la recette de la journée et de l'autre, les populations n'arrivent pas à réunir la somme

---

**23** Djama Stanislas, *Ces piétons qui défont la mort*, Nord-Sud, 21 juin 2007

---

**24** Djama Stanislas, *ibid.*

---

**25** Djama Stanislas, *ibid.*

---

**26** A.E.O., *Les taxis luttent contre la mort*, 24 Heures, 29 juin 2007

nécessaire pour payer leur transport, car « se déplacer en taxi-compteur met les poches à l'eau et au pain sec. Du compteur truqué à l'embouteillage imprévisible, l'interminable clic-clic du compteur allonge la douloureuse et fait perdre la tête<sup>27</sup> ». Les coûts trop grands; ils sont contournés par la négociation sur le prix. Le chauffeur de taxi doit évaluer les prix en fonction du coût de l'essence, du nombre de trajets qu'il peut faire dans la journée, du coût de location du véhicule et de ses besoins en salaire, en fonction de l'offre et de la demande, de la date, de l'heure ou de la prochaine fête religieuse. C'est un système ultra-libéral qui s'est mis en place dans les transports, du moins chez les taxis.

Il y a actuellement une volonté de modernisation des transports publics de la part de l'État, mais sa manière de prendre en compte et d'affronter le problème montre qu'il cherche surtout, par ce retour à l'action publique, à reprendre le contrôle du secteur des transports qui avait petit à petit glissé vers le privé et l'informel. Pratiques informelles que la crise économique et la paupérisation des populations ont largement développées comme autant de réponses à l'impossibilité financière d'évoluer dans un cadre prédéfini.

Enfin, pour clore le chapitre sur les transports et la mobilité, il faut, comme c'était le cas pour l'environnement, mettre une nouvelle fois l'accent sur les conditions météorologiques et sur leur forte influence sur les déplacements. La saison des pluies est un catalyseur qui met en évidence une grande quantité de problèmes urbains plus généraux et structurels. Les voitures ne passent que difficilement à certains endroits, et cette situation est la même pour les piétons, mais cela ne tient ni aux voitures, ni aux piétons, mais à ceux qui dessinent les routes et planifient les voiries.

## L'OCCUPATION ET LA GESTION DE LA RUE

Au chapitre de l'occupation et de la gestion, deux phénomènes sont à l'œuvre dans les rues d'Abidjan. Le premier est le « grignotage » de l'espace public par les acteurs du secteur privé; le second est l'occupation illégale, mais souvent tolérée, de la rue par les étals des marchands.

Le grignotage de l'espace public – récréatif, dans l'exemple donné ci-après – par des investisseurs est source d'interrogation pour les représentants de la presse. « Un terrain de sport est l'objet de convoitises diverses et, si rien n'est fait, il pourrait disparaître purement et simplement. Il aurait même été déjà morcelé pas des mains obscures et vendu en portions à plusieurs acquéreurs dont un officier de la gendarmerie nationale », et ce n'est pas la première fois que le terrain fait l'objet de convoitises. Il s'agit d'un thème central qui est celui du morcellement de l'espace public « libre ». En effet, les surfaces nécessaires pour la pratique du football (pour ne prendre que cet exemple) deviennent financièrement particulièrement rentables une fois morcelées en petits lots de quelques dizaines ou centaines de mètres carré. Le problème majeur est qu'il est extrêmement difficile de savoir à qui appartient ce sol et si les « propriétaires » qui revendiquent le terrain en sont véritablement les propriétaires. Le flou qui accompagne la gestion foncière favorise cette situation confuse, mais dont les plus puissants financièrement se sortent généralement mieux que les autres.

Le second phénomène est celui des occupations illégales des marchés dans les rues ; nombre de commerçants ont pris place sur les trottoirs. Pour lutter contre ce « fléau », les mairies décident régulièrement « d'envoyer les bulldozers », comme le rappelle le Jour Plus : « Box en fer déformé, magasins et commerces totalement détruits... Débris de briques par-ci, morceaux de planches par-là. Tel est l'aspect que présentait hier vers 10 heures le petit commerce situé non loin de la station-service Pétro Ivoire dans le sens Angré-Abobo, après le passage d'un Caterpillar. À l'origine de cette situation qui a mis en pleurs plusieurs commerçants, un litige foncier<sup>28</sup> ». Une série de déguerpissements qui tirent officiellement leur origine de la volonté des autorités de lutter contre un environnement insalubre et de faire une ville propre, en sanctionnant durement « tous ces commerçants qui chaque jour détériorent l'environnement avec des sachets en plastique, des journaux, des peaux de bananes, d'oranges, etc...<sup>29</sup> ».

Le discours sur les normes et les dangers que représentent les commerces face à ce non-respect n'est cependant pas exempt d'ambiguïté et l'argument officiel que les autorités utilisent à chaque déguerpissement ne semble convaincre personne. En effet, une majeure partie de l'activité et des constructions de la ville ne répondant pas aux normes légales fournies par le droit et les règlements d'urbanisme, il serait très étonnant que seuls quelques petits commerces soient la proie d'une volonté de mettre « aux normes » les constructions et les implantations. Mais il est certainement plus facile de déguerpier des petits commerces de rue qu'un nouveau centre commercial... Le sol appartient dans tous les cas à un privé et si celui-ci fait valoir ses droits, la chance de réussite du propriétaire foncier dépendra uniquement de sa situation sociale et économique et des appuis qu'il peut avoir. Un simple propriétaire foncier n'a que peu de chances de pouvoir, seul, récupérer son terrain.

Avec les commerces et les marchés se développent des pratiques dont la presse se fait écho : le racket et la corruption. Les commerces détruits sont ceux qui n'ont pas payé à la Mairie la « taxe », non officielle, il va sans dire. C'est un système de type mafieux où le commerçant paie pour rester en place, et doit le faire chaque mois. En cas de non paiement, le bulldozer passe. « Chaque commerçant paie la somme de 50.000 CFA, ceux qui se sont exécutés ont été épargnés<sup>30</sup> ». Luttant contre l'illégalité, la Commune met en place une gradation dans les situations informelles des commerçants. Officiellement, personne n'a le droit de s'établir sur l'espace public, mais les marchands qui s'acquittent de la « taxe » voient leur matériel épargné.

Le seul remède proposé est de légiférer sur l'ensemble des commerçants, en donnant des droits identiques à tout le monde. « On nous fait croire que cela devait être mis en place grâce à l'opération d'identification et de recensement des commerçants initié par l'État de Côte d'Ivoire à travers le décret N°97-175 du 19 mars 1997<sup>31</sup> », mais les intentions de mener cette opération de recensement – pour autant qu'elles aient jamais existé – se sont perdues dans les méandres de l'administration et lors des changements de Ministres. La lutte contre le grignotage de l'espace par les commerçants, petits ou grands, est maintenant au point mort nous apprend la presse.

---

**28** Coulibaly Zoumana, Plusieurs commerçants en détresse, Jour Plus, 27 juin 2007

---

**29** Inno Kouamé, La guerre aux commerçants, L'Événement, 7 mai 2007

---

**30** Bakayobo Lanciné, Une opération sur fond de chantage et de rançon, 12 juin 2007

---

**31** Cissé Cheikh Ely, 10 ans après, le projet toujours au point mort, Nord-Sud, 4 mai 2007

## LA RUE EST UN ESPACE DE PROTESTATION

Manifestations et confrontations, manifestations suivies de confrontations : la rue est l'espace de la protestation par excellence, la nouvelle agora de la ville d'aujourd'hui, du moins celle d'Afrique. Souvent, les rassemblements, les sit-in, les défilés, les manifestations qui ont lieux dans les rues d'Abidjan débordent et sombrent dans la violence. Mais nous retenons que la rue est – et reste – le lieu de la protestation des plus pauvres, l'arène publique la plus immédiate pour le peuple. La violence qui accompagne la revendication fait référence, soit à un jeu politique, à un jeu de pouvoir qui va au-delà des revendications de la rue, soit elle fait directement référence à une situation de désespoir que la simple manifestation n'arrive plus à transmettre.

Les mécontentements peuvent être d'ordres variés : une situation économique difficile, un Ministre qui prend une « mauvaise » décision, par exemple. S'ensuit une descente dans la rue et, en principe, la destruction avec pillage d'un élément symbolique. « Devant l'absence des enseignants, les étudiants en colère ont entamé une marche sous la houlette des présidents de la Fesci<sup>32</sup> des différentes sections. Les rues de Cocody ont été paralysées pendant près de 30 minutes. Mais c'était sans compter avec la détermination des étudiants dont certains déversent leur dévolu sur les bureaux de la Lidho<sup>33</sup> situés sur la rue Mermoz<sup>34</sup> ».

« Non contents de la mise aux arrêts et de la conduite devant le parquet d'un des leurs, les originaires de Locodjro (Adjamé) ont violemment manifesté<sup>35</sup> ». Il s'agit ici de représailles. D'autres exemples ne manquent pas, des étudiants, la population d'un quartier ou une communauté qui, parce qu'un des leurs a subi – selon eux – un préjudice, vont manifester et montrer leur mécontentement en s'attaquant directement et physiquement à leur agresseur.

Les meetings et autres parades sont également en nombre dans la presse. Dans ces cas, il s'agit pour l'article de faire état de fait, uniquement de fait, sans créer de débat, ni de questionnement. Pas d'interviews, pas de réactions, pas d'éditos ; uniquement la description d'une parade ou d'un meeting. L'exemple ci-dessous est caractéristique de cette manière de présenter le sujet, il rend compte de la visite de Mouammar Kadhafi à Abidjan, le 27 juin 2007.

« Toutes les légendes racontées au sujet des voyages de Frère guide Mouammar Kadhafi<sup>36</sup> sont devenues hier réalité pour les Abidjanais. [...] Laurent Gbagbo prend place à côté du Frère guide dans sa limousine Mercedes blanche venue de Lybie. L'escorte est assurée par 25 véhicules 4X4 Toyota de type Land Cruiser également venus de ce pays par avion<sup>37</sup> ». L'extrait nous donne une idée de la précision dans les faits, citant non seulement la marque de la voiture, mais également le modèle. La présence ou non du dirigeant libyen ne soulève quant à elle pas de question<sup>38</sup>, Kadhafi est un président africain et est reçu avec toute la diligence nécessaire et le respect dû à une personnalité de son rang.

Une manifestation occupe toujours un lieu symbolique en général du centre-ville. À Abidjan, ces lieux se trouvent sur l'ensemble du territoire. Dans la symbolique de la protestation, toute la ville est la Ville. Pas de focalisation sur le Plateau ou sur les espaces de l'hyper-centre, le devant du Palais, mais une décentralisation effective de la protestation.

---

**32** Fédération estudiantine et scolaire de Côte d'Ivoire

---

**33** Ligue ivoirienne des droits de l'homme

---

**34** Adewola Ezékiel Samuel, Des étudiants saccagent le siège de la Lidho et l'Apdh, 24 Heures, 24 mai 2007

---

**35** Landry Kohon, Le commissariat du 28e arrondissement saccagé. *Fraternité Matin*, 14 juin 2007

---

**36** Le colonel Mouammar Kadhafi (ou Al Gathafi) est le Guide de la révolution de la "Grande jamahiriya arabe libyenne populaire et socialiste" qui est le nom officiel de la Lybie.

---

**37** Traoré M. Ahmed. La parade de Mouammar Kadhafi à Abidjan. *Nord-Sud*, 28 juin 2007

---

**38** La venue en France de Mouammar Kadhafi, durant 5 jours, en décembre 2007, accueilli par le Président Sarkozy, a crée une énorme polémique.

## LES AUTRES ENJEUX

Si les cinq enjeux que nous venons de décrire (la violence, l'environnement, la mobilité, la gestion et la revendication) sont ceux que l'on retrouve principalement dans les colonnes des journaux, ils ne sont cependant pas les seuls ; il en existe beaucoup d'autres. Car la rue est également une infrastructure, un lieu de ressources, un lieu où s'expriment le civisme et la vie quotidienne, ce que relatent volontiers les journaux : « Gênant considérablement les automobilistes qui ont du mal à trouver leurs repères dans ce marécage puant, mais aussi les piétons exposés à des éclabousses nauséabonds. Le plus grave c'est que la voirie se dégrade sous l'effet de l'eau, apparemment sans émouvoir les autorités ou structures compétentes en la matière<sup>39</sup> ». La voirie seule ne pose pas de problème, mais en période d'hivernage, les rues et les carrefours « inondés à la moindre pluie<sup>40</sup> » deviennent le souci principal des usagers. Les inondations causent des dégâts au bitume, par effet de ruissellement. Le « District d'Abidjan [étant] impuissant<sup>41</sup> » face à cette situation, ce sont parfois les soldats français de l'opération Licorne<sup>42</sup> qui pallient au manque de moyens de la ville de répondre aux demandes.

L'exemple qui vient d'être décrit en est un parmi de nombreux, ils ne seront pas développés ici. Reste que certains enjeux qui semblent évidents lors d'une observation directe de l'espace public sont peu ou pas traités dans la presse. C'est le cas de la forte présence des vendeurs de rue, des prostituées ou autres mendiants. Ces présences ne constituent pas un véritable enjeu, dès lors la presse n'en fait que très peu état. Deux hypothèses sont possibles, soit ils ne sont en définitive que peu nombreux et donc ne causent que peu de dysfonctionnements dans la rue, soit, et c'est l'hypothèse que nous retenons, ils sont perçus comme faisant partie intégrante de la rue. Derrière cela, un contrôle de l'espace public par les forces de l'ordre et le laisser-faire des pratiques illégales ou légales, contre une rémunération.

## DES ÉLÉMENTS QUI STRUCTURENT FORTEMENT LA RUE

Certains phénomènes structurent l'espace au sens où ils transcendent les enjeux particuliers de la rue et vont au-delà d'un ou l'autre des aspects sectoriels et explicites qui ont été mis en avant dans un premier temps (mobilité, environnement, ...).

À Abidjan, ces éléments structurants sont au nombre de trois : le contexte climatique, la pauvreté et l'informalité. Il est rare que ces éléments soient mentionnés en tant que tels, en termes généraux dans les colonnes des journaux. En principe, ils sont abordés à partir de thématiques « annexes », comme des manières de gérer les conséquences de ces problèmes.

Le rythme des saisons pèse de son importante empreinte sur l'espace public ; nous le retrouvons dans de nombreux sujets journalistiques. Il s'agit de la saison des pluies : l'hivernage. Les pluies abondantes qui s'abattent sur la ville durant cette courte période de l'année ont pour effet d'exacerber les problèmes. Non pas qu'ils n'existent pas durant le reste de l'année, loin de là, mais les problèmes prennent une dimension particulière en présence des pluies. La saison met à l'épreuve de manière forte les qualités de l'espace public. Les problèmes qui reviennent à chaque saison des pluies sont aussi connus qu'ils sont mal gérés : dégradation des routes pour cause de ruissellement, circulation automobile bloquée, création

---

**39** E.K. La voirie fout le camp sous nos yeux, *Fraternité Matin*, 21 juin 2007

---

**40** S.K. Le 43e Bima cure le bassin de « colatier », 24 Heures, 18 mai 2007

---

**41** S.K., *ibid.*

---

**42** Norm d'une opération de maintien de la paix mise en place par l'armée française en Côte d'Ivoire

d'embouteillages à cause de la stagnation de l'eau dans les rues, déplacements des populations rendus difficiles, glissements de terrains et enfin problèmes sanitaires les plus variés (maladies liées à l'eau stagnante, hygiène générale).

Les pluies ne frappent pas des lieux en particulier, elles ne tombent pas plus sur l'un ou l'autre des quartiers, mais leur influence ne se retrouve pourtant pas de manière uniforme sur l'ensemble du territoire de la ville. Ainsi, si le Plateau ou les quartiers résidentiels de haut standing subissent la même pluviométrie que les quartiers informels et populaires, ces derniers, du fait de leur précarité et de leur installation sur des terrains peu propres à la construction, souffrent plus des pluies, et les dégâts qu'elles provoquent y sont plus nombreux qu'ailleurs.

Le deuxième élément structurant que l'on retrouve de manière prégnante sur l'espace public est la pauvreté. Et même si les définitions contemporaines de la pauvreté en montrent plusieurs types (matérielle, capacitationnelle, sociale, symbolique, relationnelle, etc.), une fois repérée par les journalistes, il ne s'agit plus que d'une pauvreté économique (donc en fin de compte matérielle), qui pousse irrémédiablement les populations en manque de liquidités à adopter des stratégies de survie à la limite de la légalité et de la marginalité.

La mendicité et la prostitution sont deux de ces stratégies directement issues de ce que certains ont appelé une « culture de la pauvreté ». Dès que la rue devient une ressource potentielle pour une partie grandissante de ses usagers, il y a de très fortes chances pour que ceux-ci soient des pauvres. En allant plus loin, on peut dire qu'ils sont dans la pauvreté extrême qui est aussi une vulnérabilité extrême, celle de la prostitution et de la mendicité, celle où la somme d'argent nécessaire pour entrer dans le secteur de la prostitution est une somme nulle. Il n'y a donc pas besoin d'avoir un pécule à investir pour pouvoir gagner sa vie, mais l'inverse est aussi vrai : il y a besoin d'investir sa vie – sa peau – pour pouvoir gagner un pécule. Le vendeur de cigarettes, lui, doit avoir l'argent nécessaire pour acheter son « fonds de commerce », mais il ne risque pas sa peau, en principe, en travaillant dans la rue.

De cette pauvreté naît un grand nombre de stratégies – des tactiques plutôt, assez désespérées – que les individus adoptent pour leur propre survie, une manière égoïste de prendre acte de la défaite de l'ancien lien communautaire qui s'est effiloché avec la modernité. Aujourd'hui, les anciens voisins ou camarades tirent chacun pour soi parti de la rue comme source de revenus, acceptent la violence du grand banditisme, des agressions et des vols. Le racket devient un pan important d'une économie de la misère et même s'il n'est pas – et de loin – l'apanage des plus pauvres, il peut se révéler utile dans nombre de situations ardues de la rue. Celles par exemple qui voient les policiers arrondir leur fin de mois en rackettant voitures et taxis, bus et passants. Ces procédés sont directement liés au manque de moyens d'une classe de fonctionnaires qui ont à charge des familles très élargies<sup>43</sup>. De ces glissements d'une société pauvre en sa majorité, mais solidaire et pacifique, vers un archipel social aux particules désunies, les journaux ne parlent que peu. C'est que ces exclus du rêve de Houphouët-Boigny ne fournissent même pas de la bonne chaire à rotative...

La presse part de l'optique que la pauvreté est une cause et rarement une conséquence. Les titres n'ont jamais de compassion pour des populations qui

---

**43** On utilise en Afrique le terme de famille élargie lorsque l'on parle des cousins, des oncles, des parents proches.

ne cherchent qu'à vivre. La pauvreté est toujours perçue négativement, comme si le débat tournait autour d'un thème un peu simpliste : « la pauvreté, ce n'est pas bien ». Or, on le sait, il n'est pas possible de traiter de la sorte un phénomène qui est une conséquence de choix de société. Pourtant, dans les médias, il y a très clairement une prise de position qui fustige les classes de population les plus défavorisées, les rendant responsables de leur propre sort.

L'informalité est le troisième phénomène qui structure fortement l'espace public. Un grand nombre de pratiques sociales de la rue, sans doute la majorité, se déroulent dans l'informalité. Elles peuvent être foncières ou d'occupation de l'espace, c'est-à-dire spatiales, mais elles peuvent être également présentes dans les rapports sociaux. L'exemple des compteurs de taxi précédemment expliqué est à ce titre éclairant quant à la superposition des dimensions formelles et informelles qui coexistent dans un même acte.

C'est dans un premier temps un manque flagrant de ressources financières qui oblige les populations à trouver des solutions possibles en dehors du cadre défini par l'État. Le glissement du formel à l'informel doit être compris comme une adaptation pragmatique aux conditions réelles de la survie en milieu urbain.

Ensuite, et c'est un des points les plus difficiles à saisir, l'informel définit des rapports économiques libéraux ou du moins qui conviennent au libéralisme, en mettant en action des principes de concurrence accrue et de régulation des rapports par les lois du marché. Dans le cas des prix des taxis, il y a la négociation entre le client et le chauffeur, mais il y a toujours la possibilité pour le client, pour autant qu'il patiente un peu, de trouver un autre chauffeur que le besoin urgent d'un peu d'argent pour de l'essence poussera à travailler à perte pour remplir son réservoir, ce qui lui permettra ensuite de reprendre des tarifs plus élevés. Le cadre ressemble plus à une jungle capitaliste où chacun doit pouvoir évoluer le plus librement possible pour survivre, qu'à une société progressiste où la morale du travail assurerait la récompense de toute bonne volonté. La crise économique faisant éclater les dernières barrières normatives et sociales, le paysage social est désolé et les mauvaises habitudes coloniales faciles à retrouver. Les temps, après

tout, ne changent pas tant que ça et dans les villes les gens continuent à errer en quête de quoi manger et d'un endroit pour dormir.

L'occupation de l'espace fournit un autre exemple de cette superposition entre deux modes de gestion. D'un côté les implantations des marchands sur les voiries posent des problèmes (circulation, environnement) et ne respectent pas le cadre légal qui interdit ces pratiques, et d'un autre côté, les municipalités laissent faire et perçoivent des taxes, souvent l'une des rares ressources financières pour une commune. En fonction des moments (politiques, économiques), on brandit la menace d'un déguerpissement et on invoque un retour au cadre formel, tout en percevant des taxes de ces mêmes commerçants, et en les rackettant parfois, en les mettant quoi qu'il en soit dans une situation doublement précaire. Dans ces conditions de déstructuration des rapports entre État et citoyens, il n'est pas étonnant que des pratiques informelles – mais de régulation après tout – se développent, en suivant l'exemple de l'État, comme la corruption, le racket, parfois même en connivence avec des systèmes mafieux.

En tenant compte simultanément et de manière superposée des éléments structurants – informalité, pauvreté, hivernage – on comprend enfin les éboulements dans les quartiers les plus pauvres comme le résultat de la coïncidence de ces trois phénomènes. Les constructions des populations les plus pauvres prennent place directement dans les zones les moins facilement urbanisables, en pente notamment ou dans des bas-fonds inondables, les deux possibilités existent. C'est la logique foncière qui détermine cela, les prix du terrain étant moins chers, on s'en doute, dans les zones inconstructibles. C'est donc dans ces territoires que tout naturellement les populations les plus pauvres vont se rendre pour vivre, car comme l'enjeu foncier est inexistant, elles ne courent pas le risque d'être déguerpies. Si on ajoute à cela des pluies qui ravinent, c'est le cocktail détonnant dans des parties entières de ville – espaces privés et publics confondus – qui menacent de s'écrouler.

### LES PARTICULARITÉS DES RUES D'ABIDJAN

La presse est un important révélateur de pratiques quotidiennes de l'espace public. Mais elle doit être

lue avec précaution. Le thème de la violence nous enseigne la différence entre une réalité et une série de textes d'une presse qui, comme partout dans le monde, se doit de faire du sensationnel pour vendre du papier. C'est le principe même du fait divers, qui alimente la presse, tout comme la politique, du moins dans le cas de la presse de Côte d'Ivoire.

Passé cette première différence, la presse doit encore être lue de manière transversale, au travers des thèmes. Les éléments importants de la rue ne se lisent qu'en filigrane. La pauvreté, l'informalité montrent leur visage uniquement distillé dans de nombreux articles. On est alors en mesure de comprendre, au-delà des jugements de valeur d'une élite de journalistes, qui prêtent leur voix à une vision du monde largement majoritaire, les phénomènes en présence dans la rue.

Une fois en tête les limites de la lecture, ou plutôt une fois en tête les manières d'appréhender la lecture de la presse, elle nous donne, en conclusion, trois aspects qui semblent particulièrement importants pour comprendre les rues d'Abidjan et ne pas s'y promener naïvement. Le premier de ces aspects est lié au thème de l'espace de protestation. Il montre à quel point le contrôle réel ou symbolique de la rue est un élément majeur de pouvoir. Quand les instances dirigeantes n'utilisent plus l'ensemble des dispositifs de pouvoir, un contre-pouvoir se met en place dans la rue. Et c'est sans doute ce qui se passe

à Abidjan où une partie des décisions se prend contre ou par la rue. Il faut donc le voir comme un signe clair de dysfonctionnement de l'appareil de l'État. Un autre aspect va dans le sens de nos propos, lorsque l'on montre que la justice, de plus en plus, se pratique sans les forces de l'ordre, mais qu'une partie de la violence est due à des représailles, entre nationalités la plupart du temps.

Le deuxième aspect est celui de l'invention d'un mode économique. Au-delà du cadre strict des codes et usages, la vie au quotidien impose de nouvelles manières de faire – dans l'informel – destinées à assurer la survie. Dans une situation extrême de crise économique, un système autre se met en place obligatoirement, échappant cette fois aux règles pré-établies, non pas par hasard, mais parce que c'est en y échappant qu'il préserve ses chances de réussite.

Enfin, troisième et dernier point de notre conclusion, il faut comprendre que l'espace public est en changement permanent. Il peut intervenir au moment où le jour devient la nuit et que les marchés deviennent des bordels à ciel ouvert. La rue s'adapte très rapidement à toutes sortes de mutations; un matin espace de pouvoir, le lendemain de contre-pouvoir et dans la même journée un espace de commerce qui reprend ses droits. Il y a très clairement une multifonctionnalité dépendante de l'heure de la journée, du jour de la semaine ou du mois de l'année.

## RÉFÉRENCE

**PEDRAZZINI, Y.** (2005) *La violence des villes*. Paris, Éditions de l'Atelier.

ESPOACE

PUBLIC

ABOIAN

# DIMENSIONS ENVIRONNEMENTALES ET SANITAIRES : OUBLIÉES OU INSOLUBLES ?

## LES CONTOURS D'UN DÉFI SPÉCIFIQUE À LA RECHERCHE SUR LES ESPACES PUBLICS

En tant qu'objet de recherche complexe et multidimensionnel, l'espace public est un sujet exemplaire pour des recherches transdisciplinaires, car il interpelle à la fois les sciences sociales, l'urbanisme, l'architecture et les sciences de l'ingénieur et permet le recours à des méthodes variées et des approches transversales. Les activités conduites à Abidjan, Nouakchott et Dakar ont permis de générer des informations et des enseignements originaux sur au moins deux types d'espaces publics : les marchés et les gares qui sont les « grands équipements urbains ».

Si la compréhension de l'espace public fait, dans nos méthodes, largement référence aux sciences sociales et à l'urbanisme, il n'en demeure, que sous l'angle du génie sanitaire, l'espace public renvoie surtout aux préoccupations d'assainissement, de sécurité, d'hygiène et de santé publique et donc à une méthodologie propre. Comment ces dimensions environnementales ont-elles été traitées dans les trois villes ? Les problèmes d'assainissement dans les marchés et dans les gares, s'ils sont bien mentionnés dans tous les rapports écrits par les sociologues et les géographes africains qui ont participé à la recherche, restent analysés sommairement. Un seul travail complet a été entrepris par un spécialiste en génie sanitaire et a porté spécifiquement sur les problèmes d'assainissement, en l'occurrence au marché SOCO-GIM à Nouakchott (Wedadi, 2004).

L'analyse de la rue, de l'espace public sous l'angle du génie sanitaire n'est évidemment pas une chose facile à réaliser. Il va sans dire que le défi de comprendre les implications environnementales des

mutations spatiales et sociales de nos sociétés contemporaines reste pratiquement entier pour les chercheurs désireux de mener une réflexion sur les méthodes de recherche et les instruments opérationnels à mettre en œuvre de manière effective pour assurer une gestion durable de l'espace public dans les métropoles africaines. Mais on ne saurait laisser de côté un pan important de la gestion des villes et le chercheur de l'urbain, quelle que soit son orientation disciplinaire, se doit également de penser la ville en fonction de l'urgence qu'il y a aujourd'hui de réduire les risques environnementaux et sanitaires multiples.

Les méthodes de recherche urbaine, d'observation de l'espace public et d'analyse des dynamiques urbaines que nous avons retenues ici sont capables d'explorer les aspects les plus problématiques de la gestion urbaine, en se laissant la possibilité d'aborder de front les questions environnementales qui préoccupent au plus haut point les élus et les populations locales, à Abidjan, Dakar et Nouakchott. Une méthode a été de procéder à une lecture scientifique de la presse locale, même la plus « profane », en la considérant comme une source des plus précieuses, capable de provoquer une lecture alternative de l'espace public et des dynamiques qui y prennent place et participent à leurs transformations. Une deuxième méthode a été de recourir à la photographie pour saisir la rue dans ses permanences comme dans ses mutations, et le lieu où lancer stratégiquement la recherche en anthropologie visuelle.

Si ces deux méthodes peuvent être considérées comme une mine d'informations pour l'architecte, le

sociologue, l'urbaniste ou l'anthropologue, force est de reconnaître qu'elles ne répondent pas aux inquiétudes de l'ingénieur sanitaire. Celui-ci, évidemment préoccupé par l'absence des dimensions environnementales et sanitaires dans ses aspects quantitatifs et chiffrables, peut néanmoins y trouver les aspects qualitatifs de la relation entre environnement et pauvreté, entre risque et climat, pour ne prendre que deux exemples, largement décrits quant à eux. Malgré cela, la ville africaine a un urgent besoin de comprendre son environnement. Pourquoi les questions strictement environnementales sont-elles à ce point « oubliées » ou « négligées » dans les très nombreuses et récentes recherches sur le phénomène urbain en Afrique? Est-ce la faute à la recherche ou à une réalité encore plus complexe qu'il n'y paraît, dans laquelle l'environnement et le risque sanitaire sont généralement « dissous » dans l'amer réalité des villes africaines, aux prises avec d'autres problèmes surexposés soit dans la presse, soit dans les projets de recherche au Sud comme au Nord, dans lesquels l'environnement n'a encore que partiellement droit de cité?

Et si notre recherche donne les premières descriptions et tend à mettre en avant les grands enjeux de l'environnement, de santé publique et de vulnérabilité, il faut ici militer pour un approfondissement rigoureux de ces thèmes.

### ESPACES PUBLICS À ABIDJAN : QUELS ESPACES PUBLICS ?

En Côte d'Ivoire, dans le cadre d'une réflexion sur les espaces publics (MAT, 2004), les services d'urbanisme les définissaient comme étant les terrains réservés par les plans d'urbanisme pour servir d'emprises aux services publics et aux installations d'intérêt général (voies, espaces verts, cimetières, décharges publiques, etc.). Les difficultés de suivi et de gestion optimale de ces espaces publics, qui se multiplient avec l'agrandissement vertigineux de la ville, sont fortement liées à la croissance démographique de la ville d'Abidjan.

La population ivoirienne est passée de 400.0000 habitants en 1963 à 15.500.000 en 1998. En 1963, les citoyens ne représentaient que 20% de la population totale. Depuis 2001, près de 45% des Ivoiriens vivent en ville. La population urbaine a presque décuplé

dans les trente dernières années. Cette forte population urbaine influence considérablement la politique d'urbanisation du pays, et les plans d'urbanisme.

En Côte d'Ivoire, dès les années 1970, plusieurs villes ont été dotées d'un plan d'urbanisme censé planifier au mieux le développement harmonieux et maîtrisé des villes, incluant notamment les espaces publics. Cependant, les populations sont venues occuper anarchiquement ces espaces publics. Ainsi, les trottoirs deviennent-ils aisément des zones de commerces de toutes sortes (menuiseries, kiosques, ateliers de couture, maquis et restaurants), quand ils ne servent pas d'habitat aux plus pauvres. De plus, certains « bas-fonds » des bassins versants voient de vastes quartiers précaires se développer. Mais, les espaces libres, occupés dans la plus grande improvisation ou régulés par quelque instance privée ou publique, vont s'ouvrir à de nombreuses activités et donner accès à des populations considérées, pas toujours à raison, comme facteurs de risques environnementaux et sanitaires. C'est en tout cas la version que la presse locale véhicule, en rapportant presque en flux continu les épisodes quotidiens de cette « contamination ».

### ACCESSIBILITÉ ET USAGES DES ESPACES PUBLICS

Comme le dit une vieille blague, quand on lit les journaux, on en sait plus sur ce qui préoccupe les journaux. Ainsi, quand on lit la presse quotidienne à Abidjan, on en apprend beaucoup sur la préoccupation récurrente des journaux à propos des espaces publics. Soulignant le fait qu'ils n'appartiennent pas à « quelqu'un » en particulier et donc n'appartiennent à personne et sont des *no man's land* ne faisant de plus l'objet d'aucune surveillance continue de la part de l'autorité publique, il est précisé qu'ils sont malheureusement accessibles et « ouverts » à tous les types de gens, d'animaux et même aux « indésirables », telles que prostituées, drogués, chiens errants, souris, rats, insectes, déchets (y compris toxiques), eaux stagnantes, etc.

À Abidjan, l'espace public est décrit presque exclusivement en relation avec des problèmes d'accès : à l'argent, à l'eau, à l'énergie, à l'assainissement, aux transports ou services urbains. Il se caractérise par sa vulnérabilité environnementale multiforme, qui peut exacerber les problèmes de santé publique.

Les usages « à risque » des espaces publics, notamment de la rue, sont nombreux à être rapportés par la presse. Du point de vue environnemental et sanitaire, certains usages sont plus préoccupants que d'autres : déversements de déchets, inondations après les pluies, cadavres dans les rues, nuées d'insectes, sites de maraîchage urbain irrigués par des eaux contaminées, etc.

Une question reste pourtant lancinante : quelle solution techniquement, socialement et économiquement viable conviendrait le mieux à toutes les parties prenantes pour qu'un assainissement environnemental effectif des espaces publics soit assuré durablement ? Il est bien de décrire en long et en large les choses qui se passent, de répéter à l'envi que cela ne va pas, de montrer que les déchets sont dans la rue, que les eaux usées stagnent, que les allées des marchés sont bouchées, de faire parler les acteurs, plusieurs fois s'il le faut, mais encore faut-il créer un espace médiatique pour la discussion des solutions à ces problèmes. Et pour l'heure, cet espace n'existe pas. Les rapports s'accumulent en énumérant les faits tous plus préoccupants les uns que les autres, mais ce qui manque, ce sont des études techniques solides qui génèrent des options intégrées permettant que les acteurs discutent des réponses à donner aux problèmes environnementaux et sanitaires et ne fassent pas que de nommer et lister les problèmes, afin de les prioriser, puis d'en envisager la résolution. De telles études, qui se concluraient par de véritables recommandations et des solutions, manquent cruellement à propos de la gestion des espaces publics urbains. La persistance des problèmes qui finissent par se superposer sur ces espaces publics montre l'impuissance des acteurs ; celle-ci trouve aussi son origine dans le manque d'imagination des décideurs, ainsi qu'une audace minimale capable d'orienter la recherche vers des solutions intégrées sérieusement étudiées. Quand chacun court pour assurer sa pitance quotidienne et que les ressources financières sont prioritairement consacrées aux besoins les plus urgents, on n'a ni le cœur, ni le temps d'investir dans des études et solutions techniques compliquées. Oubli volontaire ou nouvel aveu d'impuissance ? Il n'y aura pourtant pas de miracle sans cet investissement de l'intelligence et des ressources financières.

Il manque à l'évidence une masse critique de ressources humaines et économiques pour impulser les changements positifs et efficaces tant attendus !

Tel est l'un des défis pour les projets de recherche ayant l'ambition de contribuer avec les acteurs sociaux à l'amélioration des situations. Nous avons certainement pu avancer quelques idées intéressantes à propos des rues, des marchés et des gares dans quelques villes choisies, mais bien d'autres types d'espaces existent et ne demandent qu'à relever les défis. Et ils sont nombreux en Afrique de l'Ouest.

### ESPACES PUBLICS : QUE DE POTENTIALITÉS POUR RELEVER LES DÉFIS FUTURS !

Si notre recherche n'a pas oublié l'environnement, comme on le voit de Dakar à Abidjan, il faut avouer que, quelle que puisse être l'envie d'en découdre avec les pouvoirs publics, le constat d'impuissance – relative ! – des chercheurs est à niveau de celui des acteurs politiques, au moment de trouver et mettre en place des solutions intégrées satisfaisantes et durables pour tous. On ne restructure pas des systèmes abîmés depuis parfois plusieurs décennies par simple bonne volonté. En plus des marchés et des gares, il y a tant d'espaces publics qui ont besoin que des solutions intégrées soient trouvées, en Côte d'Ivoire, en Mauritanie comme au Sénégal, la tâche apparaît si énorme, qu'il semble parfois qu'il faudrait être Sisyphe pour avoir le courage de s'y attacher. Ce ne sont en tout cas pas les espaces qui manquent pour ceux qui voudraient se lancer dans l'arène et relever ce défi. Ne serait-ce qu'à Abidjan, la plus grande métropole d'Afrique de l'Ouest francophone, le nombre d'espaces urbains périphériques et en mutation rapide ne cesse de se multiplier. Cela fait d'Abidjan un bon laboratoire pour des études techniques poussées sur l'assainissement du milieu. Il y a par exemple le cas des berges et villages lagunaires utilisées simultanément comme lieux d'aisance, dépotoirs d'ordures ménagères et aires de repos et de loisirs ; avec des canaux à ciel ouvert, des réseaux d'assainissement y apportant des eaux d'usées et les déchets solides des autres parties de la ville qui s'y déversent, le cas d'étude est paradigmatique.

Un autre exemple que l'on peut citer est la place Ficgayo, située à Yopougon, qui occupe une superficie de près de 10.000 m<sup>2</sup>. Elle sert principalement de lieux de rites culturels (baptêmes, mariages, funérailles, etc.) et de terrain de sport pour les jeunes du quartier. En certaines occasions, la place Ficgayo est utilisée pour organiser des foires commerciales. Il s'agit d'un espace public aux multiples acteurs et multiples usages, en situation de plus en plus centrale dans la vie de Yopougon, la plus vaste des communes urbaines de Côte d'Ivoire, dont la gestion des dimensions environnementales et sanitaires a pris des allures de plus en plus inquiétantes pour les populations résidentes de la zone. Des solutions techniques appropriées au cas par cas sont attendues sur ces types d'espaces publics, mais pour le moment, on dirait que les décideurs ont autre chose en tête.

En Mauritanie, à Nouakchott, dans la panoplie des espaces publics problématiques, mais où des chercheurs ont décidé de relever le défi et de trouver des solutions aux problèmes récurrents d'assainissement, donnons l'exemple du marché de bétail du quartier de la *kebbe* d'El Mina. Ce type d'espace public accueille des franges sociales souvent très fraîchement installées en ville avec leurs animaux. C'est aussi dans ce type d'espaces (quartiers – marchés et petits commerces de rue) que la puissance publique rencontre le plus de difficultés dans ses tâches de programmation, d'assainissement environnemental et de prévention sanitaire, du fait notamment de facteurs culturels. Ces espaces souffrent d'une carence en équipements collectifs et l'espace public – c'est-à-dire les terrains encore vides de constructions – ne revêt qu'une dimension spatiale résiduelle au regard des préoccupations environnementales et sanitaires. Les solutions intégrées avec de bonnes composantes techniques sont attendues. Il en va de même pour le site de maraîchage de Sebkh, toujours à Nouakchott. La zone du site d'agriculture urbaine de Sebkh, située autour de la station d'épuration des eaux usées de la Société nationale d'électricité (SONELEC), est une bonne illustration d'une problé-

matique particulièrement complexe. La description des activités déployées sur cet espace a fait l'objet de recherches descriptives. Des études techniques, commandées en complément des recherches pour aider à la conception et la mise en œuvre de projets concrets d'amélioration des situations dans cet espace à Nouakchott ont été conduites. Mais la dynamique institutionnelle lancée pour implémenter les solutions a été stoppée par les autorités. Les chercheurs n'avaient donc pas « oublié de faire quelque chose » de plus que des ateliers de concertation et de restitution sur cet espace, mais leurs intentions louables de prolonger leur recherche par des actions n'a pas trouvé preneur au niveau gouvernemental. Là, les blocages sont venus du monde politique et non du monde académique, mais toujours est-il que les problèmes environnementaux et sanitaires perdurent. Ainsi, même avec de nouvelles méthodes d'identification des problèmes et de repérage, surtout des mécanismes de construction sociale de ces problèmes et de leur perception, il reste difficile d'avancer si on ne peut pas compter sur l'appui des autorités publiques. Et dès lors, en conclusion, on se fera la réflexion suivante : la bonne volonté du chercheur ne suffit pas, sa compétence non plus, il faut un ancrage fort et des relais politiques pour que les choses aient une chance de réussir. C'est donc sans doute en multipliant les partenariats de recherche scientifique Nord-Sud et Sud-Sud, en donnant leur chance à des études techniques approfondies et en multipliant les partenariats entre chercheurs et gestionnaires de la ville, que le défi peut être durablement relevé à propos des espaces publics en Afrique, malgré le côté apocalyptique des situations habituellement rencontrées. Chacun doit amener son lot de compétences, le chercheur n'est pas un gestionnaire et inversement, mais son travail doit alimenter le débat, doit fournir les outils d'une gestion durable de la ville et faire comprendre les enjeux qu'il y a derrière l'environnement. L'exemple des jardins de Nouakchott, dont le politique ne s'est pas saisi, en est un exemple fort.

## RÉFÉRENCES

---

**MAT** (2004) *Séminaire sur l'amélioration de la gestion des espaces publics*. Yamoussoukro, BNETDT.

**WEDADI, O. B.** (2004) *Étude d'un système d'assainissement adapté à un espace public : le cas du centre commercial de la SOCOGIM à Nouakchott*. Ouagadougou, EIER.

Portraits

d'usagers

MOUSSA KEITA, BENOÎT VOLLMER, JÉRÔME CHENAL, YVES PEDRAZZINI

*DANS LES TEXTES ACCOMPAGNANT LES PHOTOS, LA TROISIÈME PERSONNE DU SINGULIER EST UTILISÉE LORSQUE C'EST UN TRADUCTEUR QUI PARLE, LA PERSONNE INTERROGÉE S'EXPRIMANT QUANT À ELLE DANS SA LANGUE MATERNELLE (HASSANYA, PULAAR, ETC). LE « JE » CORRESPOND AUX USAGERS S'EXPRIMANT EN FRANÇAIS. LES RÉGIONALISMES OUEST-AFRICAINS ET LES EXPRESSIONS TYPIQUEMENT LOCALES SONT EN ITALIQUE. LES PORTRAITS ONT TOUS ÉTÉ RÉALISÉS EN 2007 DANS LES RUES DE NOUAKCHOTT.*

## BOCAR DIAW

« Je m'appelle Bocar Diaw et je suis né en 1993. Je viens de la région de St-Louis, au Sénégal. Je suis là, avec mon oncle, à Nouakchott, et je suis là pour apprendre le Coran. Je suis écolier et pendant les vacances j'apprend le Coran, je suis un talibé. On demande la charité pour donner au Marabout, c'est normal, car le marabout est notre chef et nous fait connaître des choses. Il nous apprend le Coran et aussi comment on fait dans la vie, comment faire pour se débrouiller. Le Coran, c'est pour connaître l'Islam. Nous demandons la charité. On donne chaque jour 120 UM au marabout, et si on gagne plus, on peut

le garder pour nous. Le marabout demande tous les jours pour lui et il paie une chambre pour nous. On mange de la charité, le marabout ne nous donne rien, il s'occupe seulement de nous donner un endroit pour vivre, mais pas à manger. On ne mange que de la charité. On dort en haut d'un bâtiment.

Mon niveau d'études, c'est cinq *sourates*. Je suis à l'école aussi. Dans le mois d'octobre ou septembre, je vais au Sénégal. Je suis Sénégalais et mon oncle est ici. Ça ne me plaît pas de demander la charité. Moi, je voulais apprendre l'école et pas forcément le Coran ».



# ALASSANE SY

---

Alassane Sy a 35 ans, une femme et sept enfants. Il « habite » au Sénégal, mais il est à Nouakchott depuis 6 ans. Il va à la recherche de son prochain, c'est son travail ; il mendie et donc demande la charité. Grâce à cela, il a de quoi survivre. Il *monte* [début du travail] à 8 heures jusqu'à midi où il rentre chez lui pour la pause. Puis il revient vers 4 ou 5 heures et mendie jusqu'à 6 ou 7 heures, cela dépend des jours. Il rentre ensuite chez lui.

Il dit qu'il gagne 2.000, et parfois 1.000 et parfois 300 UM ; ça dépend de Dieu uniquement. Il loue une pièce pour 7.000 UM par mois pour son logement. Il n'est jamais resté un mois sans payer sa location depuis qu'il a commencé son travail, Dieu merci, en plus il a peur des crédits.

Il n'est pas né handicapé, mais il a eu une maladie lorsque qu'il n'était pas encore sevré, donc vers un an et demi. Un de ses grands-pères a dit : « Le jeune, qu'est-ce qu'il sait bien marcher ! » et depuis ce jour-là il n'a plus pu marcher. C'est un vieux qui lui a donné le mauvais œil. Son grand frère lui a

payé une télé, car il a l'électricité, mais n'a pas l'eau courante.

Il y a beaucoup de mendiants dans cette rue. Lui, c'est le destin qui l'a fait venir à cet endroit ; cette rue est liée à sa vie.

Il a essayé de mendier ailleurs, vers l'escadron de la gendarmerie, vers le petit marché, mais il ne gagnait rien là-bas et depuis qu'il est venu ici, c'est extraordinaire pour lui.

Un jour, un blanc – un toubab – est venu le voir devant les feux [il mendie à un carrefour] et il lui a donné une enveloppe bien fermée avec 10.000 UM, mais ce jour-là, il a continué à travailler, et a eu encore un peu plus d'argent.

La police vient souvent ramasser les mendiants devant les feux, ils restent deux à trois jours sans manger, enfermés au commissariat, sans rien, pour les empêcher d'aller mendier, et quand ils mangent, c'est que les familles ont amené quelque chose. Mais les policiers ne font pas de racket et n'exigent pas de commission pour cela.



# MARIEME MINT MOUSSA N 'DOYE

Marieme Mint Moussa N'Doye vend des voiles. Elle a 28 ans, son père est Wolof et sa maman Mauresque, mais elle se sent comme une Wolof. Son père et sa mère sont venus en 1970. Elle-même est née à Nouakchott. Avant, son mari travaillait, il est le père de quatre enfants, dont des jumeaux, mais elle a été mariée deux fois. Lors du premier mariage, elle a eu un gosse et lors du second mariage des jumeaux et une autre grossesse. Elle s'attend à avoir un autre mari, mais elle n'est plus tellement intéressée. Aujourd'hui, elle est divorcée.

Elle veut gagner et faire des bénéfices et c'est pourquoi elle vend des voiles. Mais elle ne gagne pas beaucoup avec les voiles. Elle ne sait pas vraiment, des jours elle gagne 10 et des jours 15; quel bénéfice sur chaque voile alors? Elle a trois sortes de voiles, elle gagne 100, 200 ou 300, mais parfois elle vend encore d'autres types de voiles et elle gagne plus, mais elle ne peut pas le dire.

Elle habite vers la fin de la ville, à Netec, elle vit avec sa maman. Sa maman travaille, donc ce que gagne Marieme, c'est pour elle. Avec ce qu'elle gagne, elle paye un hangar.

Depuis 2001, elle a commencé ce travail, avant c'était uniquement sa maman qui vendait et elle, elle teignait les voiles. Elle ne connaît pas les autres marchés, elle vient ici [le marché SOCOGIM] parce que sa maman l'a initiée.

Elle a des problèmes avec la police et aussi avec les voitures qui *passent sur elle* et bien sûr avec le soleil. Certaines de ses collègues ont des pare-soleils, mais elle n'en a pas. Si c'est le moment où le soleil est ardent, elle va sous les boutiques, mais les boutiquiers n'aiment pas quand elle est là et elle se fait virer par certains propriétaires.

*Son problème: elle n'en a pas.* Le seul est d'avoir sa nourriture chaque jour, le reste, elle le met entre les mains de Dieu.



# ABDALLAHI OULD MOUSTAPHA

Abdallahi Ould Moustapha a 22 ans, il n'a pas d'enfant et n'est pas encore marié. Il est Maure. Il est arrivé en 2002 à Nouakchott, venant du Sénégal et de la Gambie, mais il est né à Rosso en Mauritanie.

D'abord, il était tailleur et commerçant. Aujourd'hui, il est toujours tailleur, mais en plus il est devenu tapissier. C'est ses parents *qui l'ont récupéré du Sénégal*, qui l'ont mis au marché SOCOGIM à côté de ses autres parents<sup>1</sup>.

Son job avance de manière exponentielle et il gagne par mois 100.000 UM [500 CHF] si le travail est constant, mais il l'est rarement. *S'il ne trouve pas son mois*, que la demande n'est pas forte pour les matelas et les fauteuils, il retourne dans les marchés pour faire du commerce directement vers les privés.

Il habite à Arafat, mais n'a pas sa propre maison, car il n'a pas encore suffisamment d'argent pour une maison, mais veut en construire une dans l'avenir. Il est aujourd'hui le chef de famille, car son père est *un peu vieux*. C'est donc lui qui entretient la maison de ses parents. Maman, père, petites sœurs, et ses neveux orphelins ; il prend en charge tous ces gens. Et même ceux qui sont au Sénégal où il envoie régulièrement de l'argent. Dieu merci, ça va très bien.

Pourquoi le marché SOCOGIM? Dieu – merci – lui a ouvert une porte à SOCOGIM, car il était avant au marché du 6<sup>ème</sup> pour tailler des boubous. Mais depuis qu'il est au marché SOCOGIM, il a plus d'argent et a en plus développé son savoir-faire. Mais le travail n'est pas simple, il faut un esprit mathématique, car il est obligé de réfléchir et d'avoir de la créativité et grâce à cela, il arrive maintenant à subvenir à la famille.

Ils sont deux dans l'atelier. Ce qu'ils gagnent, il divise en trois, une partie pour le patron et pour les deux employés, plus pour l'atelier, l'électricité, et parfois quand un parent est malade, il paye pour des médicaments. Il ne sait pas s'il gagnerait plus ailleurs, mais tout est entre les mains de Dieu. Il paye 12.000 UM de location par mois au patron pour les machines ; c'est lui qui les a achetées. Il est content, il n'a pas de problème sur la répartition des recettes.

Il demande au bon Dieu pour qu'un jour, il puisse entretenir sa famille d'avantage encore. Et aussi pour qu'il puisse être une grande personnalité qui voyage entre l'Europe et la Mauritanie. Il demande aussi qu'il puisse être marié, avoir des enfants.

<sup>1</sup> Synonyme de famille



# SALMA MINT DAWA

---

Salma Mint Dawa dit avoir 35 ans, mais elle n'est pas certaine de son âge. Elle est née à Nouakchott et a cinq enfants. Elle habite dans un quartier précaire : la *kebbe* d'El Mina. Elle y occupe illégalement un espace [une parcelle] et n'a pas de baraque, mais un hangar<sup>2</sup>. Son mari ne travaille pas et c'est elle qui ramène l'argent pour toute la famille.

Dans les rues de Nouakchott, elle vend du thé et du *zrig*, une boisson traditionnelle à base de lait caillé et de lait frais, d'eau et de sucre. Elle *n'a rien à faire avec ce travail*<sup>3</sup>, mais elle est obligée de le faire pour vivre, et cela malgré la police qui l'embête et les déguerpissements<sup>4</sup> dont elle est victime. Avant de vendre du thé au marché, elle avait un autre travail, elle vendait des voiles. Mais elle n'arrivait pas à joindre les deux bouts, car les policiers la *fatiguaient*, lui demandant toujours de l'argent. C'était donc difficile de nourrir sa famille. Trop de policiers ; elle a dû laisser son premier travail.

Elle gagne chaque jour de manière instable, parfois 10.000 UM<sup>5</sup>, parfois 2.000 UM de bénéfice par jour, ça dépend de l'offre et de la demande, et parfois elle ne gagne rien. Elle n'a aucune idée de ce que cela représente par mois, elle vit au jour le jour. Mais globalement, elle ne gagne pas assez et elle a du mal à faire vivre sa famille au quotidien. Elle est obligée de faire ce travail, mais ce n'est pas facile. La vente de voiles rapportait plus, mais demandait plus d'investissement, il fallait louer une boutique et c'était plus cher. Elle est donc maintenant dans l'informel, mais avec moins de problèmes, car elle ne doit pas payer de boutique.

Pour elle, le lieu de son travail est idéal. Elle *n'a pas de problème* avec les clients et ne se plaint pas de sa situation.

# SELEMBOUHA MINT MBARECK

---

Elle s'appelle Selembouha Mint Mbareck. Elle dit avoir 50 ans à peu près. Elle a trois enfants et elle vend du tabac et du thé. Son mari ne travaille pas ; il a lui aussi 50 ans. Depuis sa naissance, elle vend le tabac et c'est avec ça qu'elle arrive à nourrir sa famille. Elle habite dans l'ancienne *kebbe*, au 6<sup>ème</sup> [un arrondissement de Nouakchott], elle est triste car n'a pas été recasée [lors de la restructuration du quartier].

Elle n'aime que ce milieu, ce lieu : le marché. Et que la vente du tabac. L'endroit où elle vend est le meilleur pour ça. Une fois, elle est allée au Sénégal pour vendre, mais elle est revenue à Nouakchott, car *ça ne gagnait pas là-bas*. Ici, parfois elle gagne et parfois, elle ne gagne pas, quand elle gagne, c'est en principe entre 500 et 1.500 UM par jour, mais la question n'est pas très importante pour elle.

Elle est née à Nouakchott. Elle a le droit d'être ici car l'espace appartient à l'État, si elle n'est pas dans une boutique, c'est qu'elle n'a pas assez d'argent pour en louer une. Ici personne ne « l'emmerde » et c'est une bonne chose. Elle ne connaît que le 6<sup>ème</sup> et le marché où elle vend. Elle ne se rend jamais ailleurs dans la ville. Avant les événements mauritano-sénégalais, elle habitait déjà dans une *gazra*<sup>6</sup>. Une fois, son hangar a brûlé. Elle est Mauritanienne à 100%, mais *son grand problème*, c'est qu'elle ne retrouve pas ses papiers qui ont brûlé et donc elle est une citoyenne sans papier.

Dans sa famille, personne à part elle ne travaille. Les deux jeunes, de 30 ans et de 25 ans, ne travaillent pas ; ils n'ont pas de travail, alors ils sont à la maison. *Le grand problème* pour elle et sa famille, c'est le manque d'argent. Et comme elle ne vole pas, elle ne peut compter que sur ce qu'elle gagne.

<sup>2</sup> Sorte de couvert en toile

<sup>3</sup> C'est-à-dire : « Elle n'a pas été formée pour un tel travail », ou « Ce n'est pas le travail qu'elle aurait souhaité exercer ».

<sup>4</sup> Expulsions des vendeurs informels du marché

<sup>5</sup> 300 UM = 1 Euro

<sup>6</sup> Un type de quartier précaire



# OUMAR OULD SOULEYMANE

Il s'appelle Oumar Ould Souleymane. Il est Maure et a fait le Coran et connaît un peu de français, car il est allé jusqu'en première année de collège. Il a 16 ans et il habite vers Kaédi à Mbout, mais il est à Nouakchott depuis 1 mois et 20 jours, à flot L [quartier de Nouakchott]. Il vend des journaux et des cartes de recharge pour les téléphones portables. Ils ont un système, il prend les journaux chez les grossistes. Il gagne 50 UM sur un journal de 200, et 25 UM sur un journal de 100 UM, les grossistes reprennent les invendus. Pour les cartes, ce n'est pas la même chose, il gagne 80 UM sur une carte de 1.000 UM chez Mattel<sup>7</sup> par exemple. Il paye les cartes à la société, mais doit d'abord se débrouiller pour trouver l'argent pour les acheter. Pour cela, il prend un crédit avec un patron ou un parent, puis il rembourse une fois qu'il a vendu les cartes. Jusqu'à présent, il doit prendre à chaque fois un crédit. Il gagne 20, 25 ou 30.000 UM, ça dépend des mois. Avec ça, il donne l'argent pour les parents, puis il achète les habits, la nourriture. Il va d'abord payer les

journaux, *il va puiser*, puis il les vend sur De Gaulle, car c'est là qu'il trouve tous ses bénéfécies. Pour lui, cette avenue, c'est la porte d'entrée de la ville, car tout le monde passe par là, toute la ville, c'est pourquoi il vend bien. Depuis qu'il est à Nouakchott, il n'a jamais changé de place.

Il n'aspire à rien d'autre pour le moment, il n'a pas envie de changer de travail, *il n'a pas fait beaucoup de temps*, mais il connaît des grands patrons qui restent dans leur voiture et grattent la carte, puis prennent la poudre d'escampette. Ces bandits, ce sont des patrons, c'est surtout des jeunes de Tevragh Zeïna qui ont de belles voitures, et qui viennent, grattent et prennent la fuite.

Dès qu'il a tout vendu, il retourne, puis prend un autre stock, et travaille plus. *Il n'a pas de problème*. Le seul problème, ce sont les voleurs et les agresseurs la nuit, et les patrons qui sont parfois des bandits, alors que, normalement, ce sont les pauvres qui doivent voler, pas les patrons.

7 Un opérateur de téléphonie mobile



La rue, la  
photographie,  
l'observation et  
l'anthropologie  
visuelle:  
tentative de  
description  
d'une méthode

## DE L'ESPACE PUBLIC ET DE LA PHOTOGRAPHIE

---

Depuis des décennies, nombre d'études décrivent et analysent l'espace public dans ses multiples dimensions : sociales, architecturales, spatiales ou politiques (Habermas, 1962 ; Joseph, 1992 ; Leimdorfer, 1999 ; Jaccoud et al., 1999 ; Bassand et al., 2001 ; Janin, 2001). À chaque fois, c'est la perspective disciplinaire qui se dégage des recherches. Or, dans le texte qui suit, nous proposons une nouvelle manière d'appréhender les espaces publics en cherchant principalement à analyser les liens entre spatialité et pratiques d'usagers de la rue. Il s'agit de comprendre deux différentes dimensions dans les relations qu'elles entretiennent les unes avec les autres. Pour cela, nous étudions un cadre physique – tridimensionnel et mesurable – en interaction avec des pratiques d'habitants de la ville. L'objectif est alors de comprendre la production de la ville, par sa forme urbaine et par les pratiques quotidiennes des usagers. Comment le social et le spatial – dans quels rapports – produisent-ils de la ville et par quels mécanismes ?

L'espace public nous offre la possibilité de ces interrogations, la possibilité de comprendre les influences réciproques de deux champs de recherche souvent distincts (spatial et social). On doit aux architectes, géographes et urbanistes des études sur la ville comme élément morphologique, comme type ou typologie, dans la relation qu'elle entretient à l'histoire, ou à la théorie de la forme. Par contre, la ville est rarement étudiée dans sa relation entre pratiques sociales et spatiales. Et si, de nombreux travaux de sociologie décrivent parfaitement les rapports sociaux dans les villes, le cadre spatial demeure uniquement un décor aux pratiques et n'est pas considéré comme acteur à part entière, intervenant dans le rapport lui-même. C'est justement cela qui nous intéresse : comprendre quelles pratiques sociales sont en présence dans l'espace public, comment elles se spatialisent et comment elles influencent le cadre bâti ? À l'inverse, la question de l'influence de la forme sur la pratique est posée dans les mêmes termes.

Ensuite, après avoir compris les influences réciproques d'une forme et d'une pratique, il est possible de tester si elles – les formes et les pratiques - se retrouvent sur

l'ensemble du territoire de la ville ou s'il existe des lieux spécifiques de la pratique. En clair, les pratiques sont spatialisées dans un cadre bâti, mais elles créent également des géographies sur l'ensemble d'une ville. À cela, on ajoute les interrogations nécessaires sur le temps, sur la durée, afin de comprendre les pratiques urbaines comme des processus de transformation dynamiques et en transformation constante. C'est à partir de ces questions – le cadre spatial, la pratique et le temps - que l'espace public est traité.

Si peu de recherches tentent de comprendre les liens, les influences réciproques entre pratiques et espace, encore moins réussissent ce pari que nous faisons : si cet échec est le fait – en partie – des méthodes qui restent ancrées dans une pratique disciplinaire et n'arrivent pas à transcender les champs spécifiques liés aux différentes disciplines, nous parions qu'en changeant de méthodes, nous réussirons, là où d'autres ont échoué. Ni le plan, ni le dessin, ni le croquis, ni le texte, ni le récit ou l'entretien ne peuvent combiner l'espace et la pratique de manière complètement satisfaisante. Le plan, pour qui sait le lire, informe sur la spatialité uniquement, les pratiques qui vont s'y dérouler sont supposées ou fantasmées, mais pas encore réelles, elles n'existent pas en tant que telles. Le texte, quant à lui, ne rend compte que partiellement et uniquement des pratiques, le cadre formel étant difficilement appréhendable.

L'image photographique est relativement peu répandue dans la recherche urbaine, cependant en sciences sociales, Marcel Mauss (Mauss, 1967), dans les leçons d'ethnologie, introduisait l'idée que la photographie permet de collecter des données visuelles et de mémoriser de multiples détails relatifs aux faits observés (Piette, 1996). Mais globalement, si la médecine se base largement sur les images, si la météorologie s'est développée parallèlement à la photographie (Lebart, 1996), si l'architecture en fait une large utilisation, on constate que la recherche urbaine a peu investigué ces méthodes pour des raisons sans doute propres aux disciplines que nous décrivions précédemment. Alors que la ville demande justement, pour être comprise, que l'on transcende les disciplines afin de ne pas réduire la complexité urbaine

et nuire à la fois à la compréhension des phénomènes, mais également à l'action qui pourrait déboucher d'une connaissance fine des phénomènes en présence.

La recherche visuelle – que nous appelons anthropologie visuelle et que nous nous proposons ici de décrire – fait le pari que l'image photographique permet le dépassement des blocages entre une approche spatiale et une approche sociale en proposant une réelle analyse socio-spatiale. Cette analyse doit déboucher sur une approche autonome, une nouvelle vision de la ville: l'espace public, loin des notions de citoyenneté, des notions de « citta » et de « polis » (Habermas, 1962). Dans ce chapitre, il est donc question de décrire – de manière très précise parfois – une méthode que nous avons mise en place dans nos recherches (Chenal, 2009; Chenal, 2006) et que nous continuons à investiguer aujourd'hui encore. Nous ne développons pas des questions de recherche, des objectifs ou des hypothèses, mais proposons exclusivement la description d'une méthode de recherche et de son protocole qui permettent d'obtenir une matière première spécifique, en vue de l'analyse. L'image photographique devient alors pour nous cette matière première de la recherche, un matériau de base qu'il s'agit ensuite d'analyser au moyen d'une science hybride empruntant autant à la photographie qu'à l'architecture ou la sociologie. Des résultats d'analyse feront l'objet d'un autre chapitre.

La méthode répétée sur plusieurs villes, métropoles du monde, permet de produire un matériau comparatif et ceci efface alors le cas particulier. On monte en généralité, on comprend les rapports entre une morphologie et un mode de vie au-delà de la stricte contextualisation politique, économique ou culturelle d'une ville. Le système comparatif nous donne les armes pour une réflexion pour (ou contre) la ville africaine. Il s'agit bien d'étendre les conclusions à un contexte plus global que les stricts terrains de jeu d'une étude de cas. Mais la comparaison demande un resserrage des protocoles de recherche – en tous cas en anthropologie visuelle – afin d'obtenir des matériaux similaires dans les différentes villes étudiées. Si les protocoles que nous décrivons peuvent être appliqués et applicables dans n'importe quelle situation urbaine, ils ont toutefois été mis en place dans un premier temps pour les trois villes

d'Abidjan, de Nouakchott et de Dakar.

## LA PHOTOGRAPHIE COMME OUTIL

### D'OBSERVATION, L'IMAGE COMME

### MATÉRIAU DE RECHERCHE

Au-delà de la fascination pour l'image, les avantages du travail sur la photographie sont nombreux. Nous avons vu qu'elle permet de dépasser les clivages disciplinaires, qu'elle contribue à résoudre l'énigme des rapports entre formes et pratiques. Mais l'image permet également de revenir sur l'information, en tout temps, même plusieurs années après une prise de vue, elle transporte une image de la réalité sur laquelle on peut s'arrêter, prendre du recul, réinterpréter ou sur laquelle on peut investiguer d'autres thèmes que ceux prévus initialement. C'est sans doute sur ce point que la photographie d'observation montre sa suprématie sur la prise de notes en carnet; elle transporte avec elle quantité d'informations que d'autres peuvent ensuite s'approprier, même des années plus tard.

L'image photographique, c'est également le possible partage et la discussion entre chercheurs, la création commune d'un langage sur un document partagé qui sera discuté, analysé, interprété de manière collégiale ou individuelle. Elle devient parfois même le support d'entretiens – de l'« observation récurrente » – avec les acteurs de la ville (Amphoux, 2001).

De plus, selon les protocoles de recherche mis en place, la photographie rend possible la superposition des images, sous un même cadrage, à des heures différentes, des temps différents. Elle permet ainsi une compréhension des invariants ou des temps de la ville. Si les bâtiments changent sur une longue période, la course du soleil et les pratiques qui s'y rapportent varient, quant à elles, au cours de la journée.

La photographie est également un moyen d'archivage qui permet de conserver une trace originale d'éléments archaïques en voie de disparition ou d'éléments contemporains (Fieloux et Lombard, 1990). Elle archive les temps et transmet un matériau directement réutilisable des décennies après, dans une perspective historique.

Les avantages sont nombreux, mais il faut toutefois donner à la prise d'images un cadre précis, car il ne s'agit pas de produire en vrac des photos à l'instar du vacancier désireux de tout ramener avec lui. Pour

qu'une recherche visuelle soit efficiente, il faut tout d'abord que le chercheur/photographe vive une période d'imprégnation qui se veut longue. Il parcourt ainsi le terrain en flâneur, en usager ou en amateur, mais a besoin d'un temps préalable. Et ce temps présente deux avantages : d'abord celui de se familiariser avec le milieu et ensuite de repérer les traits les plus pertinents qui seront à approfondir ou à expliquer. Eventuellement d'accoutumer le milieu et ceux qui l'habitent à la présence du ou des chercheurs (Cosnier, 2001). Il faut ensuite prendre le temps de noter tous les éléments stables des espaces, comme les bâtiments, les routes, les structures pérennes sur la voie publique. Puis, passer à l'observation des infimes changements. C'est le cas de l'ensoleillement et des pratiques qui en découlent, des parcours des petits vendeurs et des stratégies développées pour écouler leurs produits (Massonat, 1987 ; De Ketele, 1983).

Une partie des images du dispositif de recherche donnent à voir la ville sous ses différentes temporalités. Quotidienne tout d'abord, avec ses variations heure par heure, sous un même cadrage, du lever du jour au coucher du soleil. La danse des ombres, le nombre de passants, la direction de leurs mouvements, la place des marchands ambulants sont autant d'éléments portés à notre connaissance. Une temporalité hebdomadaire, ensuite, où les espaces sont photographiés, sous un même cadrage toujours, chaque jour de la semaine, à la même heure. Enfin, nous prenons en compte des temporalités plus longues puisque l'exercice est reproduit chaque année durant quatre ans. La suite ne nous appartient plus, mais la base de données photographiques pourrait être mise à jour dans 10 ans, 20 ans ou un siècle – pourquoi pas ? – puisque les méthodes d'archivage le permettent. Reprenant les mêmes règles, ces mises à jour donneraient une vision des changements des villes à long terme.

#### DES CHOIX DE CADRAGES, DES CHOIX DE VILLES, DES CHOIX D'ANALYSE

La méthode choisie est comparative. Il s'agit pour nous d'enlever les cas spécifiques d'un terrain par la comparaison entre les sites. Le protocole de recherche doit donc clairement être adapté à cette situation. Cette manière de faire demande que les informations

soient recueillies dans les terrains en même temps, c'est-à-dire au moins dans une même période de l'année.

De plus, pour rendre le travail réalisable et comparable, il doit se baser sur des choix de rues, de places ou de quartiers comparables. Pour cela, il est nécessaire de débiter par des typologies de quartier, d'identifier les différents tissus urbains dans la ville. De là, émerge une rue – ou une succession de rues – qui passe par l'ensemble des quartiers, comme un grand axe coupant la ville.

Cet axe deviendra le théâtre de nos investigations à partir de la troisième série d'images – elles seront décrites ensuite – et permet de cadrer quelque peu géographiquement les prises de vues. Les lieux de la prise d'images deviennent importants, c'est pourquoi le protocole de recherche trouve le moyen de rendre les informations à la fois comparables entre les villes, mais aussi justifiables en tant que telles.

La volonté de mesure du temps exprimée précédemment demande que les heures des prises de vue soient clairement répertoriées.

Même si les questions de recherche ne sont pas l'objet de notre chapitre, elles doivent tout de même qualifier quelque peu les recherches. Il est donc ici question de globalisation des espaces publics dans un contexte actuel. Les mouvements globaux ou mondiaux en marche tant dans l'économie que dans la culture, voire dans le transfert de plus en plus rapide des idées, mènent-ils à une uniformisation des espaces et des pratiques ? On retombe alors directement sur les relations entre espaces et pratiques, leurs influences réciproques, en clair : l'usage de la rue.

Afin de répondre aux questions, les photographies nous donnent des axes d'investigation possibles. Un premier axe quantitatif – on procède alors à des comptages – et un second qualitatif – il s'agit de donner une profondeur aux choses, un sens que les comptages ne peuvent nous transmettre seuls.

#### APPRÉHENDER LA VILLE EN SIX SÉRIES D'IMAGES

Une fois les choix de villes, et des axes effectués, il s'agit de faire un découpage en séries d'images, car le travail avec la photographie demande un « mode d'emploi » clair, précis, hiérarchisé, afin d'éviter les prises

de vues en vrac, trop nombreuses et inclassables, et de palier ainsi aux difficultés de l'exploitation des données. Le dispositif de recherche imaginé se décompose en six séries d'images. Elles couvrent l'ensemble du champ de recherche et même au-delà. Les images ne sont ainsi pas uniquement des réponses à nos propres interrogations, mais sont des réponses à d'autres problématiques. À titre d'exemple, imaginons qu'avec les images produites et leur spatialisation dans la ville, il soit possible de mener d'autres analyses, comme une recherche sur les vêtements et les manières de s'habiller des populations. Elle pourrait être faite en regardant le même matériau de recherche produit pour nos analyses urbaines. Et même si la question de l'habit ne fait pas référence directe à nos questionnements sur l'espace public, elle pourrait être étudiée grâce à la même base de données; dans le dispositif, l'heure et le lieu prennent alors une importance capitale. Plutôt que série numéro un, deux et ainsi de suite, nous avons donné des noms plus évocateurs à nos séries d'images. « Vue sur la ville » est la première, vient ensuite « Espaces publics », « La rue comme une grande façade », « Une journée dans la vie d'une ville », « Une semaine dans la vie d'une ville » et enfin, dernière série « Les passants ordinaires ».

Les séries sont effectuées dans l'ordre, la compréhension de la ville et de l'espace public demandent cette progression du général, du global, vers un centrage de plus en plus précis jusqu'aux passants, aux vendeurs de rues, jusqu'à en connaître leurs noms. À chaque fois, une série s'appuie sur la précédente, l'ordre ne peut donc pas être modifié.

VUE SUR LA VILLE donne le contexte global de la ville, les architectures de la ville, les ambiances, les différences en allant promener l'appareil photo sur l'ensemble du territoire. Elle ne cherche pas l'ensemble des typologies, ni des activités, mais une vision générale des choses qui sera mise en regard, sans cesse, avec les séries qui ne s'occupent que d'un seul espace.

ESPACES PUBLICS entre dans les différents espaces publics de la ville plus intensément, avec une volonté de commencer à comprendre la forme, le contexte, la situation de l'ensemble de l'espace sur lequel l'appareil se pose.

LA RUE COMME UNE GRANDE FAÇADE reprend l'axe traversant les différents quartiers, une rue qui vient couper le territoire dans sa longueur ou sa largeur, une rue qui passe par de nombreuses séquences et qui permet de comprendre la ville dans sa totalité. La photographie de l'entier de la rue décrit ensuite les séquences, les ruptures, les continuités, les sutures, entre les différents quartiers.

UNE JOURNÉE DANS LA VIE D'UNE VILLE prend place dans cette même coupe sur la ville, mais cette fois avec des angles fixes, prédéfinis, caractéristiques de la rue. L'image se prend, sous un même cadrage toutes les 30 minutes, on obtient ainsi les variations quotidiennes de l'espace de la rue.

UNE SEMAINE DANS LA VIE D'UNE VILLE est la cinquième série d'images et la même que la précédente, mais sous une temporalité différente. La série n'observe plus ce qui se passe « heure par heure », mais jour après jour, une semaine durant.

LES PASSANTS ORDINAIRES est le nom donné à l'ultime série d'images. Elle cherche à montrer qui sont les passants, les occupants de l'espace public, les habitants de la rue. Que font ces passants anonymes dans la rue? D'où viennent-ils et où vont-ils? Pourquoi sont-ils là, au moment précis de la prise de vue, et pas ailleurs?

## VUE SUR LA VILLE

La première série, « vue sur la ville », qui sonne un peu comme le titre d'un vieux polar, donne l'idée que la ville doit s'appréhender dans sa totalité. Le photographe parcourt l'ensemble du territoire. À pied, lentement, du centre aux faubourgs, des bidonvilles aux quartiers résidentiels, il marche, déambule, visite et explore la ville. De nombreux clichés sont pris, avec comme sujet non pas uniquement l'espace public, même si celui-ci reste au centre de ses préoccupations, mais les ambiances de la ville, l'architecture de la ville et ses couleurs. La série d'images doit permettre de comprendre le rythme social de ces ambiances et leur cadre matériel. C'est par l'habillement, les rassemblements, les « insolites » que nous commençons à comprendre sensiblement les éléments constitutifs de l'espace public, en plus des bâtiments, des places et des rues. Dans cette optique, une série de photos d'architecture sont prises. Monuments, bâtiments de

1 Le théificateur est la personne en charge de préparer le thé, véritable institution en Mauritanie et au Sénégal.

pouvoir et, plus largement, architectures quotidiennes, jusqu'à celles que l'on appelle ordinaires.

Les images de cette série s'articulent autour de quatre thèmes. Tout d'abord celui des rues, places, routes, marchés et autres gares routières que l'on assimile en général aux espaces publics. Viennent ensuite les architectures du pouvoir, les architectures ordinaires (baraques, maisons, immeubles), les monuments. On comprend ainsi les types d'habitats, les formes mises en place, pour un marché à poissons ou un stade. Puis, autre thème : les ambiances définies par des scènes de foule, de rassemblements, de jeux communautaires. Les scènes de foule d'un souk, d'une médina, d'un marché en sont des exemples. Et enfin, les « insolites », dernier thème, tels ces petits vendeurs avec leurs cargaisons surdimensionnées par rapport à leur capacité réelle, ou ces transporteurs de poulets à bicyclette, ces griots et autres bonimenteurs de la rue africaine, les théificateurs<sup>1</sup> sur une benne de camion au centre-ville de Nouakchott, des rues sous l'eau dans des contrées où il ne pleut jamais.

Il s'agit bien de prendre la mesure de ce contexte, s'en imprégner et d'en imprégner la pellicule (ou les pixels dans notre cas). Il s'agit également pour le photographe de commencer à appréhender la ville, de loin en proche, sur l'ensemble d'un territoire, sans que son travail ne soit trop cadré, mais au contraire, de le laisser déambuler dans la ville, marcher, avec quelques mots-clés en tête, à leur rencontre.

Il faut effectuer des choix de cadrages. L'exercice doit être pensé. Le photographe évite soigneusement, par exemple, de photographier « des rues qui se ressemblent » et l'on préfère partir sur des éléments qui à chaque cadrage semblent très différents de celui d'avant. C'est un panorama de la ville que l'on produit dans cette série, sans recherche d'exhaustivité. La règle est simple, chaque photo doit sembler distincte de la précédente. Ainsi, sur le nombre, l'information finit par se retrouver et



photographie : Jean Gahue



photographie : Jean Gahue



photographie : Jean Gahue



photographie : Benoît Vollmer

l'ensemble des rues est photographié au moins une fois. Chacun des quatre thèmes doit produire 30 images ; au total, c'est 120 images qui sont produites dans cette partie du travail. Le tour de la ville en 120 images !

## LES ESPACES PUBLICS

La deuxième série d'images est réalisée sur des espaces publics spécifiques comme un marché, une gare routière, un lieu de prière, une place et une rue. La déambulation du photographe sur l'ensemble du territoire de la ville n'est plus de mise, l'espace géographique se précise, il se réduit et cette série d'images prend en compte un unique espace public, qui peut être vaste, certes, mais qui doit pouvoir être nommé. Les exemples sont nombreux : la rue Charles de Gaulle, la Place de l'indépendance, la Gare routière de Pétersen, le Marché de la SOCOGIM, etc...

Dans chaque ville, cet exercice apporte une compréhension des « systèmes » des espaces publics, entre rues et marchés, places et lieux de prière.

Si le choix de lieux précis est laissé au photographe,

il doit cependant travailler sur les espaces publics suivants : un marché, une gare routière, un lieu de culte, une place et enfin une rue caractéristique. Un carnet de notes accompagne les photographies. On y inscrit l'heure de la prise de vue, la date et l'adresse lorsqu'elle existe ou le lieu dans lequel on se trouve, et cela même si les appareils photographiques ont aujourd'hui presque toutes ces informations.

Pour chaque type d'espace public, quinze images sont produites sous des angles différents laissés à l'appréciation du photographe. Soit un total de 75 images par ville pour cette série. Il faut partir sur un marché ou une gare routière, pour ne prendre que ces deux exemples parmi la liste ci-dessus, et produire sur ce marché ou cette gare quinze images qui devront être représentatives et permettre la compréhension de l'organisation et de la structure du lieu. On associera les vues larges aux plans rapprochés, les scènes de foule aux détails, la foule montant dans les bus à la vue plongeante prise depuis des immeubles alentours.



photographies : Jean Gahue

## LA RUE COMME GRANDE FAÇADE

La façade, en un grand plan-séquence est un long travelling sur la rue. Prises de vue des deux côtés, images que l'on doit pouvoir superposer, sans trou, images de plusieurs mètres, images qui, agrandies à l'échelle 1/1 doivent nous faire revivre la rue dans son entier. Pour cela, on s'appuie sur l'axe, sur la suite de rues préalablement identifiées, qui traversent l'ensemble du territoire de la ville.

Cette série d'images permet d'appréhender non seulement l'architecture de la ville dans sa continuité,

mais également dans ses ruptures. À quel moment le décor change? Est-ce le décor ou les acteurs de la rue qui changent? L'architecture de la ville, la forme urbaine est-elle un acteur à part entière de cette ville, de sa définition ou sommes-nous dans un décor de théâtre, une forme posée là, par son époque, par un pouvoir sans autre objectif que d'y faire habiter, de loger, de cacher?

Le préalable à la réalisation de cette série est le choix d'un axe dans la ville, nous en avons déjà fait état. Ensuite, le travail du photographe se fait méticuleux. Il s'agit de



relever, mètre par mètre, la rue – ou suite de rues – dans sa longueur, sur ses deux côtés. On veillera dans ce cas à ce que la distance au bâtiment soit la même sur l'ensemble de la rue.

Les images forment une série de questions et de réponses sur les problèmes liés directement à la technique. En effet, la prise de vue doit se faire perpendiculairement à l'axe de la rue, sans quoi elle introduit une perspective qui rend la superposition des clichés impossible. Si les deux séries d'images précédentes ne posaient pas de problème

technique, ni de mise en œuvre, celle-ci demande une minutie particulière et donc une longue période de tests et de réglages, de retours sur le travail. La question de la lumière prend également toute son importance ; il faut adapter les horaires de prises de vue en fonction des heures de la journée afin d'éviter que le soleil « en face » n'aveugle les images.

photographies : Benoît Vollmer



2 Un tournus entre les différents angles de prises de vue est fait, afin de pouvoir prendre le plus d'images en 30 minutes. Une image, puis une seconde sur un second lieu, une troisième, puis on retourne au premier endroit pour faire une nouvelle photographie 30 minutes après la première.

## UNE JOURNÉE DANS LA VIE D'UNE VILLE

La quatrième série se réalise sur le même espace – suite de rues, axe – que dans la précédente série, mais cette fois une série d'angles de vue est prise. On compte 20 cadrages différents, répartis sur l'ensemble de l'axe, dans l'ensemble des types de quartiers. Chaque angle de vue est pris chaque demi-heure et cela depuis le lever du soleil et jusqu'à la tombée de la nuit.<sup>2</sup>

Les images montrent des exemples pour cette partie du travail. Il s'agit d'une série d'images, produites toutes les 30 minutes, dans une même journée. Il est



nécessaire de faire des journées de tests, car elles sont l'occasion de mettre au point les détails de la méthode et de régler les problèmes de cadrage et de netteté de l'image.

Les scènes doivent être riches car elles mélangent à la fois les détails d'une architecture, d'une forme urbaine et les pratiques des passants. Elles permettent également de s'interroger sur les objets de la rue.

Un cadre métallique en premier plan, des voitures plus ou moins nombreuses et des déchets forment le cadre visuel d'une scène de rue.

Les images suivantes montrent une série de cadrages qui permettent de comprendre la ville et de répondre aux questions de la recherche urbaine.

photographies : Benoît Vollmer



Mais chaque cadrage n'est pas une source infinie de matériaux d'analyse. Les exemples ci-dessous montrent ce qui doit être évité, comme les trop grandes parties de « place libre » ou les clichés de places de stationnement qui, mis à part le ballet des voitures, ne donnent que peu d'informations sur les pratiques des habitants. Si en soi, des images de parking sont – comme toute image – des sources de connaissances riches, elles ne le sont pas forcément dans cette série d'images prises toutes les 30 minutes.

photographie : Benoit Vollmer



photographie : Isakha Diagana



Enfin, c'était le cas dans la série précédente et ça le reste dans celle-ci, les problèmes techniques sont nombreux et demandent une organisation importante, et donc une longue période d'essais, de réglages et d'apprentissage de la photographie scientifique de rue. Notre expérience nous a montré (Chenal, 2009; Chenal, 2006) que les tests doivent être nombreux avant d'obtenir un travail analysable. Les deux images suivantes montrent un problème technique qui survient régulièrement dans ce type d'exercices. Si le

cadrage n'est pas résolument le même, il ne sera pas possible ensuite de superposer les images. Il faut donc avoir exactement les mêmes informations sur l'image. Pour cela, il faut prendre un ou plusieurs repères sur le sol; une croix à la peinture par exemple ou trouver un endroit fixe (pavés, bordures, bornes).

photographie : Jérôme Chenal



photographie : Jérôme Chenal



## UNE SEMAINE DANS LA VIE D'UNE VILLE

Sur les 20 cadrages de la série précédente, sept angles de vue au minimum seront choisis et photographiés chaque jour, du lundi au dimanche à 16h00, afin de comprendre les temporalités hebdomadaires. L'idée dans cette série n'est plus celle des temps du quotidien, mais bien d'appréhender une série de rythmes plus lents, sur une semaine. À titre d'exemple, les jours de prière dans les villes musulmanes voient les rues désertes parfois, ou au contraire les rues remplies par des prieurs s'appropriant le centre-ville, rapidement, pour une heure tout au plus, une heure de prière, puis de discussion entre amis.



## LES PORTRAITS DE RUE

Cette dernière partie du travail de photographie reprend à nouveau l'axe choisi précédemment. En le parcourant, 20 portraits d'acteurs de l'espace public sont réalisés. Un portrait comprend un entretien et deux images. Le choix se porte sur des passants ordinaires, des habitants de cette rue africaine, des femmes ou des hommes vivant dans la rue, vivant la rue. Une attention particulière est faite sur la représentativité subjective des personnes interviewées, afin de montrer les multitudes de la rue, les métissages, les différences, les infinis possibles; la subjectivité du photographe n'étant, dans ce cas, pas problématique.

Dans le choix des « passants », il faut veiller à une représentativité hommes/femmes, jeunes/vieux, passants/résidents et l'on met dans la mesure du possible en avant, par le biais du portrait, la figure du mendiant, du vendeur ambulancier, du talibé, du policier, du vendeur de cartes de téléphone, du toubab résident ou du touriste, du promeneur et de la prostituée, du boutiquier ou du « grand patron », de l'écolier et de la femme de ménage qui se rend à son travail.

Au-delà de la photographie, il s'agit pour cette série de faire l'exercice de la prise de vue avec celui de l'entretien enregistré qui est ensuite retranscrit sur papier et traduit en français, s'il y a lieu.

Pour chaque passant ordinaire, une photographie en buste et une photographie en plan américain ou en pied avec contexte en arrière-plan est prise. Puis l'entretien est retranscrit sur papier et conservé avec son enregistrement sur support numérique. L'adresse exacte de la personne ou celle d'un proche parent fait partie intégrante du portrait, ce qui permet ensuite de faire parvenir deux tirages photos à la personne qui se sera prêtée au jeu du portrait<sup>3</sup>.

La première image à prendre est un portrait. Le modèle pose pour le photographe. Ce n'est pas une photo volée, elle reste dans la tradition des portraits de studio réalisés chez le photographe. Le sujet choisit le décor, même si celui-ci ne ressortira que très peu.

Une seconde image est faite avec le même modèle, en pied ou en plan américain. Le sujet choisit dans quel cadre ou décor il veut être photographié. Le photographe n'influence pas ce choix. Cette manière de procéder permet d'en apprendre plus sur l'univers du modèle et son rapport à l'espace urbain, à la rue. Veut-il se faire photographier devant un beau bâtiment, devant une voiture, derrière son étal de petit vendeur? Le contexte autour du modèle a de l'importance, mais l'expression faciale doit être visible, la position des membres aussi, la manière de se tenir, la prise de possession de l'espace. Enfin, après les deux prises de vue, un entretien est réalisé durant une trentaine de minutes sur le statut de l'interviewé; d'où vient-il? où va-t-il? un bref parcours de vie, en quelque sorte... Un guide d'entretien a été produit dans ce but, afin que dans les trois villes, les questions soient comparables.

### L'IMPORTANCE DES ASPECTS TECHNIQUES DE LA RECHERCHE

La mise en place du protocole de recherche demande une réflexion sur les techniques de prise de vue photographique. Pour être utile et utilisée, l'image doit préalablement être produite et traitée en fonction d'un cahier des charges rigoureux. Les recommandations techniques permettent de s'assurer que le matériau brut ainsi obtenu pourra être utilisé, c'est-à-dire analysé, et qu'il pourra donner des résultats. Il faut que l'on cherche à comparer, non plus uniquement les villes, mais les images entre elles, que les prises de vue soient suffisamment uniformes pour permettre ce travail; thématiquement en premier lieu, mais également dans les choix des cadrages et dans l'utilisation des focales ou les résolutions mêmes de l'image.

Les exemples d'investigations photographiques dont l'anthropologie visuelle – telle que nous la définissons – se revendique, s'inscrivent dans la lignée du style documentaire (Lugon, 2001) et cela notamment par l'absence souhaitée d'effets et la

photographies : Benoît Vollmer



« neutralité » des clichés qui deviennent alors exploitables par la recherche urbaine. Exit donc les flous plus ou moins artistiques, les contre-plongées qui grandissent les scènes, le jeu sur les plans. L'image pour la recherche se veut neutre, dans le sens commun du terme, sans aucun artifice.

Parmi les recommandations techniques du protocole de prise de vue, il est question, dans les clichés des séries « Une journée dans la vie d'une ville » et « Une semaine dans la vie d'une ville » de l'utilisation d'un trépied permettant de retrouver facilement les cadrages plusieurs heures après une première prise de vue. Lors de la première photo, des marques au sol sont faites. Elles rendent possibles, avec le trépied, la reprise du cadrage comme si l'appareil n'avait pas été déplacé. Car s'il reste possible de laisser l'appareil une journée entière et de ne déclencher que toutes les 30 minutes, cette manière de faire est coûteuse en temps et ne convient pas pour la série d'images sur la semaine où, chaque jour à la même heure, il faut repositionner le matériel de prises de vue. De plus, comme les traces au sol, même réalisées à la peinture, ne sont que peu durables, une prise de notes est nécessaire dans un cahier afin que l'on puisse retrouver aisément les endroits photographiés, même plusieurs années après. Les technologies numériques permettent de joindre aux images une quantité d'informations sous forme de métadonnées. En plus de l'heure de prise de vue, de la date, du type d'appareil et d'objectif, l'auteur de l'image et les lieux précis des prises de vue devront être indiqués clairement, ainsi qu'une série de mots-clés qui permettent ensuite de gérer l'information facilement. Les logiciels professionnels de gestion des images sont nécessaires pour ce travail et il n'est pas possible de réaliser, de traiter et d'archiver des centaines, voire des milliers d'images avec du matériel (soft ou hard) non conçu pour un travail professionnel. Ainsi, même si les images peuvent être accompagnées de métadonnées, une attention doit être portée à la prise de notes en carnet, où sont gardés les éléments d'adresses, de dates, d'heures et de conditions météorologiques, ainsi que les températures lors des prises de vue. Le carnet reste le complément indispensable de l'image, la trace du travail lui-même. De ce fait, tout commentaire utile ou toute anecdote sur la prise de vue, réticence de la personne, attroupement derrière le

photographe, chaque élément qui puisse permettre de mieux comprendre les conditions exactes de la prise de vue seront inscrits dans le carnet de notes.

Même si l'entier des renseignements n'est par la suite pas nécessaire à l'analyse du travail de recherche, il convient dans un premier temps de prendre note du maximum d'éléments. Cette manière de faire permet de structurer la séance photos et d'éviter le mitraillage, c'est-à-dire de poser la question de l'image avant sa réalisation, et de son sens une fois l'image prise. De plus, une réduction de l'information est toujours possible; le contraire impossible. Il en va de même pour la résolution choisie, il est préférable qu'elle soit légèrement supérieure au besoin.

Les questions de gestion, puis d'archivage des travaux, prennent de l'importance dans les recherches en anthropologie visuelle; il faut pouvoir rapidement retrouver des informations parmi des milliers de clichés. Pour cela, les images sont classées par villes, puis par séries, ensuite par cadrages ou par lieux géographiques. Les noms des séries ne reprennent volontairement pas de numéros pour faciliter la communication, mais également la gestion. Il s'agit d'éviter les chemins de type /1/10012/20-07-2007/1/12356, en préférant Abidjan/Vue sur la ville/Insolites/...

L'archivage est numérique en format RAW sur des supports dont les sauvegardes régulières sont faites dans les règles de l'art. Dans l'idéal – mais les coûts de production sont importants – il faut faire des tirages de l'ensemble des clichés; le papier reste aujourd'hui encore plus durable que les codes binaires.

Pour permettre des prises de vue simultanées dans les trois villes, il faut avoir recours à divers photographes, un par ville, travaillant en même temps sur trois lieux différents. Le travail du photographe professionnel est la garantie, avec un protocole très précis, d'un matériel de base correct et analysable.

Enfin, une question reste ouverte, celle des autorisations. Certaines villes ou pays exigent des autorisations de la police, du Ministère ou parfois du Gouverneur de la région. Le passage par un photographe professionnel permet parfois d'accélérer le processus de demande et d'autres fois ralentit considérablement les demandes. Dans tous les cas, il est en principe possible de photographier librement les rues.

## RETOUR VERS LA SUITE

---

Les analyses ne sont pas abordées dans ce chapitre qui montre une méthode que nous appelons l'anthropologie visuelle par extension des différents travaux dans ce domaine (Wagner, 1979 ; Collier, 1967 ; Faccioli et Harper, 1999 ; Bateson et Mead, 1942 ; May et Meyer ; 2008). Si les sciences de la médecine et de la météorologie, les sciences naturelles ou les sciences des matériaux utilisent largement l'image par le biais de scanners, d'IRM et d'images satellites, la recherche urbaine<sup>4</sup> reste en retrait sur cette question. Et si Berenice Abbott a montré le chemin en 1937 au MOMA de New York (Abbott, 1939), peu de chercheurs ont pris ce chemin. Dans ce chapitre, nous voulions remettre l'image au centre – dans cette société de l'image – comme méthode de recherche et décrire finement les protocoles préalables à suivre pour obtenir un corpus analysable. La suite réside justement dans l'analyse qui fait l'objet du chapitre suivant.

---

4 Recherche urbaine prise dans le sens d'une interdisciplinarité entre urbanistes, architectes, sociologues, géographes, politistes, économistes, etc

## RÉFÉRENCES

---

- ABBOTT, B.** (1939) *Changing New York*. New York, Dutton.
- AMPHOUX, P.** (2001) L'observation récurrente. IN GROSJEAN, M. & THIBAUD, J.-P. (Eds.) *L'espace urbain en méthode*. Marseille, Éditions Parenthèses.
- BASSAND, M., COMPAGNON, A., JOYE, D. & STEIN, V.** (Eds.) (2001) *Vivre et créer l'espace public*. Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes (PPUR).
- BATESON, G. & MEAD, M.** (1942) *The Balinese Character: A Photographic Analysis*. New York, Academy of Sciences Special Publication.
- CHENAL, J.** (2006) *Anthropologie visuelle en Afrique urbaine: Guide méthodologique. Méthodologie pour la recherche urbaine en Afrique de l'Ouest (Dakar, Noukatchott, Abidjan)*. Dialogues. Berne, NCCR North-South.
- CHENAL, J.** (2009) *Urbanisation, planification urbaine et modèles de ville en Afrique de l'Ouest: jeux et enjeux de l'espace public*. Lausanne, École Polytechnique Fédérale de Lausanne, ENAC.
- COLLIER, J.** (1967) *Visual Anthropology: photography as a Research Method*. New York, Holt/Rinehart and Winston.
- COSNIER, J.** (2001) L'étologie des espaces publics. IN GROSJEAN, M. & THIBAUD, J.-P. (Eds.) *L'espace urbain en méthode*. Marseille, Éditions Parenthèses.
- DE KETELE, J.-M.** (1983) *Méthodologie de l'observation*. Louvain-la-Neuve, Laboratoire de pédagogie expérimentale UCL.
- FACCIOLI, P. & HARPER, D.** (1999) *Mondi da Vedere: Verso una sociologia più visuale*. Milano, Franco Angeli.
- FIELOUX, M. & LOMBARD, J.** (1990) *Images d'Afrique et Sciences sociales*. Paris, Karthala.
- HABERMAS, J.** (1962) *L'espace public*. Paris, Payot.
- JACCOUD, C., ZEPF, M. & LERESCHE, J.-P.** (1999) *Gérer l'espace public, dynamiques urbaines et dynamiques institutionnelles à Lausanne*. Lausanne, IREC-EPFL.
- JANIN, P.** (2001) Une géographie de la rue africaine. *Politique Africaine*, 82, 177-198.
- JOSEPH, I.** (1992) L'espace public comme lieu d'action. *Les annales de la recherche urbaine*, 57-58.
- LEBART, L.** (1996) Les archives du ciel. La photographie scientifique des nuages (1879-1927). *Études photographiques*, 1, 56-72.
- LEIMDORFER, F.** (1999) Enjeux et imaginaires de l'espace public à Abidjan: discours d'acteurs. *Politique Africaine*, 74, 51-75.
- LUGON, O.** (2001) *Le style documentaire. D'August Sander à Walker Evans*. Paris, Macula.
- MASSONAT, J.** (1987) Observer. IN BLANCHET, A., GHIGLIONE, R., MASSONAT, J. & TROGNON, A. (Eds.) *Les techniques d'enquête en sciences sociales*. Paris, Dunod.
- MAUSS, M.** (1967) *Manuel d'ethnographie*. Paris, Payot.
- MAY, D. & MEYER, M.** (2008) Photographier les paysages sociaux urbains. Itinéraires visuels dans la ville. *Ethnographiques.org [en ligne]*.
- PIETTE, A.** (1996) *Ethnographie de l'action, l'observation des détails*. Paris, Métailié.
- WAGNER, J.** (1979) *Images of information. Still photography in the social sciences*. Beverly Hills & London, Sage Publications.

L'anthropologie  
visuelle  
appliquée  
aux rues  
d'Abidjan,  
de Dakar  
et de  
Nouakchott

**L'anthropologie visuelle au service de la recherche urbaine a été décrite longuement – en terme de méthode – dans le chapitre précédent, il faut maintenant passer à quelques résultats et à l'analyse des nombreuses images produites dans les trois villes d'Abidjan, de Nouakchott et de Dakar. Pour chacune de ces villes, les analyses des cadrages proviennent de la série appelée « Une journée dans la vie d'une ville ». Les résultats<sup>1</sup> sont expliqués sous forme de synthèse évitant ainsi les fastidieuses descriptions de scènes urbaines, image par image, cadrage après cadrage (Chenal, 2009). Mais si l'entier des cadrages n'est pas décrit, la matière première – les photographies – sera, elle, montrée sous sa forme exhaustive.**

# UNE GRILLE DE LECTURE

---

# OBLIGATOIRE POUR

---

# CADRER LE TRAVAIL

---

**1** La série d'image montre, sous un même angle, une même scène toutes les 30 minutes, du petit matin jusqu'en fin d'après-midi. Pour une description plus précise, il faut se reporter au chapitre précédent : « La rue, la photographie, l'observation et l'anthropologie visuelle : tentative de description d'une méthode ».

**2** Une zone « de comptage » est délimitée pour chaque image. Elle permet de ne prendre en compte qu'une partie de l'image – toujours la même au cours de la journée – afin d'éviter de devoir compter, sans précision, des éléments de l'image se trouvant en arrière plan. Les plans lointains ne permettent en effet plus de compter avec rigueur les usagers de la rue, ni de faire la différence entre les hommes et les femmes sans un taux d'erreur important

Analyse : comment procéder ? Si le chapitre sur le protocole de prise de vue faisait état des manières – précises – de produire les images, il est nécessaire maintenant de décrire et d'expliquer l'analyse des images photographiques produites.

À Abidjan, Nouakchott et Dakar, nous avons choisi cinq cadrages par ville sur l'ensemble de leur territoire et produit des images, toutes les 30 minutes de 08:00 du matin jusque vers 18:00. Ces images, au nombre de 300 environ, ont à la fois été analysées une par une, image après image, mais également comparées les unes aux autres, cadrage par cadrage et ville par ville. Une première analyse quantitative tout d'abord où nous avons compté (cf : les résultats donnés sous forme de graphique) le nombre d'hommes, de femmes, leur position, le nombre et le type de véhicules qui circulent, s'ils sont à l'arrêt ou en mouvement, la présence et le nombre des animaux dans les rues, ceux des enfants, des mendiants. Ces comptages ont été effectués sur l'ensemble de l'image ou sur une partie seulement, en fonction des cadrages. Les graphiques réalisés montrent le nombre « d'unités » (hommes et femmes, par exemple) en fonction des horaires (l'abscisse étant le temps).

Ce que nous cherchons, ici, ce n'est pas de connaître les chiffres absolus, mais bien de comprendre les rapports existants, les pourcentages. Le fait que l'on compte 10, 20, 30 personnes sur une image dépend certes du type d'espace et de notre choix d'observer et de photographier, mais il dépend également fortement du cadrage et de la zone de l'image prise pour effectuer les comptages<sup>2</sup>.

À cette première étape qui donne les tendances principales, les chiffres ont été complétés par une analyse qualitative, image par image, cadrage par cadrage, qui reprend nos interrogations, servant à guider l'analyse. L'ensoleillement, l'ombre et la lumière, comment les usagers pratiquent l'ombre ? Quelles sont les stratégies ? Qui fait quoi et quand dans la rue ? Les produits disponibles dans la ville : trouve-t-on les mêmes articles dans tous les cadrages et, si c'est le cas, ces articles sont-ils

vendus de la même manière? Et qui sont les vendeurs des rues, des hommes, des femmes? Jeunes, vieux? Quels métiers exerce-t-on dans quelle rue? Quel y est l'emplacement des cafés, restaurants, l'emplacement des boutiques, l'emplacement des étals? Autant de questions sorties d'un inventaire à la Prévert, donc forcément partielles et largement subjectives, mais qui guident les analyses et deviennent de toute façon toujours significatives.

# DANS LES RUES DE NOUAKCHOTT

## LE RAPPORT HOMME-FEMME ET LES MOUVEMENTS DANS LA RUE

Nouakchott ne compte que 9% de femmes dans ses rues. L'espace public y est donc fortement sexué et est le lieu de l'homme. Quand les femmes sont dans la rue, leur présence est liée à l'emplacement d'un marché ou plus largement au lieu de la vente de produits, elles sont vendeuses ou acheteuse, mais « justifie » leur présence par ce biais, ce qui renvoie également à la position de la femme dans la société et aux tâches qui lui sont assignées. Au-delà de cette « exception » liée à la vente – et à l'exception des femmes de ménage que l'on peut apercevoir aux petites heures du matin dans les rues de Nouakchott, venant du Sud de la ville, des quartiers populaires et précaires vers le Nord, vers leur travail – elles s'aperçoivent également, parfois, la journée, entre la maison qu'elles occupent, où elles travaillent et la boutique du coin de la rue, à quelques mètres de là. Le reste du temps, les femmes ne sont pas dans la rue, tout simplement. Ou plutôt, devrait-on dire : « Il n'y a pas de passantes dans les rues de Nouakchott ». Car, en plus, les rares femmes que l'on peut apercevoir dans les rues de la ville ne marchent pas. Bien sûr, il y a l'exception du matin,

aux heures où les habitants de Nouakchott vont au travail et là, nous l'avons dit, les femmes sont visibles dans l'espace public et se rendent à leur travail, mais le reste de la journée, une femme ne sera jamais en « mouvement » dans la rue ; elle sera soit assise, soit debout, mais statique. Le retour du marché se fait en taxi pour les plus riches et en charrette pour les autres, mais jamais – ou très rarement – à pied.

Même si elle est faible, la présence dans la rue des femmes correspond, comme pour les hommes à des heures creuses et des heures « de pointe ». C'est vers 09:00, puis entre 11:00 et 11:30 qu'elles sont présentes le plus souvent dans la rue en matinée. Ensuite, elles disparaissent entre 12:00 et 13:00, pour être à nouveau présentes en début d'après-midi, disparaissent à nouveau aux heures chaudes pour revenir, chaque demi-heure un peu plus nombreuses jusqu'à 18:00. Ces données sont possibles grâce à la fusion de l'ensemble des cadrages, il y a donc des spécificités en raison des lieux – nous avons parlé des marchés – mais globalement, les chiffres produits par nos comptages étant sur l'ensemble des territoires de la ville pratiquement identiques – il n'y a pas de géographie des heures creuses – il est possible d'assembler les comptages et de tirer un graphique de synthèse, montrant pour les hommes et pour les femmes les heures de présence et d'absence dans les rues de Nouakchott.

Chez les hommes, l'heure creuse de la journée (où ils sont le moins présents) est entre 14:00 et 15:00, comme pour les femmes, et cela correspond clairement aux heures chaudes qui rendent l'atmosphère de la ville pesante, qui rendent la vision lointaine trouble, comme dans une scène de western quand elle n'est pas éblouie par l'addition du soleil et des crépis blancs et lisses des façades du centre-ville. La présence dans la rue des passants est en relation directe avec les conditions climatiques. De ce point de vue, ce sont les heures de la matinée qui sont les plus agréables, c'est également celles qui accueillent le plus grand nombre d'hommes ; la corrélation semble évidente. La fin de journée, ensuite, est à nouveau propice aux achats et aux rencontres dans les rues, lorsque les températures baissent et que la brise de mer souffle sur la plupart des quartiers de la ville.

Si les femmes sont absentes de la rue, les enfants ne le sont pas moins. Les rares que l'on aperçoit

sont soit en très bas âge, accompagnant leur mère, soit il s'agit d'enfants talibés, que l'on voit mendier au centre-ville. Et même en fin de journée, où l'on imagine facilement les enfants, nombreux, prenant d'assaut les rues de la ville, courant, organisant des rencontres de football au sommet, quatre pierres en guise de but, un trottoir comme limite de terrain, il faut se rendre à l'évidence que les rues sont très peu peuplées d'enfants et que l'imaginaire en dénombre plus que les comptages réels.

Après avoir montré la présence homme/femme dans l'espace public, il s'agit aussi de comprendre ce que font ces « passants » dans la rue. Trois possibilités s'offrent à nous : soit ils marchent, c'est-à-dire se déplacent, soit ils sont statiques, ne bougent pas et discutent ou regardent les autres passer. Dans ce cas, soit ils sont debout dans la rue, soit assis (et/ou couchés parfois). Trois catégories ont ainsi été créées, celle de la marche à pied, celle de la position debout sans déplacement et celle de la position assise.

Globalement, la majorité des gens dans la rue sont statiques, ils restent là, pour y vivre, y boire le thé, discuter ou tuer le temps. Les autres marchent, mais la marche à pied n'est pas un choix, elle est une obligation à Nouakchott. Une obligation, lorsque les transports en commun coûtent trop cher et que les salaires ne permettent pas de les prendre.

Les vendeurs ambulants sont également « condamnés » à la marche ; personne ne marche par plaisir. Et dans les classes socio-économiques supérieures, celles qui ont accès à la voiture, nous ne voyons personne aller à pied au travail sous prétexte qu'il n'y aurait que 200 mètres à parcourir ; l'image de soi impose que les déplacements ne se fassent pas à pied. On voit des usagers remonter dans leur voiture pour traverser la rue ou faire 100 mètres. Pour être synthétique, la rue à cette double fonction d'espace de déplacement et de lieu de vie, et ces deux rôles se différencient en fonction des heures de la journée et des classes sociales.

### DES IMPLANTATIONS STRATÉGIQUES

Les vendeurs, avec ou sans étal, ne s'implantent pas n'importe où ; il faut que ce soit dans une rue passante, il leur faut s'installer là où ils peuvent parier sur une clientèle potentiellement importante, comme c'est le

cas à un carrefour ou devant un bâtiment accueillant de nombreux employés (une banque, un ministère, ...). Une rue dans laquelle seules les voitures circuleraient rapidement ne serait pas un emplacement stratégique pour un vendeur, car il faut bien que les passants s'arrêtent quelques secondes ou quelques minutes pour changer de statut et devenir des clients. Ou alors qu'il y ait suffisamment de place pour le stationnement des véhicules pour que le client trouve à parquer le temps de faire ses achats. Certaines grandes boutiques, légèrement à l'écart des flux sont, grâce aux places de stationnement, des endroits de vente importants pour les classes sociales élevées.

Mais c'est aux carrefours à feux, aux croisements des chemins, que l'on retrouve le plus de vendeurs ambulants. Lorsque le feu est rouge, ils en profitent pour vendre des journaux, des kleenex ou autres couteaux suisses, triples prises et cotons tiges. Tout se vend et tout s'achète aux carrefours. Cependant, certains produits échappent à cette vente entre deux feux rouges et deux embouteillages. Les vendeurs et les vendeuses de menthe se retrouvent principalement devant les magasins, les très grandes boutiques et devant les marchands de pain alors que les journaux, qui ne se vendent que le matin, se trouvent principalement devant les hôtels et les cafés qui réunissent les potentiels lecteurs de la presse. Quant aux vendeurs de cartes téléphoniques, ils sont aux carrefours secondaires, mais restent fixes et ne se lèvent qu'une fois le client venu à eux. Pour la plupart, ils ne parcourent pas la ville. Dans la vente, l'heure et le lieu déterminent le produit et les manières de vendre. La ségrégation hommes/femmes, visible sur l'espace public, existe aussi dans la vente. Alors que des hommes et des femmes travaillent sur les étals, force est de constater que les vendeurs ambulants, à l'exception de la vente de la menthe, sont tous des hommes, et des hommes plutôt jeunes ; les vieux ne sont pas vendeurs ambulants, les femmes non plus.

Les mendiants, tout comme les vendeurs, ont aussi leurs stratégies d'implantation. Le centre-ville est un lieu de prédilection pour mendier. Aux carrefours, on trouve les handicapés, avec béquilles et chaises roulantes, zigzagant entre les voitures et les vendeurs lorsque les feux sont rouges. Le carrefour réunit aussi les enfants talibés qui demandent argent et nourriture,

facilement reconnaissables à la boîte métallique qu'ils emportent avec eux pour y déposer de quoi manger.

## PRIVATISATION DE LA RUE

Les espaces publics, les rues, les places ont tendance à subir d'importantes pressions foncières. Il y a une tendance certaine à la privatisation de la rue ou du moins au développement d'un usage privé sur une partie d'un domaine public. Ce phénomène devient de plus en plus fréquent et se décline de diverses manières.

Une première déclinaison passe par la construction. Il existe des stratégies pour construire une partie de ses aménagements extérieurs sur le domaine public. Nous avons vu l'exemple d'une imposante villa qui, hors les murs, déborde par une série d'embellissements sur la rue, les plantations se faisant au-delà de la limite de la parcelle.

Une autre stratégie de privatisation de la rue passe par les devantures et les marquages au sol : les magasins de fruits prennent de l'espace de la rue, les devantures vont au-delà de la limite de la parcelle. Un marquage au sol et des potelets marquent une distance entre la boutique et la rue.

Le stationnement des voitures, qui se fait exclusivement sur le domaine public et non sur les parcelles privées – qui en principe sont totalement construites – va dans ce même sens d'une utilisation de la rue comme un prolongement de la parcelle privée. Il en est de même pour la végétation, qui souvent, prend place comme devanture de maison avec l'implantation d'un ou deux arbres. Non seulement cela fournit de l'ombre au gardien, mais cela crée aussi une distance avec la rue, en privatisant l'espace et fournissant de l'ombre aux voitures. Enfin, l'entreposage est une dernière manière de prendre possession de l'espace public. Les entreposages de matériaux de construction, des tas de sable aux tas de briques deviennent courants dans les rues. Jamais ils ne trouvent place sur la parcelle en construction, ils sont toujours entreposés dans la rue, quitte à gêner quelque peu la circulation.

Ces diverses stratégies – ou tactiques – d'appropriation de l'espace public, sont de deux types : les temporaires (même s'ils peuvent durer plusieurs années) et les permanentes. Le stationnement et l'entreposage de matériaux sont par définition temporaires dans l'espace public. La végétation, l'implantation d'arbres

devant les maisons est sans doute permanent, mais donne une situation ambiguë, puisque, à la fois, il y a clairement une volonté d'appropriation et de prise de distance avec la rue de la part des privés et, paradoxalement, la plantation d'arbres structure la rue, donne de l'ombre et permet aux populations de rester plus longuement dans l'espace public.

Reste que certaines constructions sont des appropriations pures et simples de la rue. Un riche marchand, un homme influent, un politique, construit un bâtiment, une clôture, le devant de sa maison, un portail sur le domaine public et les autorités laissent faire. Le cas des marquages au sol est plus compliqué, car il y a certes appropriation, mais dans un même temps, les exemples que nous avons sur nos images montrent clairement la délimitation d'un trottoir devant les boutiques. Alors que le marchand de fruits gêne le passage, les boutiques d'électronique créent un trottoir qui n'existait pas. L'investissement privé est dans ce cas perçu comme une plus-value pour le domaine public et l'entretien se fait par le privé, et plus par la puissance publique.

## LE RÔLE DE L'OMBRE DANS LA CONSTRUCTION DE LA RUE

Le soleil est le principal actant de la construction de la rue à Nouakchott et c'est par l'ombre qu'il s'exprime. En effet, quel que soit le quartier, central ou périphérique, quelle que soit l'heure, de celles fraîches du petit matin à celles brûlantes de l'après-midi, les implantations des usagers se positionnent en fonction de l'ombre. Les marchands sont à l'ombre ou s'arrêtent quelques heures lorsque le soleil est trop haut dans le ciel pour revenir en fin de journée. Des femmes se déplacent, sous leur arbre, toute la journée, adaptant leur implantation à la course solaire et dessinant sur le sol une « danse » lente et régulière.

Les limites de l'espace public, entre la route, les côtés, ne se font pas sur des marques au sol, comme des bordures de trottoirs ou des différences de traitement de sol, mais se font en fonction des heures et de l'étendue des ombres. Certains étals débordent sur la route pour être à l'ombre, pouvant même aller jusqu'à gêner la circulation. À Nouakchott, c'est le soleil qui dicte une grande partie des règles de comportement.

## LES COULEURS DE LA VILLE

### COMME EFFET

### DE CENTRALITÉ

On pourrait également faire une géographie des couleurs de la ville. Et quelle serait-elle? Un blanc dominant au centre-ville pour les bâtiments, des bas-côtés, des trottoirs clairs, beiges, tirant vers le jaune, couleur sable, une impression de clarté et de brillance. À l'opposé, les quartiers populaires sont bruns. Bruns d'un crépi, bruns du sol des routes non bitumées. La différence est nette et frappante même si, de plus en plus, au centre-ville, une tendance à la différenciation colorimétrique par l'arrivée des roses et des gris, vient troubler ce jeu des couleurs.

La présence du vert dans la ville, à l'exception des taxis, qui sillonnent Nouakchott, vient bien sûr de la végétation. Sur cet aspect également, il serait facile de produire une cartographie des ségrégations socio-spatiales: le centre et les quartiers résidentiels abondent de vert et les quartiers populaires, périphériques ou précaires, marquent une présence éparse de la végétation.

## LES VÉHICULES

À Nouakchott, il y a essentiellement deux modes de déplacement: la marche à pied et la voiture individuelle. La marche pour les populations les plus pauvres et la voiture pour les classes économiquement favorisées; entre les deux, quelques bus, camionnettes et camions, quelques charrettes. Des bus pour le transport des « masses », des camionnettes et des camions pour le transport des marchandises. Mais quel que soit le quartier, c'est la voiture qui domine largement.

La présence d'un marché favorise l'utilisation des charrettes, des camions et des camionnettes. Leur proportion augmente légèrement (par rapport aux voitures) dans les zones de commerces que dans le reste de la ville. Et dans les marchés des zones périphériques et populaires, les charrettes ne sont pas simplement utilisées pour le transport des marchandises, comme c'est le cas au centre-ville, mais permettent également le transport des populations. La charrette est alors le moyen de transport le moins cher en ville, mais il n'est autorisé que dans les quartiers hors du centre.

À y regarder de plus près, il y a une corrélation évidente entre la présence des véhicules et celles des passants car, globalement, sur l'ensemble des images, les graphes de synthèse (voir les illustrations plus loin) montrent des voitures et des passants aux mêmes moments dans la rue, soit entre 09:00 et 10:30, puis entre 12:00-13:00 et en fin d'après-midi, dans une moindre mesure. Ces présences sont donc entièrement superposables.

## DES ANIMAUX ET DES DÉCHETS

Lors du choix des éléments que nous allions compter sur les images, il paraissait évident que les animaux seraient en nombre. Après les comptages effectués, il faut se rendre à l'évidence que les seuls ânes urbains sont ceux qui tirent les charrettes et que les troupeaux de chèvres traversant la rue sont du domaine de l'exception. Les animaux ne sont pas assez nombreux pour permettre une spatialisation de leur présence sur une carte de la ville.

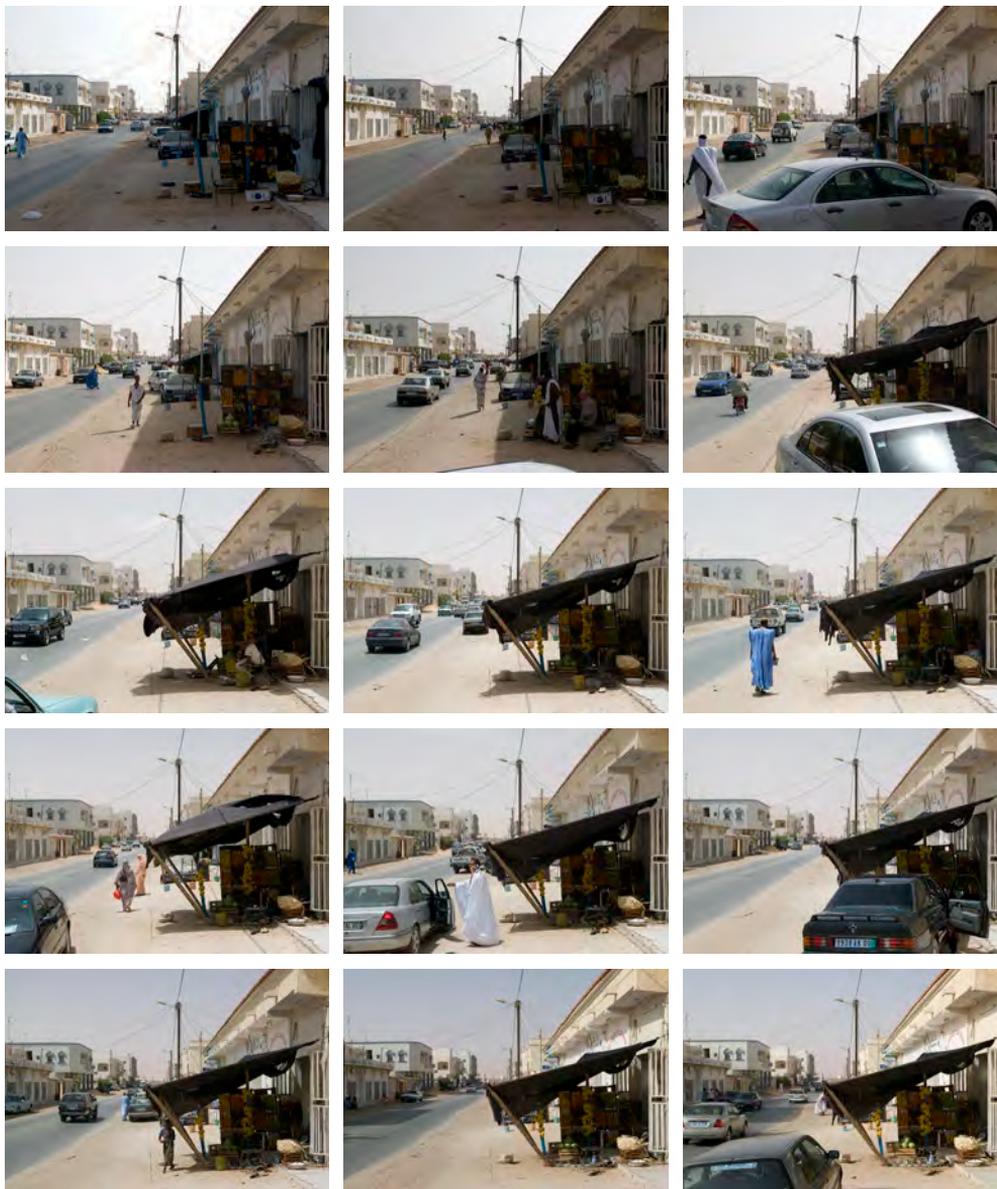
Si les déchets solides et l'assainissement sont des thèmes porteurs dans l'espace public – c'est l'enseignement de la presse qui nous l'indique, et non pas les photos que nous avons prises dans le cadre de nos recherches en anthropologie visuelle – il faut se rendre à l'évidence que Nouakchott est une ville « propre ». Bien sûr, l'ensemble des quartiers n'est pas documenté, bien sûr des tas d'ordures existent – encore – ça et là, bien sûr les décharges sauvages marquent l'entrée de la ville. Mais les images montrent une ville qui ne croule pas sous les ordures, une ville où le ramassage s'effectue régulièrement, une ville qui n'est pas atteinte du syndrome de Naples... On doit cette situation au récent traitement du problème des déchets par les autorités publiques. Il ne s'agit pas de faire l'historique de la gestion des déchets, ce n'est pas le propos, mais de remarquer que le cliché de la ville envahie par les ordures n'est pas valable pour Nouakchott.

photographies: Benott Vollmer



# CADRAGE 1

---



photographies : Benoît Vollmer

# CADRAGE 2



photographies : Benoit Vollmer

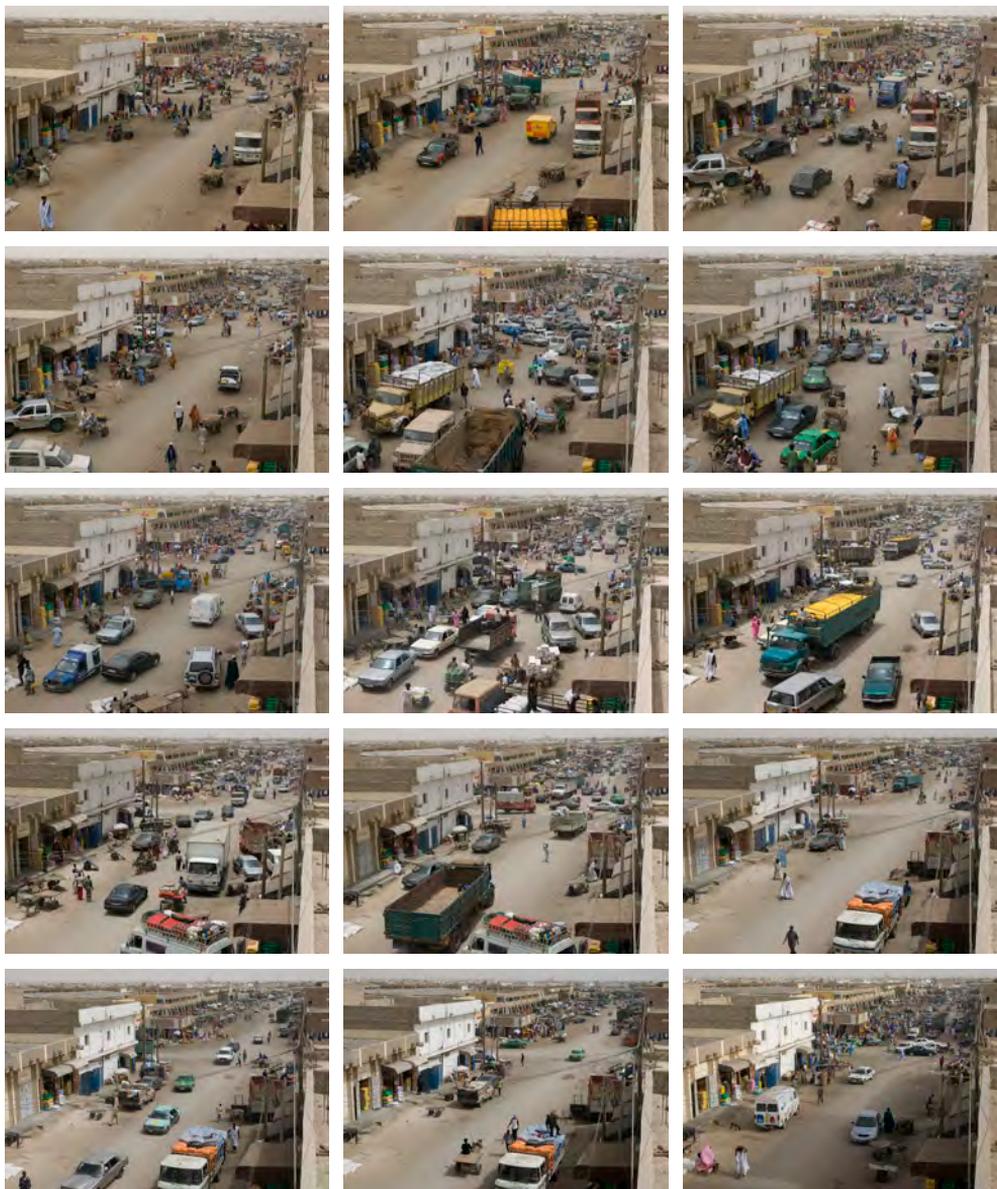
# CADRAGE 3



photographies - Benoit Vollmer

# CADRAGE 4

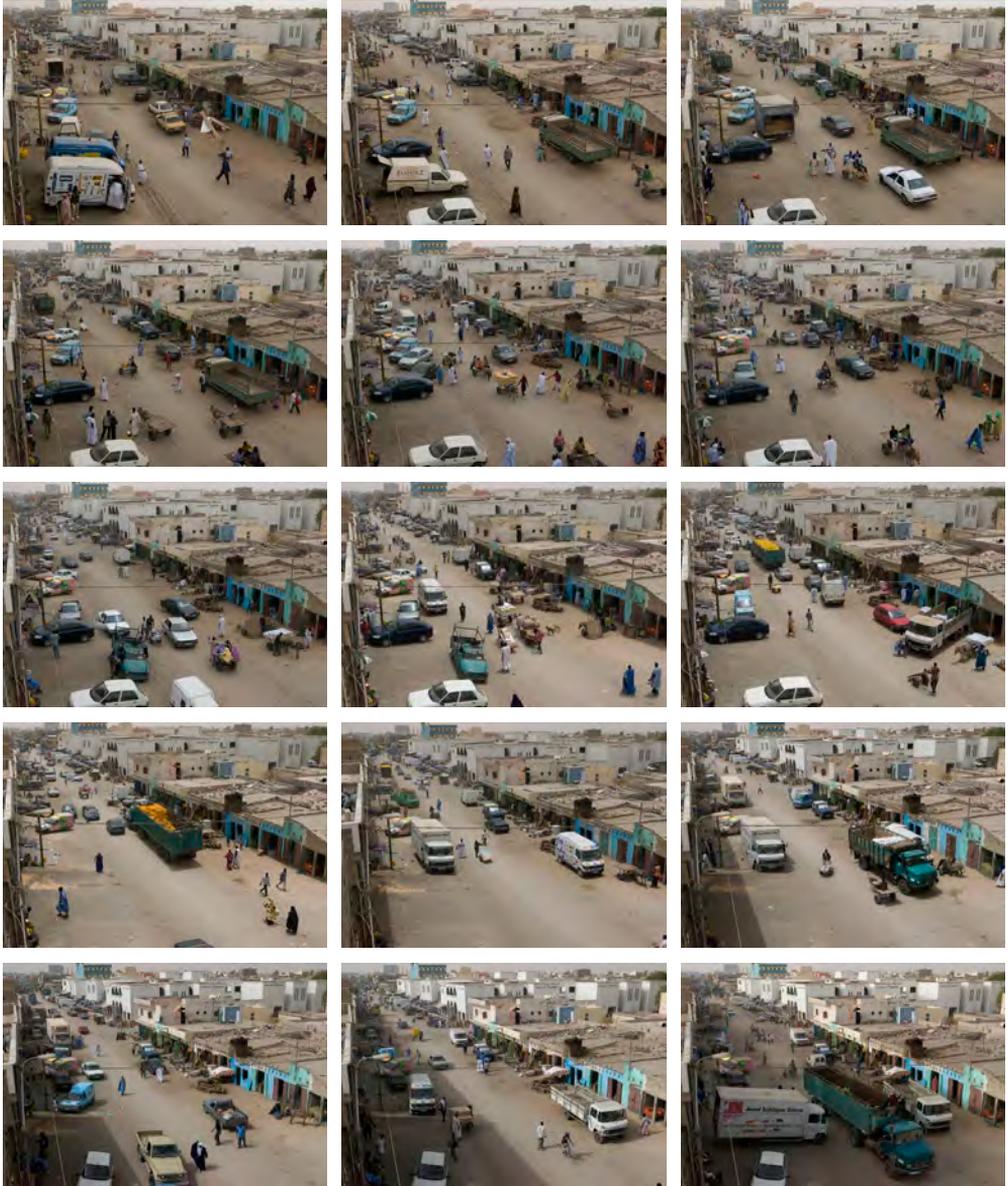
---



photographies : Benoit Vollmer

# CADRAGE 5

---



photographies : Benoit Vollmer

# DANS LES RUES DE DAKAR

---

## FEMMES ET HOMMES

Après analyse des photos, les femmes présentes dans les rues dakaroises représentent au total 11% des personnes photographiées. À nouveau, comme à Nouakchott, c'est peu, très peu. Par contre – une différence avec le cas précédent –, on trouve des femmes, même en minorité, dans la rue tout au long de la journée.

Les hommes sont un peu plus nombreux en fin de journée, alors que le nombre absolu de femmes diminue, ce qui peut s'expliquer par les tâches ménagères et les repas qui restent en Afrique l'apanage exclusif des femmes. Les hommes peuvent ainsi rester plus longtemps dans les rues, en attendant l'heure du repas...

Vers 14:00, les rues semblent un peu plus vides qu'aux autres heures. Un peu seulement car la différence n'est pas flagrante et l'impression que nous avons eue à Nouakchott d'une ville qui se vide aux heures chaudes n'existe pas à Dakar.

## DU RÔLE DE L'OMBRE DANS LA RUE

Pour qu'ils puissent rester des heures durant sur les marchés, les vendeurs ont mis au point des protections contre le soleil. Mais à Dakar, ce sont d'abord les marchandises que l'on protège du soleil. Il est vrai que la valeur de la marchandise est considérée comme de première importance et lorsque l'on sait les ravages que peut faire le soleil sur les couleurs des habits, on comprend que, si le vendeur ne veut pas perdre son stock, il doit faire attention à ne pas l'exposer trop à la lumière directe du soleil. Autrement, il doit être certain de pouvoir rapidement vendre ses produits, avant que le soleil n'ait fait son œuvre, ce qui est un pari un peu risqué. La protection contre le soleil est donc prioritairement en place pour les marchandises. Puis les vendeurs se placent en fonction de l'ombre créée par les étals ou par le parasol qu'ils ajoutent le plus souvent à leur installation.

Aux heures où l'ombre portée n'est pas grande, les vendeurs se réfugient sous les tables, assis ou couchés, pour profiter de l'ombre. La difficulté est de pouvoir rester toute la journée dehors, dans des conditions

d'ensoleillement dans lesquelles, sans ombre, il n'est pas possible de tenir. Ce qui signifie également qu'à part quelque marcheurs qui n'ont pas d'autre choix que de passer sous le soleil, personne dans les rues ne reste statique plus de quelques minutes en plein soleil. Et si, sous certaines latitudes, dans les villes du Nord, le soleil est recherché, il est pour Dakar un élément dont il est important de se protéger.

## TROTTOIRS = VENTE / VOIRIE = MARCHÉ

Les vendeurs occupent plus que le trottoir, ils débordent même sur voirie. Ils utilisent la bordure du trottoir comme limite à leur implantation. Si cette limite n'est pas dépassée – les exceptions existent – cela oblige cependant les piétons à partager la voirie avec les automobilistes. Et si les marchands respectent les implantations sur les trottoirs, il y a toutefois un phénomène intéressant: dès que le moindre chantier débute, les vendeurs, ne pouvant pas demeurer à leur emplacement d'origine, avancent simplement leurs étals, la plupart du temps jusque sur la route.

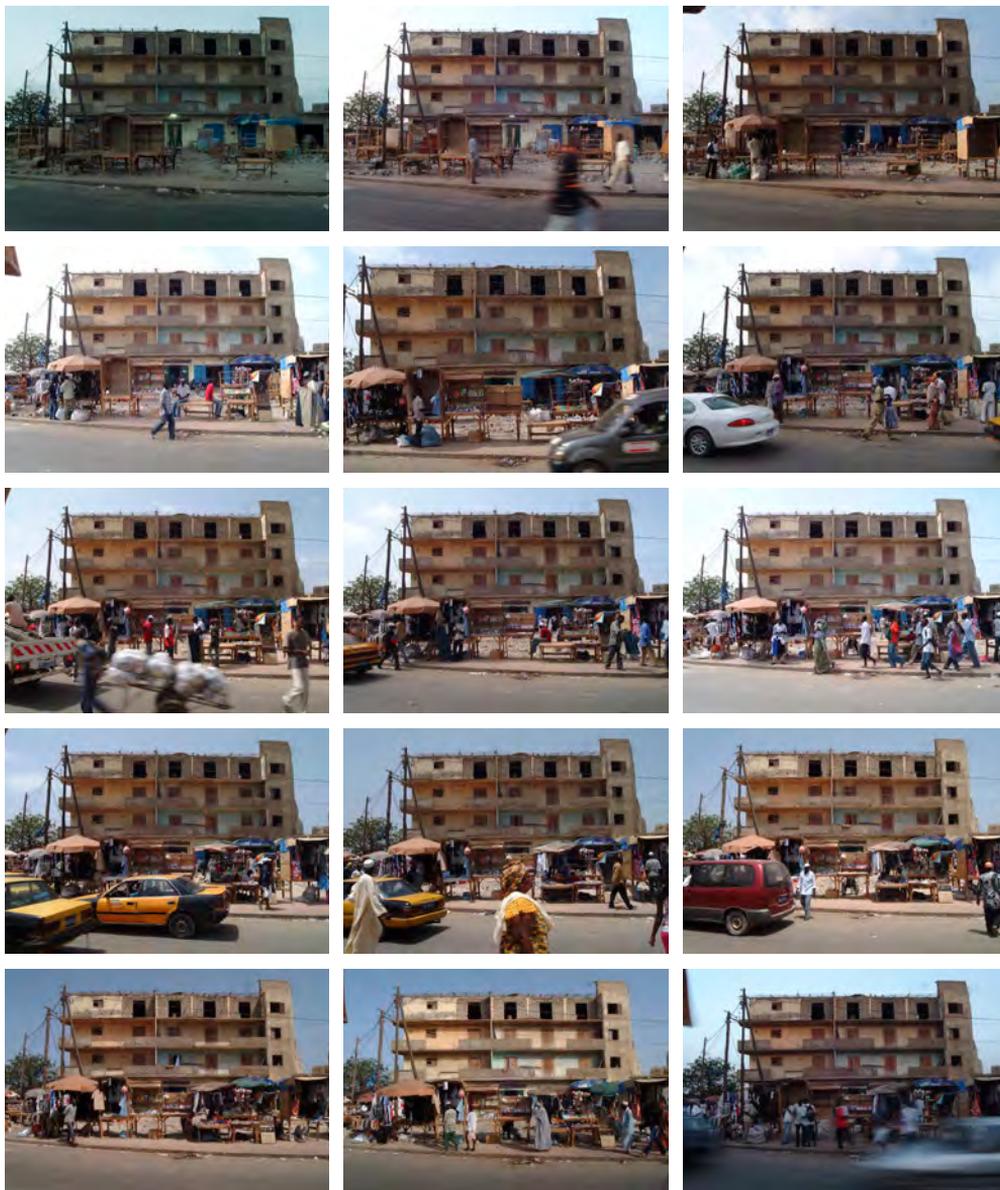
En conclusion, la marche à pied, qui est avec le vélo le mode de transport le plus économique (Illich, 1973), est difficilement praticable à Dakar, non pas en raison des distances – bien que ce facteur peut être limitatif – mais en raison de la difficulté à se mouvoir; le marcheur doit partager le même espace que celui des camions et des voitures. La remarque est valable pour les deux-roues, dès lors peu présents dans les rues.

photographies: Boubacar Toure Mandemory



# CADRAGE 1

---



photographies : Boubacar Touré Mandemory

# CADRAGE 2

---



photographies : Boubacar Touré Mandemory

# CADRAGE 3



photographies : Boubacar Touré Mandemory

# CADRAGE 4



photographies : Boubacar Touré Mandemory

# CADRAGE 5

---



photographies : Boubacar Touré Mandemory

# DANS LES RUES D'ABIDJAN

## DES FEMMES PLUS NOMBREUSES

### DANS LES RUES

Dans les rues d'Abidjan, les femmes représentent environ 30% de la totalité des passant(e)s. La présence des femmes dans la rue est très proche de celle des hommes, avec une même heure creuse, entre 12:30 et 13:30. Il n'y a pas d'autre différence entre les hommes et les femmes dans les horaires d'utilisation de la rue. Entre hommes et femmes, la différence se situe seulement au niveau de leur nombre respectif. On remarque tout de même que lorsque ce sont des femmes qui vendent sur un étal, c'est également là que les autres femmes, celles qui achètent, sont les plus nombreuses. Comme pour Nouakchott, il y a une « surreprésentation » des femmes dans les lieux de vente.

## UNE VÉGÉTATION ABSENTE

Abidjan est une ville tropicale, ce n'est pas un secret. Pourtant, ce n'est pas grâce à la présence de la végétation que nous pouvons comprendre cela. Les images, même s'il n'y a rien d'exhaustif, ne montrent que peu de végétaux, alors que l'image mentale que nous avons des tropiques montre le plus souvent une végétation luxuriante. Dans les quartiers denses, elle n'est que peu présente, l'urbanisation rapide ayant en effet fortement réduit l'exubérance végétale. Mais si les images ne nous donnent pas directement accès aux climats tropicaux par le biais d'un type de végétation, il subsiste de nombreuses traces qui donnent cet accès : les traces noires d'humidité, les traces sur les voies d'une terre humide et rouge, d'une latérite intense loin des sables beiges des villes du sahel rappellent aux chercheurs sous quelles latitudes ils se promènent.

## DES ESPACES VIDES EN NOMBRE

Contrairement à la plupart des grandes villes d'Afrique de l'Ouest, Abidjan semble pouvoir encore se permettre de préserver de vastes espaces vides. Des trottoirs sans vendeur, sans poubelle, avec juste une borne pour empêcher les voitures d'y prendre place.

Des règles invisibles semblent régir les espaces publics, mais nos images ne permettent pas de savoir quel phénomène conduit à ce respect de la règle. Si la privatisation de l'espace public existe aussi à Abidjan, il est sans commune mesure avec la situation à Nouakchott. Malheureusement, les images – et c'est une limite de la méthode – permettent de voir la différence dans l'appropriation de la rue, mais ne permettent pas d'en donner une explication complète. Le pourquoi des espaces demeurés vides à Abidjan reste sans réponse.

## DES VOITURES ET DES CAMIONNETTES

Il n'y a pas de corrélation stricte entre les horaires des passants et ceux des véhicules ; on peut penser que ce ne sont pas les mêmes personnes qui utilisent ces deux modes de transports. Les voitures, peu nombreuses au petit matin, augmentent régulièrement jusque vers 11:00. Ensuite, leur nombre diminue jusque vers 12:30. Globalement, il va augmenter à nouveau jusqu'en fin d'après-midi, avec un creux, cette fois-ci au même moment que pour les piétons, aux environs de 14:30. Il faut noter une présence des deux roues et le fait que, même s'ils sont peu nombreux, on en trouve durant toute la journée.

## DES VENDEURS EN FONCTION DES LIEUX

Les vendeurs ne se posent évidemment pas au hasard dans la rue, mais bien en fonction de stratégies de vente. Il faut d'abord s'assurer du meilleur potentiel de clients, ce n'est donc pas dans toutes les rues que l'on trouve les vendeurs, il faut pour ça qu'il s'agisse d'une rue passante. Mais cela ne donne pas encore d'informations sur les articles qui seront vendus. Ceux-ci se déterminent aussi en fonction des clients potentiels : kleenex, bonbons et cigarettes vers les taxis, boissons fraîches proches des files de gens, ou encore habits pour homme se vendent dans des lieux spécifiques, ceux où la présence des hommes est régulière et importante comme les magasins de matériaux de construction.

# CADRAGE 1



photographies : Boubacar Touré Mandemory

# CADRAGE 2



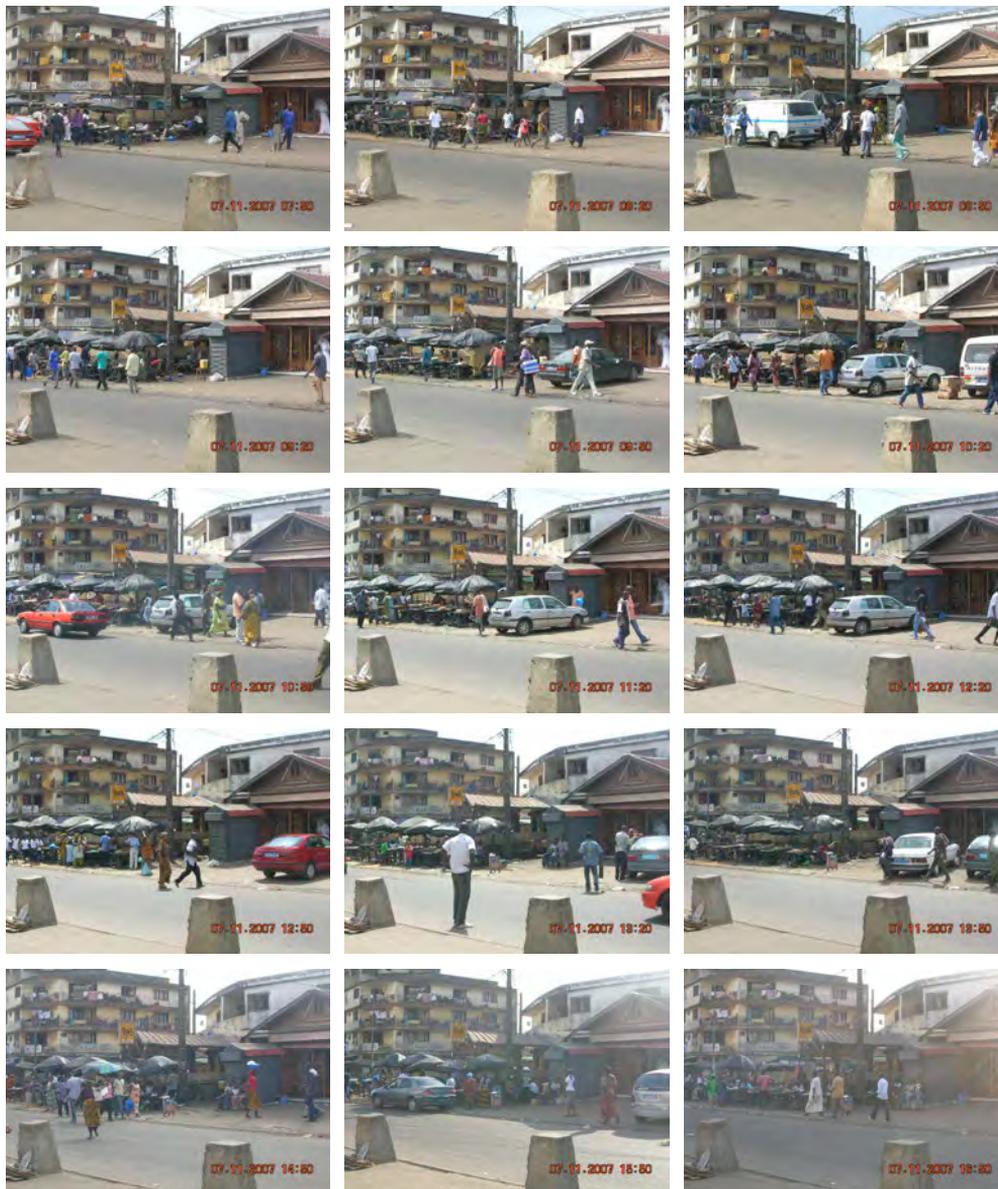
photographies : Jean Gahue

# CADRAGE 3



photographies : Jean Gahue

# CADRAGE 4



photographies : Jean Gahue

# CADRAGE 5



photographies : Jean Gahue

# VERS UNE SYNTHÈSE

---

## DES TROIS

---

## CONTEXTES

---

## URBAINS

---

Après avoir rapidement parcouru les trois villes, les unes après les autres, il faut maintenant passer à une comparaison entre elles, permettant de mettre en évidence quelques règles valables pour les trois cas d'étude, ainsi que certaines spécificités de chacune des villes.

Préalablement, il faut expliquer l'utilisation des « moyennes » (voir les graphiques) que nous donnons par ville dans les tableaux de synthèse. Le principe d'une moyenne entre les différentes images est intéressant, mais en terme de tendances uniquement. En effet, en fonction des cadrages, le nombre de passants (pour ne prendre qu'un exemple) peut être plus ou moins important. L'addition pure et simple n'est donc pas utile, mais nous cherchons à donner les tendances, à comprendre les proportions femmes/hommes, en étant conscient qu'elles dépendent du quartier – dans une faible mesure toutefois –, de l'endroit précis de la prise de vue, du cadrage. On comprend le fonctionnement de la rue, on a une estimation des rapports de force (sommes-nous sur du 50-50 ou du 90-10?), pour laquelle on n'a pas besoin du chiffre précis. Les tableaux doivent être lus dans cet esprit: ils donnent des tendances et des rythmes dans une journée, quel que soit le nombre de passants, c'est pour cette raison que l'axe des ordonnées ne donne pas les mêmes échelles de valeurs d'un tableau à l'autre.

Finalement notre recherche nous a permis de comprendre la rue, ses usages, les pratiques qui s'y déroulent et grâce au dispositif de prises de vue, de tester, entre un centre et une périphérie, si les pratiques sont les mêmes sur l'ensemble des territoires de la ville. Alors que certains phénomènes – à l'instar de l'absence des femmes dans les rues – se retrouvent sur l'entier de la ville, certains autres sont clairement localisés.

Les images nous ont aussi montré que d'autres indices existaient afin de comprendre la géographie de la ville, de savoir si, de manière un peu caricaturale, on se trouve au centre ou en périphérie. La forme des bâtiments nous renseigne souvent sur le lieu de la prise de vue, les matériaux utilisés (goudron versus sable et terre pour les routes), et cætera. Nouakchott a un élément de plus: la couleur. Comme nous l'avons mentionné plus haut, du blanc au brun, on distingue des gammes de couleurs différentes qui vont du centre clair et la périphérie brune. Au-delà de cette particularité, les trois villes ont leurs couleurs propres. Elles peuvent devenir un signe distinctif de la ville. Comme l'odeur et le bruit, la couleur les différencie.

Enfin, il faut mettre en avant que les temps sociaux des villes ne sont pas les mêmes. Dakar se réveille plus tôt que Nouakchott. Les repas sont pris plus tard à Nouakchott, et l'heure creuse est de 14:00 à 15:00 à Abidjan, alors qu'elle est de 13:00 à 14:00 dans les deux autres villes.

Les villes adaptent parfois leurs rythmes à la course du soleil. Nouakchott sous le soleil de 13:00 est impraticable, mais ce sont les horaires des emplois qui donnent la mesure, la journée continue, versus une longue coupure à midi, l'horaire de la descente<sup>3</sup> sont autant d'éléments qui structurent les temps des villes.

---

**3** Nous rappelons que la « descente » est la fin de la journée de travail.

## DES HOMMES ET DES FEMMES

Les espaces ont un sexe? C'est-à-dire que dans les espaces publics il y a des lieux pour les hommes et des lieux pour les femmes. Si l'espace public est alors le lieu exclusif ou presque de l'homme comme c'est le cas à Dakar et Nouakchott, à Abidjan, les femmes, même si le rapport n'est pas – encore – égalitaire, s'imposent aussi dans l'espace public. Elles ne sont pas dans un rapport femme/privé, mais participent pleinement à la « production » de l'espace public.

Sur la base du matériel photo récolté, le tableau ci-dessous résume le rapport entre hommes et femmes dans les espaces que nous avons analysés :

Ville	Hommes (en %)	Femmes (en %)
Nouakchott	91	9
Dakar	88	12
Abidjan	72	28

Une explication simple – mais toujours un peu périlleuse –, qui permet de comprendre la situation, est celle de la religion. Deux villes musulmanes – même si Dakar est officiellement laïque – contre une ville chrétienne. Mais il faut également se souvenir que, d'un point de vue ethnique, de mêmes populations vivent à Dakar et Nouakchott, alors que d'autres ethnies vivent à Abidjan. Quoi qu'il en soit, la différence est notable.

Les femmes ont, par contre, globalement les mêmes horaires que les hommes dans les trois villes, bien qu'il existe de petites différences qui ne sont toutefois pas significatives. Sur l'ensemble des passant(e)s de la rue, qu'il s'agisse d'hommes ou de femmes, on trouve une forte présence le matin tôt, entre 08:00 et 9:00, avec toutefois des différences minimales entre villes.

Mais si c'est le matin qu'il y a le plus de monde dans la rue à Nouakchott et à Abidjan, c'est en revanche en fin de journée qu'on trouve le plus grand nombre d'usagers dehors à Dakar, les Dakarois profitant du coucher du soleil pour sortir « sans trop transpirer ». C'est le seul des trois cas où le nombre de gens dans la rue augmente en fin de journée, mais cela est valable uniquement pour les hommes. Dans les deux autres cas, les heures de la fin de la journée sont synonymes de déclin du nombre des passants.

## LA POSITION DES PASSANTS DANS L'ESPACE PUBLIC

L'élément le plus intéressant est de voir que la position assise n'est pas de rigueur dans les rues d'Abidjan. Si le nombre de gens assis est important à Nouakchott où leur présence est forte dans la rue le matin et l'après-midi, si c'est le même cas à Dakar avec une présence renforcée l'après-midi, à Abidjan, on ne reste pas assis dans la rue, on s'y déplace. Une explication – sans doute pas la

seule – peut être climatique. Dans le cas de Nouakchott, les pluies peuvent être au nombre de trois au maximum durant l'année et à Dakar, même si la saison des pluies est marquée, il n'en demeure pas moins qu'elle ne s'étend pas sur une très longue période. Ce n'est pas le même cas de figure à Abidjan où les sols, du fait des pluies qui peuvent tomber pratiquement toute l'année, sont humides, où les murs sont humides et où le sol n'est pas le prolongement de la demeure, mais bien un espace autre. Il y a sans doute d'autres explications au phénomène, telle l'urbanité et la modernité d'Abidjan qui fait qu'à l'instar des habitants des grandes villes du monde, on est urbain et moderne quand on bouge, vite, en parcourant l'espace à grandes enjambées, et non pas en restant assis à vendre des produits bon marchés, fussent-ils des artefacts directs de la globalisation.

### LES VENDEURS

L'analyse nous apprend qu'il y a une corrélation entre le nombre de passants, la circulation et les vendeurs ambulants; ils maximisent les chances de trouver des acheteurs. Ils ont leurs heures et elles dépendent directement de celles des clients potentiels. Mais ils ont aussi leurs lieux, et il y a là derrière une stratégie en fonction des objets qu'ils vendent et du potentiel d'acheteurs. Les chemises pour hommes se vendent dans les rues et devant les magasins où les hommes sont majoritaires. Les boissons sont vendues là où il n'y a que peu d'ombre, etc. Le désordre, visible au premier abord, nous montre en fait des stratégies éprouvées, qui répondent à une connaissance empirique très profonde des pratiques de vente. Les stratégies des vendeurs sont strictement les mêmes dans les trois villes.

C'est la même chose pour les étals et les vendeurs fixes, mais, pour eux, une condition supplémentaire est nécessaire: la disponibilité foncière (Steck, 2007). Sans elle, impossible de poser son étal sur la voie publique.

Si les vendeurs restent les mêmes au cours de la journée derrière les étals à Dakar, cela semble moins être le cas dans les deux autres villes, sans qu'il soit toutefois possible d'expliquer plus le phénomène qui demanderait à être confirmé et approfondi.

### LES ENFANTS ET LES MENDIANTS

« Les rues sont pleines de mendiants! ». L'observateur le dira, le touriste aussi, le voyageur de passage remarquera sans doute la même chose. Mais l'analyse des images donne des résultats opposés: les mendiants y apparaissent peu nombreux. Ils sont jeunes, ce sont des talibés dans le cas de Dakar et de Nouakchott, ou des handicapés, mais leur nombre est faible. Et nous tenons justement là un élément intéressant, car l'enfant qui mendie frappe l'observateur. S'il en voit un second, puis un troisième, il aura sans doute l'impression qu'ils sont plus nombreux qu'ils ne le sont en réalité, tant il est difficile de voir des enfants souffrir et devoir mendier. Le recours au comptage nous apprend à voir la réalité différemment, avec plus de distance, et nous permet dans ce cas de prendre la vraie mesure du phénomène – ou en tout cas sa mesure arithmétique; les mendiants ne squattent pas l'entier des territoires de nos trois villes, ni tous les trottoirs, et les seuls mendiants se trouvent au centre-ville. Tout comme les enfants. Les centres-villes ou les quartiers populaires n'accueillent pas des enfants qui jouent toute la journée dans la rue. Les rues ne sont pas les territoires des enfants. On en trouve en bas âge, avec leur mère, à la sortie de l'école parfois, mais les enfants que l'on voit le plus, même s'ils ne sont pas très nombreux, sont les talibés, du moins pour les villes de Nouakchott et de Dakar.

### LES VÉHICULES ET LEURS MOUVEMENTS

Dans les villes contemporaines, les véhicules sont en grande majorité des voitures, qu'elles soient conduites par des privés ou qu'elles servent au transport en commun (taxis). Si cette immense majorité unifie les trois villes, des différences sont notoires entre elles. Il n'y a pas de deux-roues à Nouakchott et c'est à Dakar qu'il y en a le plus; les deux-roues sont toujours plus nombreux dans les centres qu'en périphérie, et cela aussi bien à Dakar qu'à Abidjan; on constate une forte présence des charrettes tirées par des animaux à Nouakchott, alors qu'elles sont inexistantes à Abidjan et peu nombreuses à Dakar; beaucoup de camions, gros bus à Dakar, très peu dans les autres villes.

Alors que le stationnement se fait à Nouakchott à proximité des piétons et des vendeurs, il y a une distance plus grande entre passants et automobilistes

à Abidjan. Mais cette distance n'est présente que pour le stationnement, car dans les trois villes, les trottoirs ne sont, en général, pas utilisés pour le confort et la sécurité des piétons, mais bien à des fins commerciales ou de stationnement. Les trottoirs et autres aménagements de rue font référence clairement à une autre ville que la ville africaine, à une situation coloniale d'antan où les modèles urbains étaient produits par la métropole, et ne trouvent pas la même utilité à Dakar que dans les livres d'urbanisme. Cette utilisation des trottoirs demande aux marcheurs de partager avec les véhicules la bande roulante – autrement dit, en raison des rapports de force, de leur céder la place. Les fonctions ne sont pas séparées et une étrange mixité prend place sur la route elle-même. Le piéton, dans ce cas, est fragile et la promenade n'est pas aisée, tant il doit faire attention aux voitures, aux charrettes et autres bus. Heureusement, les vitesses de déplacements des voitures restent relativement faible à Dakar et Nouakchott et la mixité y est encore facile. C'est moins le cas à Abidjan, où les voies rapides sont nombreuses et les vitesses élevées, la cohabitation devenant dans ce cas très difficile, au détriment des piétons bien évidemment qui parfois sont amenés à traverser des routes à grand trafic et grandes vitesses.

Il y a, au premier abord, une corrélation entre les horaires des piétons et ceux des automobilistes, mais à y regarder de plus près, il y a un léger décalage dans les horaires. Les populations qui se déplacent en voiture et celles qui se déplacent à pied ne sont pas les mêmes, ce qui paraît logique, même si l'humoriste français Pierre Dac disait que « le piéton est un automobiliste qui a trouvé une place de parc ». Mais cet aphorisme ne s'applique pas dans nos cas, car l'accès à la voiture reste réservé à une élite. Et même si le taxi est plus « démocratique » que dans bien des pays du Nord, il reste un mode de déplacement cher, hors d'atteinte de la grande majorité de la population, et ceux qui vont à pied et ceux qui vont en voiture ne participe pas du même monde...

### L'OMBRE BIENVENUE

Nouakchott bouge avec le soleil, les emplacements de vente ne sont pas fixes ; les étals tournent autour des arbres, des vendeurs se placent d'un côté de l'étal, partent aux heures chaudes de la journée, puis

reviennent, s'installant de l'autre côté de leur table, bénéficiant à nouveau de l'ombre. On change les étals de position en fonction de la course du soleil. C'est le soleil qui crée l'espace, qui donne les limites, qui dicte les installations humaines dans la rue.

À Dakar, on vient avec sa propre protection solaire – un parasol –, et c'est elle que l'on bouge, s'il faut bouger quelque chose. Mais en principe, elle est placée de telle manière qu'il n'y a pas besoin de modifier son emplacement durant la journée. Les étals ne changent donc pas de place. Les protections solaires ne sont pas installées très tôt dans la matinée, on attend que le soleil commence à perturber le travail et menace les marchandises pour les protéger.

À Abidjan, lorsque les vendeurs montent leur stand, ils installent en même temps les protections solaires qui doivent également protéger contre la pluie, puis, quelles que soient les conditions météorologiques, l'organisation des stands ne changent plus.

Ces différents réflexes face au soleil peuvent directement être mis en relation avec les conditions de températures et des pluies prévalant dans chacune des trois villes.

## SIX THÈSES POUR UNE RUE

De nos images, de nos investigations, nous avons tiré six thèses, thèses pour la ville africaine, du moins pour la rue africaine qui ensuite – dans d'autres ouvrages qu'il faut écrire – seront des fragments d'une théorie urbaine.

THÈSE N° 1: « La rue, un monde d'hommes ». La rue est l'univers des hommes. Et même si la domination spatiale masculine peut être parfois expliquée par le cycle des heures, des lieux toujours et des villes, il n'en demeure pas moins que la rue africaine est le lieu de la masculinité.

THÈSE N° 2: « Pas de vente sans stratégie de vente ». Le « chaos » qui semble régner n'en n'est pas un. La vente ambulante répond à des critères telle que la localisation en fonction du type de biens vendus ou encore du potentiel de clients. Pour les vendeurs fixes,

il faut ajouter le foncier. En effet, il y a besoin d'un espace pour s'établir dans la rue, donc une autorisation de s'installer. Enfin, si les vendeurs fixes peuvent être des vendeuses, jeunes ou vieilles, les vendeurs ambulants ne sont que des jeunes hommes. THÈSE N°3: « L'ombre produit l'espace de la rue et les modes de fonctionnement ». La protection contre le soleil est un élément structurant de la rue. Les emplacements des gens, les horaires, sont fonction du soleil. Le soleil est le matériau premier de la rue, mais c'est son complémentaire, l'ombre, qui produit l'espace de la rue. Plus vastement, les conditions climatiques ont un impact important sur la ville, sur ses modes de fonctionnement (on ne se couche pas sur le sol à Abidjan, par exemple), sur les horaires (les heures creuses de Nouakchott sont fonction du soleil et elles y durent plus longtemps que dans les deux autres villes).

THÈSE N° 4: « La charte d'Athènes (Corbusier, 1957) a échoué dans les rues de la ville africaine ». Les principes de séparations des modes de déplacements a été mise en échec par la mixité qui fonde la vie urbaine africaine. La rue, dans ce sens, accueille tout le monde, sans ségrégation. Les trottoirs sont de vastes marchés, les marcheurs se baladent sur les routes, les voitures roulent entre les commerces et les passants. Tout le monde n'est cependant pas « inclus » de la même manière aux activités de la rue, il y a même des exclus. Mais tous s'y côtoient pourtant, donnant son caractère spécifique à la ville.

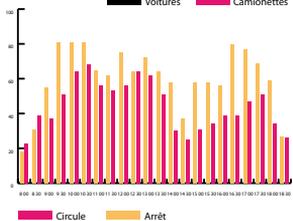
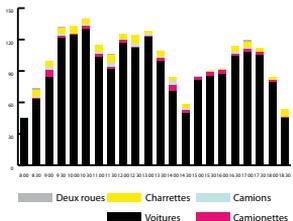
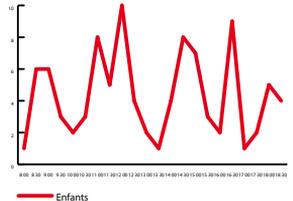
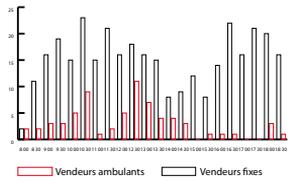
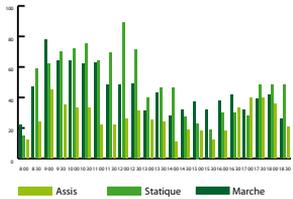
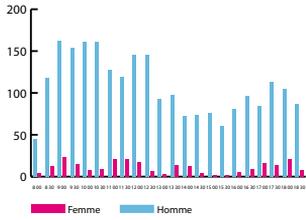
THÈSE N° 5: « Il y a deux mondes : celui des piétons et celui des automobilistes ». Si les villes d'Europe et des États-Unis d'Amérique ont promu la voiture comme élément constitutif de la famille, les villes africaines ne réservent l'usage de l'automobile qu'à une faible élite, une riche élite. Deux mondes se distinguent, celui qui a les moyens d'avoir une voiture et l'énorme majorité des pauvres qui n'en n'ont pas. Et même si la voiture low-cost devrait arriver sur le marché africain, après l'Inde et la Chine, la part des très pauvres est telle que ces deux mondes existeront toujours, et celui des plus pauvres sera toujours le plus nombreux.

THÈSE N° 6: « La ville n'est pas faite pour la marche à pied, ni pour le vélo<sup>4</sup> ». Alors même que les villes accueillent un nombre important de pauvres et des populations précaires toujours plus grandes, le modèle développé n'est pas celui d'une ville pour le piéton ou pour le cycliste, mais bien une ville pour la voiture, rendant les autres déplacements absurdement difficiles. Si les thèses que nous venons de développer ont une tendance à unifier les villes – du moins dans un même propos – elles sont là pour dépasser certaines idées fausses, que l'on trouve de la même manière chez les chercheurs du Sud et du Nord, et tendre vers des spécificités africaines que l'on pourrait dégager, quelques recettes de base qui font que la ville africaine n'est pas la ville européenne, ni même la ville asiatique ou arabe. Il existe une spécificité africaine en comparaison des autres contextes. De plus, si l'on descend plus finement dans les niveaux d'analyse, l'on voit que les grandes règles de la ville africaine ont des comportements différents en fonction des lieux. Les différences de temporalités, les différences entre les hommes et les femmes, visibles entre les villes, nous montrent Nouakchott, Dakar et Abidjan, non pas comme une même ville, mais comme des villes différentes. Elles n'existent donc pas comme villes mondiales, villes génériques et globales, mais bien comme villes locales, contextuelles, et c'est sans doute leur plus grand point commun.

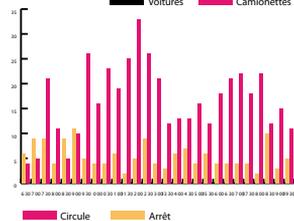
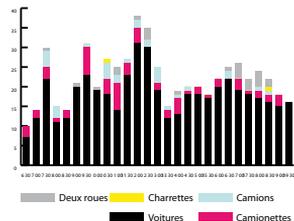
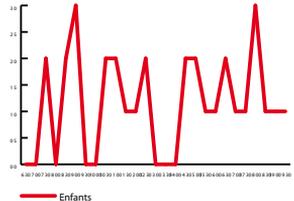
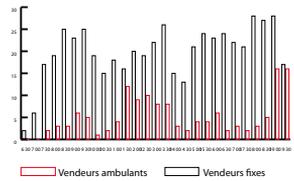
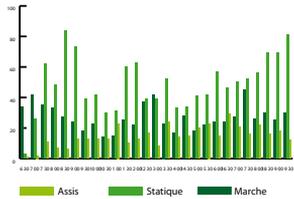
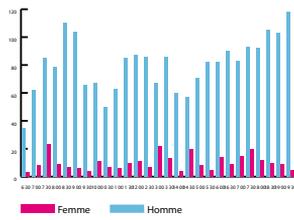
---

4 Même si des villes pour deux-roues existent, comme c'est le cas notamment de Ouagadougou, la planification, les aménagements urbains, les programmes de développement ne prennent pas en compte ce mode de déplacement dans les réflexions et projets

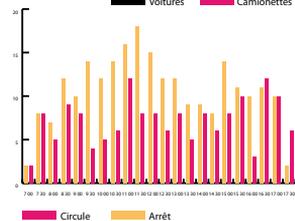
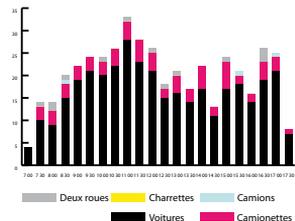
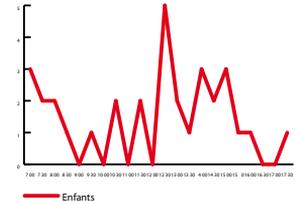
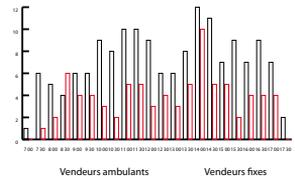
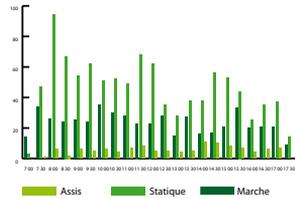
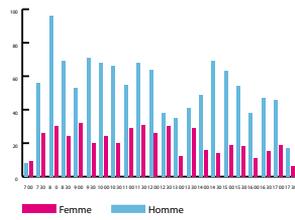
# NKC



# DKR



# ABJ



## RÉFÉRENCES

---

**CHENAL, J.** (2009) *Urbanisation, planification urbaine et modèles de ville en Afrique de l'Ouest: jeux et enjeux de l'espace public*. Lausanne, École Polytechnique Fédérale de Lausanne, ENAC.

**CORBUSIER, L.** (1957) *Le charte d'Athènes*. Paris, Les Éditions de minuit.

**ILLICH, I.** (1973) *Énergie et équité*. Paris, Seuil.

**STECK, J.-F.** (2007) La rue africaine, territoire de l'informel? *Flux*, 66-67, 184.

sans

time,

2009

La photographie, envisagée au moment de son invention comme un outil scientifique, a été utilisée dès le début de son histoire comme un formidable moyen de documentation et d'archivage. Au XIX<sup>ème</sup> siècle, les temps de pose très longs limitaient le choix à des sujets statiques et les premières grandes campagnes documentaires concernaient essentiellement l'architecture et l'archéologie. Lorsque Roger Fenton (né en 1819) emportait son encombrant matériel en Crimée, il devenait le premier photographe à couvrir un conflit armé. Les personnages étaient pourtant absents de ses images. Fenton montrait des paysages dévastés, remodelés par les cratères et le lessivage des pluies; les traces de la guerre plutôt que les combats; la réaction de l'espace plutôt que l'action. Qu'il s'agisse d'Eugène Atget lorsqu'il photographie le vieux Paris avant les percées haussmaniennes des années 1860 ou Berenice Abbott à New York dans les années 1930, la figure humaine est étrangement absente dans la tradition documentaire. La notion de style documentaire, qui sera définie par Walker Evans vers le milieu des années 1930, semble même en faire une condition sine qua non: en dehors du portrait proprement dit, l'intégration de personnages dans une image – avec l'empathie qu'elle entraîne – semble aller à l'encontre de son objectivité.

Ces générations de photographes contribueront grandement à la reconnaissance artistique du médium et seront largement citées dans les années 1980 par les plasticiens de la Kunstakademie de Düsseldorf, sans doute la plus importante école artistique de photographie de l'histoire. Les rues de grandes métropoles photographiées dans la pure tradition documentaire pendant près de vingt ans par Thomas Struth (né en 1954), les paysages urbains nocturnes et les intérieurs de Thomas Ruff (né en 1958) sont empreints d'une présence humaine jamais directement révélée, comme si leur suggestion suffisait à les représenter. Chez Andreas Gursky (né en 1955), on retrouve parfois des foules, mais l'utilisation extensive de grands formats n'empêche pas ces grands rassemblements de constituer des entités indivisibles, sans passage possible vers l'étude séparée de chaque personnage.

Par son glissement vers le champ de l'art contemporain, la photographie documentaire – dont l'espace urbain constitue l'un des sujets les plus représentés – semble privilégier la théâtralité par le drame de l'absence, exclure les acteurs de leur cadre pour favoriser le potentiel fictionnel.

Peut-on encore parler de document, quand le rapport au réel semble déséquilibré par des enjeux formels aussi forts? Peut-on étudier l'espace urbain et public en faisant l'économie de ses acteurs pour se contenter de leurs traces?

Si la forme tableau, par son autorité esthétique, a transformé la photo document en photo argument, elle a créé une forme artistique autonome aux dépens de son champ d'interprétation réel; l'espace d'analyse ne se situe plus que dans le domaine de l'art. Le photographe est tout à la fois le collecteur d'informations et son interprète, la seule interprétation possible basculant ainsi dans le domaine de la fiction.

C'est dans cet esprit que je suis parti photographier la ville de Nouakchott, hésitant entre l'autorité de la forme et le sens potentiel du contenu.

Le *modus operandi* de la documentation de l'espace public présentait l'avantage d'un cadre rigoureux, établi, qui dressait au premier plan la collecte d'informations précises en reléguant au second plan la valeur plastique des images. Cela me permettait de revenir d'une certaine manière aux sources du documentaire, comme forme sujette à interprétation, dont le sens ne serait exploitable et révélé qu'après une analyse minutieuse dépassant les compétences du photographe.

Comme je découvrais les lieux sur lesquels j'allais travailler durant plusieurs semaines, je commençais à repérer les zones les plus riches en informations. Je repassais plusieurs fois au même endroit, en me livrant déjà au jeu de l'analyse, essayant de déterminer comment les habitants occupaient ces espaces. Je recherchais un point de vue élevé, quand cela était possible, pour me soustraire au regard des passants et embrasser dans mon champ les rues, les bâtiments et les habitants de la ville.

Le caractère scientifique de ce recensement, sans nier les qualités esthétiques d'une image, les reléguait à

un statut accessoire, contrairement à la photographie plasticienne dans laquelle ces qualités sont trop souvent une condition nécessaire et suffisante.

En me soumettant à ces règles, je cherchais une issue différente de celle dans laquelle la photographie documentaire contemporaine semblait se fourvoyer. Si la tension entre les deux pôles de l'image – art et document – paraissait résolue, d'autres difficultés s'annonçaient : comment assurer une parfaite neutralité dans l'application de la méthode de travail ? Les points de vue n'étaient jamais choisis au hasard, il convenait de trouver des zones qui concentraient le maximum d'informations et, dans le cas des prises de vue répétées toutes les 30 minutes, une variabilité interprétable de ces informations.

Pour estimer leur potentiel d'interprétation et déterminer si leur variabilité semblait intéressante, je devais donc imaginer ces images a priori, en découvrant les lieux et en analysant leurs variations quotidiennes.

Les sites qui me semblaient particulièrement représentatifs le premier jour étaient supplantés par d'autres endroits plus complets, plus intéressants, au fur et à mesure que je me familiarisais avec l'espace urbain. Je m'habituais au rythme et aux flux de la ville, j'imaginais les résultats que je devrais atteindre,

et avec ce glissement s'éloignait la confortable objectivité documentaire sur laquelle je me reposais.

En pensant que mes images devaient être fidèles à l'expérience de la ville, je me livrais d'emblée à un travail d'analyse. En quoi consistait cette fidélité ? Comment faire confiance à mon impression, alors que je me situais sur un terrain inconnu, exotique, qui n'obéissait pas aux mêmes lois que les villes occidentales que j'avais l'habitude de parcourir ?

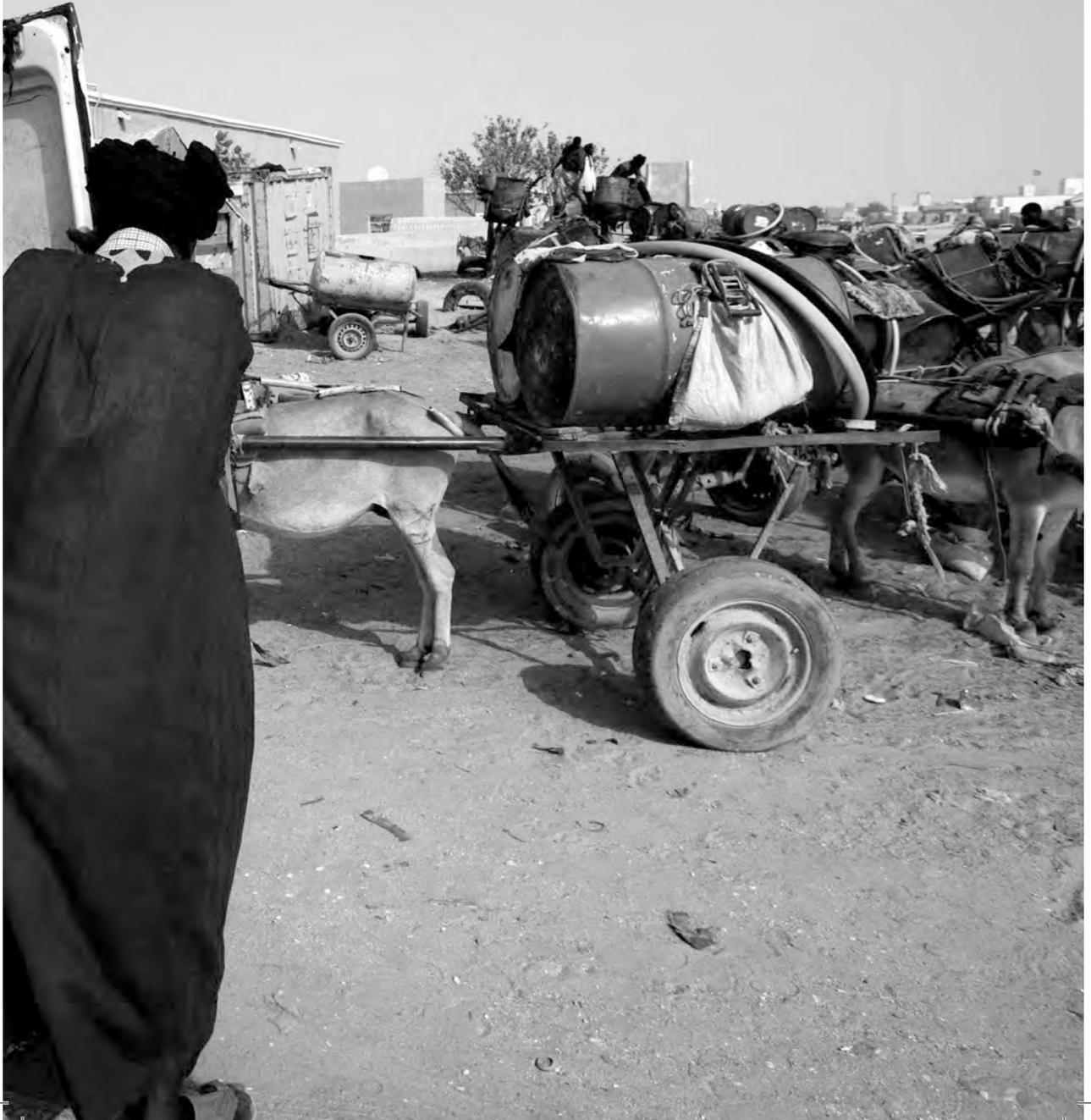
Il suffisait que j'arrive à un carrefour juste après l'intervention de la police pour que l'occupation des lieux, grouillant d'activité cinq minutes plus tôt, soit subitement bouleversée, les trottoirs désertés. Comment réagir face à ce qui me semblait être l'exception, une perturbation du cours des événements ? Devais-je attendre cinq minutes, pour que les habitants reprennent leurs marques ou me contenter d'appliquer strictement la méthode, au risque de produire des images qui viendraient brouiller les statistiques ?

Mon seul point de repère consistait en mon impression : aucune règle n'était clairement établie, seul le jugement permettait de déterminer les situations extraordinaires, au risque d'exclure des événements qui constituaient la norme.



photographie : Jérôme Chenal





Lorsqu'il s'agissait de photographier les mêmes lieux à intervalles réguliers, je décidais d'adopter une certaine flexibilité par rapport à la périodicité exacte des 30 minutes et de prendre en l'espace de quelques minutes plusieurs photographies au lieu d'une seule. Je me détournais ainsi de cet épineux problème. Plutôt que de décider quel était le moment le plus représentatif ou de prendre le risque de m'éloigner de l'intervalle statistique défini par la méthodologie, j'inclus dans mon travail à la fois ce qui me semblait la norme et l'exception, sans livrer l'interprétation qu'aurait impliqué un choix.

Plutôt que de supprimer la question du choix entre rigueur mathématique et fidélité à l'expérience, je la transférais à la personne qui aurait la charge d'analyser ces images, celle-là même qui m'avait demandé de prendre ces vues pour ne pas influencer l'interprétation par le travail de collecte. La fonction de l'analyse était ainsi modifiée; bien que le chercheur ne participe pas directement au recueil des informations, il devrait, au sein d'une même série, les sélectionner, les trier.

Peut-être que ces pics et creux d'activité et de fréquentation ne modifiaient que marginalement l'ensemble des résultats, mais j'aimais l'idée que ce mouvement de la ville que j'essayais de capturer n'apparaîtrait pas forcément dans la séquence d'images. L'analyse des photographies pouvait ne pas être si directe qu'en apparence; aux signes visibles s'ajoutaient ceux dessinés en filigrane, que l'on ne peut retrouver qu'après déduction. Ce qui était caché devenait aussi important que les éléments visibles immédiatement.

Au bout de quelques jours, lorsque les premières séquences étaient assemblées, je me pris au jeu de les examiner plus attentivement. Image par image, et dans leur enchaînement, je redécouvrais ces scènes photographiées une semaine plus tôt. Malgré la concentration et la rigueur du protocole, je me rendis compte que le résultat était largement différent de l'impression, du vécu.

Si l'enchaînement semblait relativement conforme à l'expérience – on retrouvait les déplacements qui accompagnent l'ombre ou l'arrêt brutal des activités au moment de la prière –, l'étude séparée de chaque image se révélait étonnante. Alors qu'il me semblait voir beaucoup d'enfants et de femmes dans les rues, ils devenaient minoritaires sur les images. La photographie

dépassait le vécu, grâce à sa précision et sa capacité de collecte instantanée qui pouvait être dépouillée sans contrainte de temps, de champ de vision ou d'éléments qui viendraient modifier une analyse visuelle immédiate. Si la question du choix des lieux de prise de vue entraînait toujours en compte, une fois ces lieux choisis, le recueil des documents n'était plus lié à un observateur, pour peu que le protocole soit minutieusement respecté. Même en m'habituant à la ville, quand l'exotique se transforme en ordinaire, je captuais la même chose, ce qui serait beaucoup moins évident dans le cas d'une prise de notes.

En parallèle de cette commande, je poursuivais mes recherches artistiques personnelles, toujours au moyen de la photographie, mais avec un procédé sensiblement différent. Au lieu d'utiliser un appareil numérique léger, maniable, et de prendre beaucoup de vues différentes, je travaillais comme j'en ai l'habitude avec une lourde chambre photographique grand format. La préparation d'une prise de vue est nettement plus longue avec ce type de matériel. L'utilisation d'un trépied est obligatoire et l'on prend rarement plus de dix photographies en une journée. En revanche, la définition des grands négatifs et la précision de cadrage sont exceptionnelles et destinent souvent ces photographies à des tirages de grands formats.

En dehors du cadre scientifique, j'orientais mes recherches vers des images esthétiques, dont l'autonomie prendrait sens par la suggestion du hors-champs. Ce qui se situait en dehors du cadre spatial ou temporel était aussi important que l'image elle-même, et l'imagination complétait l'analyse dépouillée que pouvait en faire le spectateur sans connaître les lieux. La plastique redevenait donc très importante, puisque c'est par son efficacité que le spectateur entrerait dans le travail et s'ouvrirait un espace de réflexion.

Il ne s'agissait pas d'un travail sériel dans lequel chaque image semble être une déclinaison de la précédente, mais je voulais produire des images autonomes qui pourraient néanmoins supporter une organisation en série, en représentant à la fois un contexte et une situation spécifique.

Mes recherches se sont concentrées sur les frontières de la ville, limites floues entre un environnement naturel aux contraintes extrêmement marquées et un espace que s'approprient progressivement ses habitants.

Ces espaces ambigus, pas encore tout à fait urbains, mais déjà plus naturels, semblaient s'organiser en strates : d'abord décharges, ceux-ci se transformaient avec le temps et l'expansion de la ville pour devenir des bidonvilles, puis des quartiers de plus en plus organisés. Les constructions précaires évoluaient vers des bâtiments en dur, le plan passant d'une structure organique à un réseau organisé, jusqu'à l'arrivée de l'asphalte qui achevait d'intégrer ces quartiers à la ville. La frontière, appelée à évoluer dans le temps, ne pouvait s'envisager uniquement sous sa forme spatiale et je ne pouvais photographier qu'une phase de sa transition. Face à une notion aussi indéfinie, je devais renoncer à la frontalité confortable selon laquelle je construisais la plupart de mes images.

Pour la première fois, j'intégrais des personnages dans mon travail personnel, en me posant la question de la juste distance – à la fois physique et mentale – pour ne pas tomber dans le pathos, ni dans l'anecdote ; il me fallait créer un espace de réflexion intermédiaire, qui se retrouverait entre mes images et leurs spectateurs. C'est par la distance que je pourrais doser l'autorité de ces images.

En me posant cette question, je réalisais que mon sujet n'était jamais réellement identifié : s'agissait-il de ces deux personnages debout à quelques dizaines de

mètres, au milieu du cadre, ou des marais salants qui les entourent ? Sans ces deux hommes, ce paysage n'aurait plus d'échelle et sa représentation n'aurait pas d'intérêt. Si je me rapprochais trop, les acteurs feraient oublier l'espace qui les entoure, ils donneraient l'illusion de le maîtriser et de le dominer.

Je voulais rester fidèle à mon expérience des lieux et la solution passerait par la création d'une fiction réaliste. J'aimais penser à une narration qui ne s'envisagerait pas sous la forme d'acteurs évoluant dans un décor, mais celle de la fuite du temps comme cadre d'étude des relations mouvantes entre ces acteurs et ce décor. Le rapport entre sujet et contexte disparaissait par la création dans le champ photographique d'une forme d'écosystème du référent : plus qu'une hiérarchie, il se formait une réaction entre ces éléments. Chaque acteur – envisagé comme élément propre à réagir plutôt que sous la forme des personnages – du cadre se définit alors par rapport à ce qui l'entoure ; les dunes modèlent les bidonvilles jusqu'à ce que des constructions moins précaires les fixent, la précarité du cadre répond à celle de la vie, comme si la moindre variation pouvait perturber cet équilibre fragile. Le drame reste hors du champ, beaucoup plus puissant et universel que s'il était dévoilé sous une de ses formes transitoires. Il est, lui aussi, essentiellement précaire.



OBJECTIF

RUES

# REFLETS DE LA « RECHERCHE EN ANTHROPOLOGIE VISUELLE » DANS L'ŒIL DU SOCIOLOGUE

Il n'est plus à démontrer que la sociologie, l'anthropologie ou n'importe quelle autre discipline des sciences humaines, s'est de tout temps (c'est-à-dire le temps depuis lequel elles sont reconnues comme activités scientifiques à part entière, soit au mieux une centaine d'années en ce qui concerne la sociologie) appliquée à voir la réalité autant qu'à l'analyser. Mais cette manière de voir du sociologue a hélas peu de choses en commun avec le travail de l'œil. Car il faut bien reconnaître que les chercheurs actifs dans ces disciplines phares des sciences de l'homme ont eu, de tout temps, des difficultés à recourir aux instruments les mieux à même de les aider dans leur « apprentissage » de la vision et l'acquisition des instruments qui, chaque jour de manière plus cinglante, améliorent les capacités visuelles de l'être humain. Celui-ci, analphabète de l'œil, ne vit pourtant plus qu'en regardant sur des écrans les plus divers la vie, telle qu'elle est vécue aux quatre coins de la planète, selon des modalités et des *capacités* plus ou moins étranges et réfractaires à l'analyse, telle qu'elle continue à être, énigmatique, pour le chercheur autant que pour le profane.

Le problème est cependant connu : le sociologue (ou tout autre représentant des sciences sociales) est, plus qu'aucun autre être humain (à l'exception peut-être des romanciers et nouvellistes quand ils s'obstinent à ne croire qu'en la force des mots et les exercices de langage) affligé d'une réputation de peine-à-jour de la vue. Mais il est aussi victime d'une certitude disciplinaire qui l'amène à penser que le regard et ceux qui le mettent au cœur de leur travail d'appréhension du monde sont suspects de subjectivisme.

Selon la doxa en usage, cette maladie infantile du scientifique exposerait l'amateur d'images à toutes sortes d'erreurs méthodologiques, aboutissant forcément à une description abusée de la réalité, sous l'effet peut-être même de quelque enchantement. Pour penser le monde, et même ses dimensions spatiales, il faut – le chercheur exact en est convaincu – prendre de la distance avec l'image, ou alors l'attaquer de front, en une attitude radicalement critique, sensée protéger le chercheur du mensonge obligatoire de l'image, de la photographie, de la télévision. La vue est un sens trop peu fiable pour que la confiance règne. Et depuis cent ans, la sociologie, même quand son objet est l'image, la communication ou les médias, se refuse à utiliser les moyens que lui offre une société et une Académie suréquipées en instruments de prise de vue. Parce que ce postulat l'aveugle : *never trust a picture*. Les propagandes soviétiques, nazies, républicaines bananières, ou ne serait-ce que berlusconiennes, l'ont persuadé que l'image était sale, qu'il ne fallait pas y toucher, sous peine de perdre son âme et sa virginité qui, pour le sociologue, est l'insoumission de sa pensée, sa vérité, le refus de se laisser duper.

Mais existe-t-il vraiment des chercheurs qui travaillent ainsi? Des chercheurs à l'épreuve des images? Des gens sans photo? Et si c'était le cas, est-ce que toutes les sciences sociales seraient atteintes de cette privation volontaire du recours à l'image?

Prêchant pour notre paroisse, nous disons évidemment qu'il n'en est rien. Parce que nous ne sommes pas n'importe qui ou, du moins, ne faisons pas n'importe quoi.

En effet, notre crédo à nous, c'est la sociologie urbaine, celle dont l'objet est la ville, cet espace d'infinies icônes, de pancartes, d'affiches, de signaux, de couleurs, de formes, de paysages, de lumières aussi, de reflets, de réalités visuelles, d'images, de clichés éternels, de cartes postales, d'illustrations, de vues sur l'Arno, sur la Tamise, sur les Andes, sur la Méditerranée, sur le Cap-Vert, sur les dunes du désert, sur la lagune, sur la rue, sur la place de l'Indépendance, sur la prison d'en face, sur la maison voisine, sur le quartier d'à côté, sur les piliers de l'autoroute, sur les passants pressés, les mendiants et les taxis, les charrettes tirées par des bœufs ou des ânes, les cours de récréation, les terrains de jeux, les cerfs-volants, la poussière rouge des trottoirs, l'asphalte des boulevards, la pierre et la terre des églises, des mosquées et des casernes, les poteaux télégraphiques, les feuilles mortes qui glissent dans les caniveaux ou qui ne tombent pas, des flamboyants penchés par le vent, les voitures vivant leur troisième ou quatrième vie sous le soleil des tropiques. Les villes sont d'une matière solide, mais elles ne sont pas immortelles. Elles disparaissent autant qu'elles se construisent. Et ce sont des images d'elles que l'on perd chaque seconde et qu'il faudrait garder, mais la pensée humaine ne le peut pas. Nous avons besoin de la possible objectivité des images – celles que capte l'objectif de l'appareil – pour comprendre ce qui arrive à l'homme contemporain, l'urbain malgré lui (on pourrait le croire: il se plaint si souvent d'être en ville), pour ne pas nous perdre nous-mêmes sur les avenues et disparaître en même temps qu'elles se perdent dans l'espace diffus. Ces choses-là se passent sans arrêt. On croit les métropoles faites de mille chantiers quand elles sont aussi détruites par mille accidents, désastres, attentats, vieillissements des structures porteuses. Voilà qu'elles s'effondrent, s'abîment, entraînant dans leur déclin irrévocable le souvenir de ce qu'elles furent l'an dernier, il y a vingt ans ou il y a cent ans, hier matin ou la veille au soir. Du temps que les urbanistes avaient raison... Que dire des gens qui habitent ces villes? Qu'en connaissent-ils? Chacun un pan entier qui n'appartient qu'à lui, son bout de ville customisé, la part qu'il aura su, après des dizaines d'années peut-être, apprivoiser, un fragment qu'il aura fait sien, un morceau du puzzle sans limites qu'il aura réussi à s'approprier,

déclarant aux autres, là, je suis chez moi, voilà mon monde, voilà ma maison, cette table est à moi, ce fauteuil est le mien, c'est par ma fenêtre que je vois l'agile passage des voisins, la vie nerveuse des trottoirs, la perspective à jamais mystérieuse de la rue. Mais, qu'en voient-ils? Qu'est-ce que leur œil peut saisir en un mouvement imprécis? Un aperçu? Une vision fugitive dont il fera un élément certain de connaissance du monde? Ce sera toujours cela qu'il aura vu de plus que le sociologue qui, lui, dans son obstination à déchiffrer l'énigme des structures et des actions sociales, n'y aura vu que du feu – et de la fumée s'élevant en smog jaunâtre. Il n'aura par exemple rien vu de l'espace, ce n'est après tout pas son métier. Pour regarder l'espace et la manière dont l'homme y trouve plus ou moins bien sa place, il y a, pense-t-on assez fréquemment, l'architecte, le designer, l'urbaniste, le paysagiste. Pendant que ceux-ci voient l'espace et le forme, le sociologue le pense (pense-t-il). Et qu'en pense-t-il? S'il est Henri Lefebvre ou Paul-Henry Chombart de Lauwe, il va penser que, dans cet espace qui peut être une ville ou une campagne, s'inscrivent les rapports sociaux qui l'intéressent. Rapports de pouvoir. Domination. Hiérarchies. S'il est Pierre Bourdieu, il pensera que l'espace reflète l'habitus de celui qui l'occupe et qu'il relate les goûts et les aspirations de son propriétaire ou de son locataire, peut-être de leurs parents. Et ainsi de suite. L'espace, multi-pensé, multi-analysé, multi-étudié par des professionnels de la sociologie, n'est toujours pas vu, (Bour)Dieu sait pourtant qu'il est l'objet de nombreuses recherches.

Si le sociologue avait été photographe, qu'aurait-il vu de plus? Mais la première question à se poser est de savoir si l'on peut être vraiment sûr qu'il en aurait plus vu et surtout qu'il en saurait plus, qu'il en aurait plus appris sur les sociétés urbaines, parce qu'il aurait réussi à prendre des photos de cet espace, de cette ville, de ce quartier? C'est ce que nous croyons, pour autant que les intentions du photographe ne soient pas de faire de belles images, pittoresques ou exotiques, ou même typiques de cette esthétique du banal que l'on nous fait valoir aujourd'hui comme plus apte à rendre compte de l'échec de nos projets urbains, plus précises dans le rendu de la réalité, comme si la réalité était une chose banale, forcément.

Le photographe voit autre chose que le sociologue, mais le photographe qui participe à une recherche en anthropologie visuelle (RAV) voit à la fois autre chose et la même chose, mais sous un angle différent que le sociologue urbain. Cet autre angle est défini par des choix personnels du professionnel de l'image, mais aussi par un protocole d'action et de recherche auquel il se soumet volontairement et qui fonde la méthodologie de notre RAV.

Les méthodes scientifiques classiques peinent à capter les rapides changements de l'espace public et plus vastement des villes. La recherche urbaine doit être capable de saisir pleinement les phénomènes en présence sur un territoire donné et il est nécessaire pour cela d'inventer de nouvelles méthodes. Parmi elles, nos travaux dans quelques rues d'Afrique ont donné l'occasion à divers professionnels de l'espace de tester des méthodes neuves, afin de trouver celles qui pourront le mieux saisir ces changements souvent « invisibles », comme le sont leurs acteurs, volontaires ou non. Pour la plupart, ces méthodes sont à inventer. C'est le cas de celles qui sont propres à notre RAV, combinant les ressources des sciences sociales, de la photographie, de l'urbanisme et de l'architecture. Le nécessaire inventaire des mutations de la ville et le lent dessin d'une gestion efficace de son espace amènent les sociologues à ouvrir plus grands leurs yeux sur les formes urbaines qui changent au gré des saisons et des pouvoirs en place. Rien ne dure éternellement, même si on bâtit des villes pour se persuader du contraire. Prendre des photos peut nous prévenir de la vanité immobilière, celle qui consiste à nous prendre pour des demi-dieux quand on n'est dans le meilleur des cas que maçon ou cantonnier, c'est-à-dire de vrais faiseurs de villes, et des poseurs de rails, et de malls dans le pire des cas. Pour le reste, l'illusion n'a que trop duré et il est maintenant grand temps de voir ce qui se passe derrière les panneaux de chantiers. Pour cela, la RAV est utile. Elle permet, plus efficacement nous semble-t-il que la sociologie ou l'urbanisme, de mettre au jour des phénomènes qui autrement resteraient cachés, réfractaires aux méthodes traditionnelles de l'investigation scientifique. Il s'agit bien toujours de « trouver un nom à ce qui secrètement tient la machinerie ensemble », selon l'expression de Theodor W. Adorno, mais aussi

d'en saisir la forme particulière : ce qui tient n'est pas transparent, ici, il s'agit d'un espace dit public, d'une rue, d'une place, d'un coin de rue, et il n'apparaît le plus souvent avec quelque évidence qu'aux yeux, quand le cerveau lui continue à n'y rien voir...

La RAV a permis de trouver une solution à la fois méthodologique et théorique au casse-tête que présente le défi de saisir, d'analyser et de relater les mutations, parfois infimes, mais toujours essentielles, des espaces urbains identifiés comme espaces publics et choisis par nous parce significatifs des transformations sociales et spatiales des grandes villes de l'Afrique de l'Ouest. Nous espérons que cette expérience – celle d'une alliance tactique entre sciences sociales, architecture, urbanisme, ingénierie et photographie à des fins de connaissances du monde des villes – pourra être poursuivie. Il nous semble que l'anthropologie visuelle devrait désormais occuper une place de choix dans la recherche urbaine. Tout d'abord, elle remplit une fonction irremplaçable dans la collecte de l'information en milieu urbain. Ce que la RAV nous permet de décrire, puis d'analyser et de comprendre et enfin de communiquer, les moyens traditionnels de la recherche en sciences sociales ne l'auraient pas permis. Sans la RAV, nous serions passé à côté de ces mini-événements presque invisibles qui cependant « font la ville ». Sans la RAV, nous n'aurions pas vu beaucoup de ces acteurs sociaux anonymes dont l'humble labeur n'est généralement pas pris en compte, des acteurs que la logique d'acquisition de connaissances scientifiques laisse a priori de côté. Parce qu'ils ne sont pas des acteurs urbains légitimes, parce que leur contribution aux mutations urbaines est le plus souvent clandestine ou illégale, parce qu'eux-mêmes sont des outsiders inclassables dans les cases habituelles des dispositifs d'analyse de la recherche, les voilà destinés à l'oubli. La RAV, parce qu'elle ne trie pas à l'avance les objets et les sujets qui vont entrer dans le champ large de ses enregistrements, permet à l'observateur de ne rien perdre de ce qui se passe vraiment sur le territoire, l'espace qu'il a choisi d'étudier. Dès le moment où l'on est dans le cadre, rien ne sera laissé en-dehors à moins que le chercheur n'ait décidé qu'il en soit ainsi. Pour le reste, tout sera là, ne demandant qu'à être pris en compte dans la théorie de la production des espaces publics





urbains et de leur gestion (durable) à laquelle nos travaux souhaitent contribuer de manière déterminante. Une fois la photo prise, le chercheur peut y puiser presque à l'infini des éléments de réflexion sur les procédés qui, combinant le formel et l'informel, amènent certains espaces à bénéficier d'une publicité et donc d'une attractivité particulière, qui sont ces lieux urbains qui caractérisent une ville mieux que tous les autres et qui écartent d'autres espaces des cartographies mentales et des itinéraires des passants. Telle avenue à Dakar, tel marché à Nouakchott, tel coin de rue à Abidjan contiennent ainsi l'urbanité d'une métropole et la RAV est la méthode la plus apte à restituer ce processus fragile mais considérable.

Ces endroits (dont beaucoup, terrains vagues, chantiers informels, bicoques en bois de caisse, boutiques érigées sur le sable, sont aussi des envers de la grande ville) contiennent également la mondialisation des signes d'urbanité. Et, là encore, la saisie des évidences comme des aspects plus secrets de cette progressive, mais irrésistible appartenance à la sphère globale de l'urbanisation, est possible grâce à la RAV : là où une sociologie essaierait, en comptant sur ses mots, de ne rien oublier des dimensions de ces transformations qui mènent aujourd'hui, dans toute ville au monde, l'espace localisé vers l'espace mondialisé, voire l'espace virtualisé, la photographie scientifique enregistre le tout. Au sociologue ensuite d'en relater le visionnement. Nous l'avons fait et nous sommes maintenant mieux capables de parler de l'urbanisation de l'Afrique de l'Ouest, mieux à même de répondre à nos questions de recherche sur « l'invention » de la ville africaine et les transformations de ses espaces publics. Car à partir de là, la photo prise « devient » la réalité étudiée, il n'y aura à l'avenir plus rien en dehors de la photo : elle a inventé un morceau de ville en en gardant tout, le chercheur en tirera une théorie urbaine. Une idée sur le réel.

Ceci n'est pas sans conséquence, et attribuer à l'image comme on a pu le faire à l'écrit des vertus supérieures de rendu du réel est une grande responsabilité. Décider quelle partie du réel subsistera dans les prochaines étapes de la recherche et quand la recherche sera aboutie : la ville-objet (d'étude) est objectivée par l'objectif. Mais elle ne l'est pas entièrement. La ville n'est saisie en son mouvement en spirale

de construction-déconstruction-reconstruction qu'en un certain nombre d'occasions programmées dans le protocole de la RAV adopté initialement. Et donc elle est aussi la ville oubliée en toutes ces autres occasions où elle n'est plus saisie par l'objectif. La réalité urbaine sera la collection de moments, d'instantanés plus ou moins figés en fonction de la vitesse des mouvements photographiés – un chantier débute et durera deux ans, un écolier traverse la rue en courant – et ce qui se passe entre ces moments-là sera le fruit de l'imagination, intuitive ou déductive, de celui qui étudiera la photo. Il ne s'agira pas de regarder cette photo, comme le ferait un touriste à son retour du Congo, mais de l'analyser, de la décrypter, d'en tirer les informations qui avaient échappé, en temps réel, au passant, chercheur ou flâneur, comme à l'habitant, comme au touriste.

La photographie n'est pas l'outil absolu, car il faut de tout pour comprendre un peu le monde et la ville. Mais pas moyen d'aller voir ailleurs désormais : les hommes habitent majoritairement dans des villes. Le problème est le même depuis toujours, on ne parvient jamais à comprendre une ville, ni sa forme qui change rapidement et constamment au point qu'aucune ville au Nord, au Sud ou « à l'Est » n'est une construction finie, ni ses dynamiques sociales jamais apaisées. Les villes, désormais caractérisées par un tel inachèvement et un tel « inapaisement », ne sont pas des ensembles aboutis, mais des processus. Si visibles et médiatisées à Dubaï ou Shenzhen, ils ne sont dans la plupart des cas pas spectaculaires et leur destin se joue sur des lieux ordinaires, infimes chantiers marquant à peine le défilé routinier des jours et des nuits.

Dans la ville contemporaine, l'espace public, dans ses dimensions sociales et spatiales, tient un des premiers rôles et, dans leur diversité, les sciences de l'urbain doivent parvenir à l'étudier en portant un regard à la fois « satellitaire » et « à hauteur d'homme », un regard porté sur les transformations des rues, avenues, des territoires de la mobilité, de la mouvance, de la mutation. Un regard participatif aussi, pour vérifier ce que nous dit Google Earth. Nous verrons alors, véritablement, comment l'individu et les groupes sociaux contemporains pratiquent l'espace de la rue dans quelques villes d'Afrique, et qui sont ces gens. Tel acteur occupe telle place ; tel autre « produit » de

la rue en installant son échoppe chaque jour au coin de telle rue. À l'heure où les idéologues de la globalisation pensent que l'espace public urbain a été définitivement uniformisé, la photographie d'un certain endroit du monde peut montrer qu'au contraire l'espace, s'il est public, reste ancré dans un contexte local. Il n'existe pas de rue globale, même dans les villes mondialisées et, où que l'on se mette à les chercher, on trouvera toujours au moins une « rue du Nord » et une « rue du Sud ». Mais ce que nous montre la recherche en anthropologie visuelle est que cela aussi est en train de changer et qu'il n'existera bientôt plus que des rues hybrides faites de Tiers monde, d'Occident et d'Orient mêlés. Nous avons voulu saisir l'ample mouvement des villes contemporaines d'Afrique, mais peut-être avons-nous vu comment elles n'étaient que des systèmes de rues mis bout à bout, qu'un rapide coup d'œil pouvait donner l'impression de tenir ensemble, formant downtown ou suburbia, le quartier des abattoirs ou celui de l'université.

En récoltant au fil des mois des images fortes et denses des rues et places de Dakar, Nouakchott et Abidjan, des habitants et passants usagers de ces espaces et de leurs pratiques dynamiques, entre routine et innovation permanente, nous avons pu comprendre de quelles manières, nombreuses et diverses, ces espaces dits publics changeaient, s'ouvraient ou se fermaient à l'arrivée de nouveaux acteurs, se donnaient à voir comme des espaces accueillants ou non pour les commerçants, les vendeurs et les acheteurs, comment les autorités publiques s'y prenaient pour en assurer (ou pas) la gestion, comment, enfin, cette gestion était (ou pas) une gestion durable de l'environnement construit de la ville. Nous l'avons fait car nous avons réussi à constituer une banque importante d'images de la rue africaine et à les interpréter, aboutissant à la récolte et à l'analyse d'un matériel précieux dont le présent livre montre une partie significative.

Après ça, même quand c'est la sociologie urbaine qui bénéficie des méthodes de l'anthropologie visuelle, on ne peut sans risque d'une triste réduction de la réalité en revenir à la « seule » sociologie. Si nous voulons tirer de l'image plus que ce que nous pourrions tirer d'une observation sociologique classique de la rue et des pratiques spatiales qui lui sont propres,

il nous faut obligatoirement persister jusqu'au bout dans le champ du visuel. Il nous faut communiquer nos résultats de recherche en mettant à disposition du public et des chercheurs nos conclusions, mais ne pas le faire « en mots » uniquement : il faut que notre analyse soit soutenue par les images.

En interrogeant la complexité urbaine et en opérant un dépassement des champs disciplinaires dont elle se moque intentionnellement de l'étroitesse méthodologique et théorique, la RAV est une sphère publique pour le sociologue et l'architecte dans le monde de la science. Elle n'est pas le nouveau fétiche par la bouche duquel nous apprendrons ce que la ville réserve aux hommes – glissements de terrains, coulées de lave, émeutes, pillages ou ruine des caisses de pensions ? – elle ne fait qu'ouvrir de nouveaux horizons de questionnements et de nouvelles perspectives en matière de recherche à tous ceux qui prétendent faire métier de penser la ville.



photographie : Jérôme Chenal



photographie : Benoît Vollmer



# DE L'ENSEIGNEMENT DE LA VILLE AFRICAINE, DE LA PLA- NIFICATION, DE LA RUE ET DE L'ANTHROPOLOGIE VISUELLE

Lagos – ville réputée invivable – est, depuis l'an 2000, médiatisée et popularisée « grâce » au passage de l'architecte Rem Koolhaas et à la sortie de l'ouvrage collectif « Mutations » (Koolhaas, 2000). À cette occasion, cette métropole ouest-africaine est devenue l'essence même de la ville, entre globale et générique. Elle explique à elle seule les autres villes, les autres villes se mêlant pour expliquer Lagos. Koolhaas est ensuite reparti du Nigéria pour la Chine ou les Emirats Arabes et d'autres contrées encore, créant les modes proclamant les villes où il atterrit « endroits où il faut être ».

Aujourd'hui les Kinshasa, les Abidjan, Dakar, Libreville, Bujumbura, Kigali, Douala, Nouakchott ou N'Djamena ne sont plus – en tant que modèles urbains, uniquement – sous les feux de la rampe, ni dans les médias, ni dans les recherches urbaines, tant les modèles asiatiques et arabes impressionnent, par leur modernité, leur vitesse, leur développement économique, davantage que le chaos des villes d'Afrique. Pourtant, la ville africaine est riche d'enseignements, même si elle semble loin des réalités des villes occidentales et des villes mondiales, de Singapour à Tokyo, de New York à Hong Kong. Et cet enseignement peut se décliner en cinq leçons majeures, distinctes les unes des autres, mais forcément interconnectées, qui nous apprennent non seulement ces villes d'Afrique, mais toutes les villes du monde.

Le premier enseignement – ou leçon – est que la ville africaine, dans sa gestion, sa planification, son quotidien, exacerbe les problèmes et les rend visibles.

Les migrations, les replis identitaires, la pauvreté, la gestion des déchets, l'économie urbaine, pour ne citer que ces quelques exemples, sont autant de domaines présents dans toutes les villes – Lausanne et Paris n'y échappent pas. En ce sens, la compréhension, dans les villes du Sud, des enjeux primordiaux tant ils sont exacerbés par le contexte difficile, permet à qui sait lire entre les lignes, de comprendre les dynamiques urbaines.

De plus, la plupart des villes africaines évolue dans des contextes de crise économique durable – Abidjan vit cette situation depuis bientôt 30 ans! – et les habitants ont trouvé des « arrangements », des solutions pour réagir face aux manques, aux pénuries et autres effets de la paupérisation croissante des sociétés urbaines. Elles nous enseignent alors autre chose que l'irrévocabilité d'une gestion urbaine basée exclusivement sur le développement économique. Et, depuis octobre 2008, l'actualité mondiale a montré qu'il faut prendre au sérieux les contextes de crise et la diminution des revenus, une situation que les villes africaines vivent depuis des décennies maintenant.

Le deuxième enseignement de la ville africaine est qu'elle n'est pas cette entité auto-construite et auto-régulée décrite régulièrement – ou fantasmée –, mais qu'elle est planifiée. Elle fait, elle aussi, l'objet d'une tentative de contrôle de la production de l'espace de la ville.

Et cette donnée n'est pas nouvelle : les villes d'Afrique de l'Ouest ont été conçues, planifiées et gérées de la même manière depuis leur fondation. Il n'y a pas

eu de changement de paradigme, ni aux Indépendances, ni dans les années 1980, lors des grandes crises urbaines. Les colonies ont imposé un modèle de forme urbaine basé sur la séparation des populations et, aujourd'hui encore, les villes se développent et se planifient à partir de ce principe élémentaire de division.

De plus, les modèles de ville, s'ils sont directement issus du colonialisme, ont été largement repris depuis les Indépendances par les élites africaines qui ont fait des grandes villes les vitrines des Nations, des instruments de modernisation des sociétés. « L'homme moderne habite en ville » est le slogan que l'on aurait pu lancer dès 1960. Pour mémoire, on se souviendra du projet d'urbanisation des populations nomades en Mauritanie dès les indépendances (Koita, 1994) et du projet de ville moderne en Côte d'Ivoire à la même époque (Haeringer, 1985).

Donc, la planification existe, les modèles existent, l'aspiration des élites à se projeter dans un certain type d'espace – urbain – existe, il n'est dans ce cas plus possible de dire que la ville n'est pas planifiée, rêvée ou dessinée et qu'elle ne serait que le produit d'une permanente improvisation.

Mais malgré cela, la ville africaine semble chaotique, sans gestion. Son échec ne vient cependant pas d'une autorégulation allant cahin-caha dans un contexte économique difficile, mais bien de l'impossibilité des élites de prendre au sérieux les dynamiques urbaines. À force de rêver la ville, de vouloir en faire un outil clinquant d'enseignement de la modernité, on oublie les dynamiques réelles en présence, on oublie que des gens vivent dans les rues, que des gens se déplacent, dorment, mangent dans ces villes. La planification d'une ville ne doit pas se faire sur une idée abstraite de ville, mais sur la réalité d'une ville.

La planification et les formes urbaines demandent aujourd'hui une refonte des modèles urbains non plus basée uniquement sur la modernité, les projets de l'État et les formes urbaines, mais centrée sur les individus, c'est-à-dire partant des dynamiques sociales, des stratégies des habitants (Chenal, 2009).

Le troisième enseignement donne de l'importance au contexte, qu'il soit géographique, climatique ou économique. Une abondante littérature « mondialisante » tend à démontrer que l'uniformisation des formes et

des espaces des villes est en marche, que l'uniformisation des pratiques du quotidien, de la consommation et des aspirations est maintenant effective. Si, dans une large mesure, on peut comprendre l'idée d'une mondialisation unifiante, elle trébuche rapidement sur les trottoirs pas toujours réguliers de Dakar. Les rythmes, les modes de vie, la vie quotidienne, les saisons, l'arrière-pays, les flux migratoires, même s'il y en a partout, sont autant d'éléments qui réfutent l'idée même d'une uniformisation des villes. L'observation de l'espace public en donne aussi régulièrement la preuve. La ville est dépendante de son environnement, loin de l'image de la ville globale, déterritorialisée. La ville africaine n'est pas une ville sans territoire, une ville globale dans une société d'archipel.

Par contre, à l'appui de la thèse de l'uniformisation, on reconnaîtra qu'une mondialisation des villes africaines a existé; c'était la colonisation. En matière de morphologie urbaine, elle fut une réelle globalisation visible particulièrement dans les villes francophones. Donc si mondialisation il y a, elle date d'un siècle sur le sol africain. Et Dakar se développe de telle manière que l'explication de son développement provenait, en 1936 déjà, de cette « économie mondiale » (Moraze, 1936).

Le quatrième enseignement est que la rue africaine a une place centrale dans la ville. Elle est le lieu de vie du plus grand nombre, des classes défavorisées, des plus pauvres. Elle devient une ressource pour un grand nombre d'entre eux (vente, mendicité, prostitution...), mais elle est aussi le lieu de la démocratie, le lieu unique où la majorité des habitants d'une ville peut prendre la parole. Et malgré des régimes politiques parfois peu enclins à laisser le peuple s'exprimer dans la rue, elle reste largement le lieu de la voie de l'opinion.

Ce double rôle de la rue, comme ressource et lieu d'expression, en fait un « objet » au centre des dynamiques urbaines, du moins de leur compréhension. La gestion durable de la ville africaine passe aujourd'hui par la prise en compte des dynamiques sociales dont l'analyse doit figurer parmi les outils de l'urbaniste, ainsi que nous avons déjà eu l'occasion de le démontrer (Chenal, 2009). Une gestion durable ne peut que passer par une gestion de l'espace public et le préalable reste alors la compréhension de la rue.

Le cinquième enseignement est que les mutations rapides du monde contemporain nécessitent une interrogation renouvelée des méthodes de recherche. Les outils classiques montrent leurs limites et de nouvelles techniques d'investigation – nous proposons les images photographiques – doivent être testées. La connaissance que nous avons aujourd'hui de la ville africaine et finalement la possibilité des quatre premiers enseignements provient directement des méthodes qui seront mises en œuvre. Sans nouvelles méthodes, pas de nouveau point de vue. D'autres enseignements sont possibles, nous ne montrons que les plus importants aujourd'hui, à la fois ceux qui découlent de nos recherches et ceux qui peuvent alimenter les débats sur la ville, de Kuala Lumpur à Lausanne, de Bogota à Liverpool, de Sidney à Poitiers.



## RÉFÉRENCES

---

**CHENAL, J.** (2009) *Urbanisation, planification urbaine et modèles de ville en Afrique de l'Ouest: jeux et enjeux de l'espace public*. Lausanne, École Polytechnique Fédérale de Lausanne, ENAC.

**HAERINGER, P.** (1985) Vingt-cinq ans de politique urbaine à Abidjan: Ou la tentation de l'urbanisme intégral. *Politique Africaine*, 17, p. 20-40.

**KOITA, T.** (1994) Migrations, pouvoirs locaux et enjeux sur l'espace urbain. *Politique Africaine*, 55.

**KOOLHAAS, R.** (Ed.) (2000) *Mutations*. Barcelone, Actar.

**MORAZE, C.** (1936) Dakar. *Annales de géographie*, 45, 607-631.

photographie: Benoît Vollmer







photographies - Benoit Vollmer



photographie: Benoit Vollmer







photographie : Jérôme Chénal



photographie : Nicolas Jost et Pascal Michon





photographie : Nicolas Jost et Pascal Michon



photographie : Benoit Vollmer



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, mégalopoles, 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.

BIO

GRAPHICS

### **Jérôme Chenal**

Jérôme Chenal est Docteur ès Sciences de l'EPFL (Faculté ENAC), architecte et urbaniste. Il travaille actuellement au Laboratoire de sociologie urbaine (LASUR) de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL). Sa thèse de doctorat, intitulé *Urbanisation, planification urbaine et modèles de ville en Afrique de l'Ouest: jeux et enjeux de l'espace public* donne une vision originale de la ville africaine aujourd'hui, mettant en tension un modèle planificateur et global de la ville avec une analyse des enjeux et des dynamiques de l'espace public et ceci grâce notamment au développement de méthodes de recherche sur l'urbain. Plus globalement, ses recherches – en Suisse et en Afrique principalement – questionnent les relations entre les transformations spatiales et mutations sociales, entre architecture et modes de vie, entre planification urbaine et pratiques de la rue. Parallèlement à son activité de chercheur, il travaille également comme urbaniste en Suisse et en Afrique. Dans ce cadre, il a participé à l'élaboration du Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la ville de Nouakchott (Mauritanie) et de la ville de N'Djamena (Tchad).

### **Guéladio Cissé**

Guéladio Cissé est Docteur ès Sciences Techniques de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne (Institut du Génie de l'Environnement), ingénieur sanitaire et épidémiologiste de l'environnement. Il est actuellement le Directeur général du centre suisse de recherches scientifiques en Côte d'Ivoire (CSRS) et Coordonnateur régional en Afrique de l'Ouest du programme NCCR North-South portant sur l'atténuation des syndromes du changement global. Avant le CSRS, il a été chef du département de génie sanitaire à l'EIER à Ouagadougou et coordonnateur d'un projet de recherche financé par le Fonds national suisse de Recherche sur l'agriculture urbaine et la réutilisation des eaux usées en Afrique de l'Ouest. Depuis plus d'une quinzaine d'années, il coordonne et

supervise des équipes multidisciplinaires de chercheurs, et collabore à différentes études en partenariat dans des réseaux régionaux et internationaux et portant essentiellement sur les problématiques urbaines, l'environnement et la santé (agriculture urbaine, eau, assainissement, changements climatiques, maladies de la pauvreté, développement durable, ...), avec notamment un grand intérêt pour les approches éco-systémiques dans les milieux et habitats urbains défavorisés des pays en développement.

### **Isakha Diagana**

Isakha Diagana est Docteur en Géographie, Aménagement et Urbanisme de l'Université Lumière Lyon II où il a soutenu en 1993 une thèse consacrée à la croissance urbaine et à la dynamique des espaces à Nouakchott. Cette thèse a révélé la singularité du développement de la capitale mauritanienne tant du point de vue des rythmes de croissance observés que des formes urbaines produites. Isakha Diagana occupe depuis juillet 2007 les fonctions de Directeur de l'urbanisme et de l'habitat en Mauritanie au sein du Département de l'habitat, de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, après avoir assuré la responsabilité de Directeur de la planification urbaine au sein de l'Agence de développement urbain de Nouakchott (ADU). Cette fonction l'a amené entre 2005 et 2007 à piloter des études de développement urbain et d'assurer la coordination d'opérations de restructuration qui étaient en cours notamment dans le quartier précaire d'El Mina. Auparavant, Diagana a assuré – et continue d'assurer - les charges d'enseignant-chercheur à l'Université de Nouakchott, concomitamment avec celles de consultant en urbanisme et aménagement, spécialisé sur les questions de développement et de planification urbaine en Afrique subsaharienne. Les nombreuses études et missions conduites au cours de la période 1995-2005 en partenariat avec des cabinets internationaux réputés en font aujourd'hui un expert polyvalent et reconnu dans son domaine.

### **Moussa Diop**

Moussa Diop est éducateur spécialisé diplômé d'État de l'École Nationale des Assistants Sociaux et Éducateurs Spécialisés (ENEAS) de Dakar. Il travaille depuis 1983 sur la problématique des enfants vivant des situations d'exclusion et de marginalité à la Direction de l'éducation, de l'éducation surveillée et de la protection sociale. Ses intérêts pour les marges sociales et les populations des rues l'ont amené à collaborer avec ENDA-Graf où il travaille comme chargé de programme de la valorisation de la marginalité active des enfants à Dakar, en charge de la capitalisation du programme de réduction de la vulnérabilité des enfants en situation de rue et du programme d'accompagnement des enfants talibés mendiants. Il a, en 2000, conduit un programme d'auto-évaluation de la violence urbaine dans les quartiers de Khar Yalla, Arafat et Grand Yoff, qui a abouti à une publication intitulée *La violence urbaine vue des quartiers de Dakar*. Dans cette même veine, Moussa Diop est co-auteur du livre *Les villes en sursis au Sahel* (l'Harmattan) publié dans le cadre de la collaboration entre ENDA-Graf et l'Institut tropical Suisse de Bâle.

### **Vincent Kaufmann**

Vincent Kaufmann est professeur de sociologie urbaine à l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne. Il y dirige depuis 2003 le Laboratoire de sociologie urbaine (LASUR). Spécialisé dans l'analyse des différentes formes de mobilités qui traversent et constituent la ville et les territoires de l'urbain, il a été enseignant à l'École Nationale des Ponts et Chaussées (Paris), à l'Université de Lancaster (Angleterre), l'Université de Cergy-Pontoise (France), l'Université Catholique de Louvain-la-Neuve (Belgique), les Universités de Genève et de Lausanne. Parmi ses principales publications, on notera *Re-thinking mobility* (chez Ashgate, 2002) et plus récemment *Les Paradoxes de la mobilité* (2008) aux Presses Polytechniques et Universitaires Romandes (PPUR).

### **Moussa Keita**

Moussa Keita est Docteur en Sociologie, associé au programme NCCR North-South en Mauritanie (basé à l'Institut national recherche en santé publique – INRSP) depuis 2004. Il a achevé sa thèse de doctorat en sociologie à l'Université Gaston Berger de Saint-Louis du Sénégal (UGB) en janvier 2006 sur une thématique transfrontalière. Auparavant, il a conduit une recherche en DEA sur le même thème. Ses recherches et ses centres d'intérêt de sociologue couvrent aujourd'hui aussi bien le milieu rural que le milieu urbain. Il collabore régulièrement avec des géographes et des scientifiques de diverses autres disciplines, notamment dans le cadre du NCCR North-South.

### **Mamadou Ndiaye**

Mamadou Ndiaye est travailleur social de formation. Depuis 1983, il est une des chevilles ouvrières de l'ONG ENDA-Graf. Dans le sillage de son organisation, il s'est forgé une solide expérience en Recherche-action-formation qui valorise la transdisciplinarité et les auto-apprentissages. Mamadou Ndiaye a participé à diverses publications avec ENDA-Graf et d'autres institutions parmi lesquelles on peut citer *Recherches paysannes au Sénégal* chez Karthala avec P. Jacolin, J.-P. Perrier, P. De Leener, ou des mêmes auteurs *Dakar, une société en grappe*, également chez Karthala.

### **El Hadji Mamadou Ndiaye**

El Hadji Mamadou Ndiaye est géographe (option: urbanisme) de l'Université d'excellence Gaston Berger de Saint-Louis du Sénégal (UGB). Alliant études universitaires et formation professionnelle à ENDA-Graf, il produit en 2005 un mémoire de maîtrise sur le thème: *Dynamiques, transformation et gestion des espaces publics en milieu urbain: la gare routière Pétersen de Dakar* (UGB), puis, en 2006, un mémoire de DEA *Gestion urbaine et espaces publics: enjeux et conflits d'intérêts dans la gestion de la gare routière Pétersen de Dakar*

(à l'Université Cheikh Anta Diop de Dakar). Depuis 2007, il est inscrit comme doctorant à l'UGB de Saint-Louis sur des thématiques de gestion urbaine et de gouvernance des espaces publics à vocation de transport. El Hadji Mamadou Ndiaye travaille également à ENDA-Graf dans un programme de prévention Sida. Il participe, depuis avril 2008, comme assistant au programme « Promotion de la bonne gouvernance et de renforcement des capacités des acteurs non étatiques » (financé par l'UE et le Gouvernement du Sénégal).

### **Yves Pedrazzini**

Yves Pedrazzini est Docteur ès Sciences de l'EPFL (Faculté ENAC) est chercheur et enseignant au LASUR de l'EPFL. Depuis plus de vingt ans, il analyse les dynamiques et les cultures urbaines, les pratiques sociales, les phénomènes de violence et d'insécurité dans les pays du Nord et du Sud. En 1987, il débute une étude ethnographique des gangs de jeunes dans les bidonvilles de Caracas qu'il poursuit depuis, au Venezuela et ailleurs dans le monde, en développant des méthodes d'observation participatives et novatrices. Depuis 1997, Yves Pedrazzini a ajouté à son expérience de terrain en Amérique Latine (Brésil, Bolivie, Colombie, Cuba, El Salvador, Mexico, Venezuela) une expérience des contextes urbains africains en mutation (Côte d'Ivoire, Ethiopie, Sénégal, Togo...). Il a publié des articles dans le champ de la recherche urbaine, principalement sur le développement social et culturel des villes du Sud, d'Amérique Latine pour l'essentiel. Parmi ces ouvrages, on peut mentionner des livres traitant de la violence des villes (2005; 2007), des gangs (1992; 1998 en collaboration avec la Prof. Magaly Sanchez R. de Princeton University; 2007), des politiques de sécurité (2008), ainsi que des sports de rue (2000). Ses derniers travaux en date portent sur l'urbanisme colonial et les ruses spatiales en Palestine.

### **Cheikh Samba Wade**

Dr. Cheikh Samba Wade est géographe, enseignant-chercheur à l'Université Gaston Berger de Saint-Louis du Sénégal (UGB) où il assure des enseignements en géographie humaine, aménagement du territoire, géographie, planification et gestion urbaines. C.S. Wade est un des principaux animateurs du module « Espaces et sociétés urbains ». Ses préoccupations scientifiques gravitent autour des problématiques urbaines en milieu tropical. Depuis son essai sur les pratiques urbaines en milieu défavorisé dakarois, il investit le champ complexe de l'urbanisation paradoxale des villes du Sud dans un contexte de carence de planification généralisée. Ses publications les plus significatives sont *Décentralisation et patrimoine: rôles de l'État, de la ville et de la région* (2006), *Recomposition urbaine dans la vallée du Sénégal: Déclin des escales fluviales et émergence des bourgs de l'intérieur* (2003), et *Les servitudes de la gestion foncière urbaine périphérique à Saint-Louis: acteurs, logiques et stratégies* (2002).

### **Benoît Vollmer**

Benoît Vollmer vit et travaille à Paris. Diplômé de l'École supérieure de photographie de Vevey en Suisse, il travaille principalement dans les domaines de l'architecture et du paysage. À la croisée de démarches documentaires et artistiques, son approche se focalise particulièrement sur les notions de frontière et de limite, qu'il s'agisse de limite du medium – de genre, de sujet – ou d'un territoire. Son travail a été exposé aux Journées photographiques de Bienne, au Festival +1000 à Rossinière, et a été distingué, notamment, par une mention spéciale du jury au Festival de photographie de Levallois.



# TABLE DES MATIÈRES

---

<b>03</b>	<b>IMPRESSUM / AKNOWLEDGMENT</b>
<b>06</b>	<b>AVANT-PROPOS</b>
<b>10</b>	<b>PORTEFOLIO</b>
<b>17</b>	<b>RECHERCHE SUR L'ESPACE PUBLIC AFRICAIN : DES « BRAZZAVILLES NOIRES » À L'URBAN STUDIO OF ABIDJAN</b>
<b>33</b>	<b>NOUAKCHOTT LA VILLE NOUVELLE</b>
<b>49</b>	<b>GESTION ET JEUX DES ACTEURS : LE MARCHÉ SOCOGIM</b>
<b>61</b>	<b>ESPACE PUBLIC À NOUAKCHOTT USAGES, PRATIQUES ET REPRÉSENTATIONS</b>
<b>65</b>	<b>DAKAR LA VILLE DOUBLE</b>
<b>81</b>	<b>ACCORDS ET CONFLITS D'INTÉRÊTS DANS LA GESTION DE LA GARE ROUTIÈRE PÉTERSEN DE DAKAR</b>
<b>93</b>	<b>RECHERCHE-ACTION : QUATRE ANS DE PIKINE À PÉTERSEN</b>
<b>113</b>	<b>ABIDJAN LA MÉTROPOLE</b>

**131 LIRE LA PRESSE ET COMPRENDRE  
LA RUE À ABIDJAN**

---

**147 ESPACE PUBLIC À ABIDJAN**

---

DIMENSIONS ENVIRONNEMENTALES

---

ET SANITAIRES, OUBLIÉES OU INSOLUBLES ?

---

**152 PORTRAITS D'USAGERS**

---

**163 LA RUE, LA PHOTOGRAPHIE,  
L'OBSERVATION ET L'ANTHROPO-  
LOGIE VISUELLE: TENTATIVE DE  
DESCRIPTION D'UNE MÉTHODE**

---

**179 L'ANTHROPOLOGIE VISUELLE  
APPLIQUÉE AUX RUES D'ABIDJAN,  
DE DAKAR ET DE NOUAKCHOTT**

---

**211 SANS TITRE, 2009**

---

**218 OBJECTIF RUES** REFLETS

---

DE LA « RECHERCHE EN ANTHROPOLOGIE

---

VISUELLE » DANS L'ŒIL DU SOCIOLOGUE

---

**227 POSTFACE** DE L'ENSEIGNEMENT

---

DE LA VILLE AFRICAINE, DE LA PLANIFICATION,

---

DE LA RUE ET DE L'ANTHROPOLOGIE VISUELLE

---

**240 QUELQUES RUES D'UNE AFRIQUE  
« ALTER-MODERNE »**

---

**251 BIOGRAPHIES**

---

