quelques rues d'Afrique

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
Impression : Imprimerie Fleury, Yverdon-les-Bains. 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.
ISNB 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
URL : www.epfl.ch, 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).

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[1] 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

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[2].

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

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 cour 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

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 « justifient » 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 peuplés 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 déborderont 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 différentiation 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.

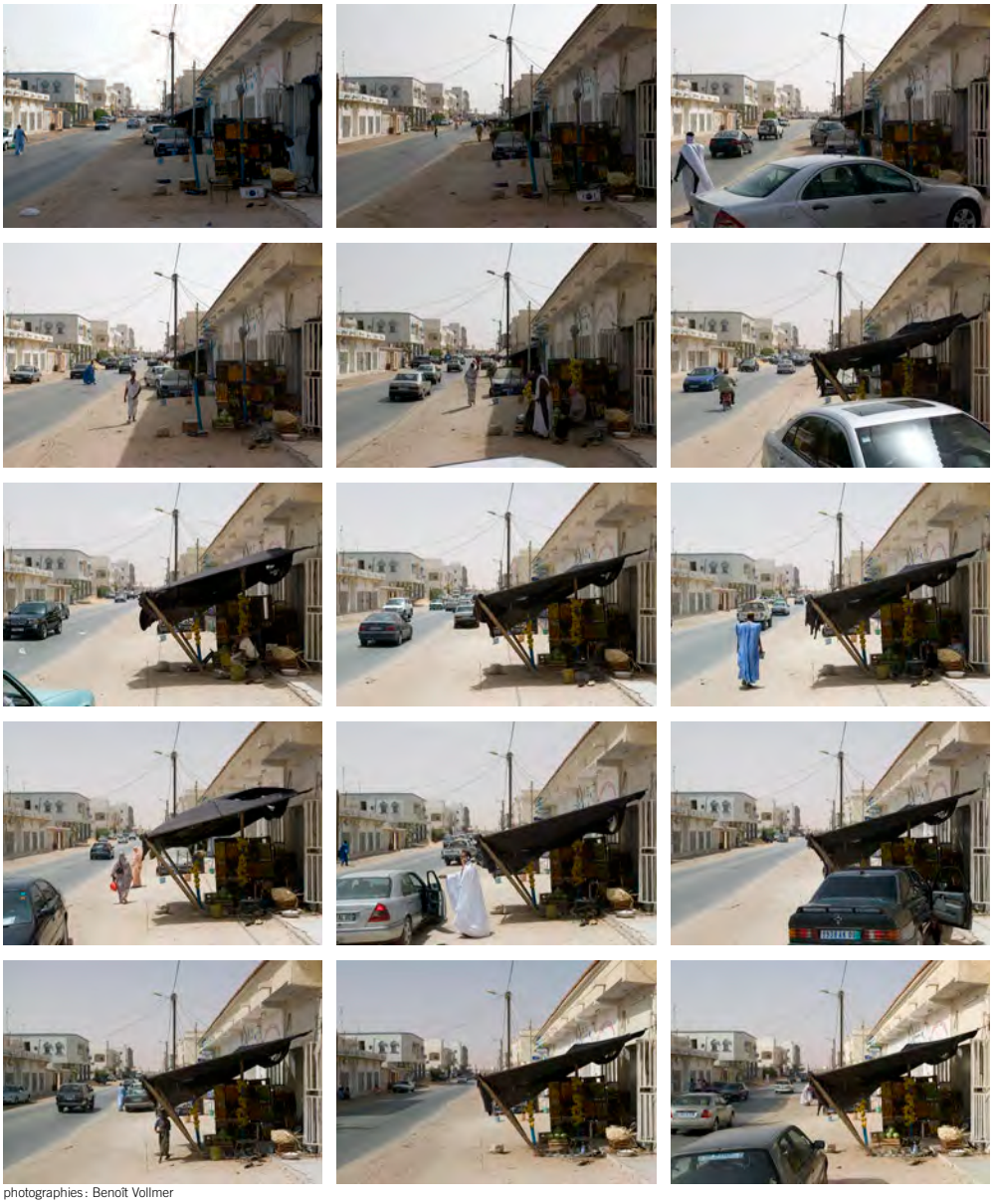
DES ANIMAUX ET DES DÉCHETS

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 : Benoît Vollmer

CADRAGE 1



photographies : Benoît Vollmer

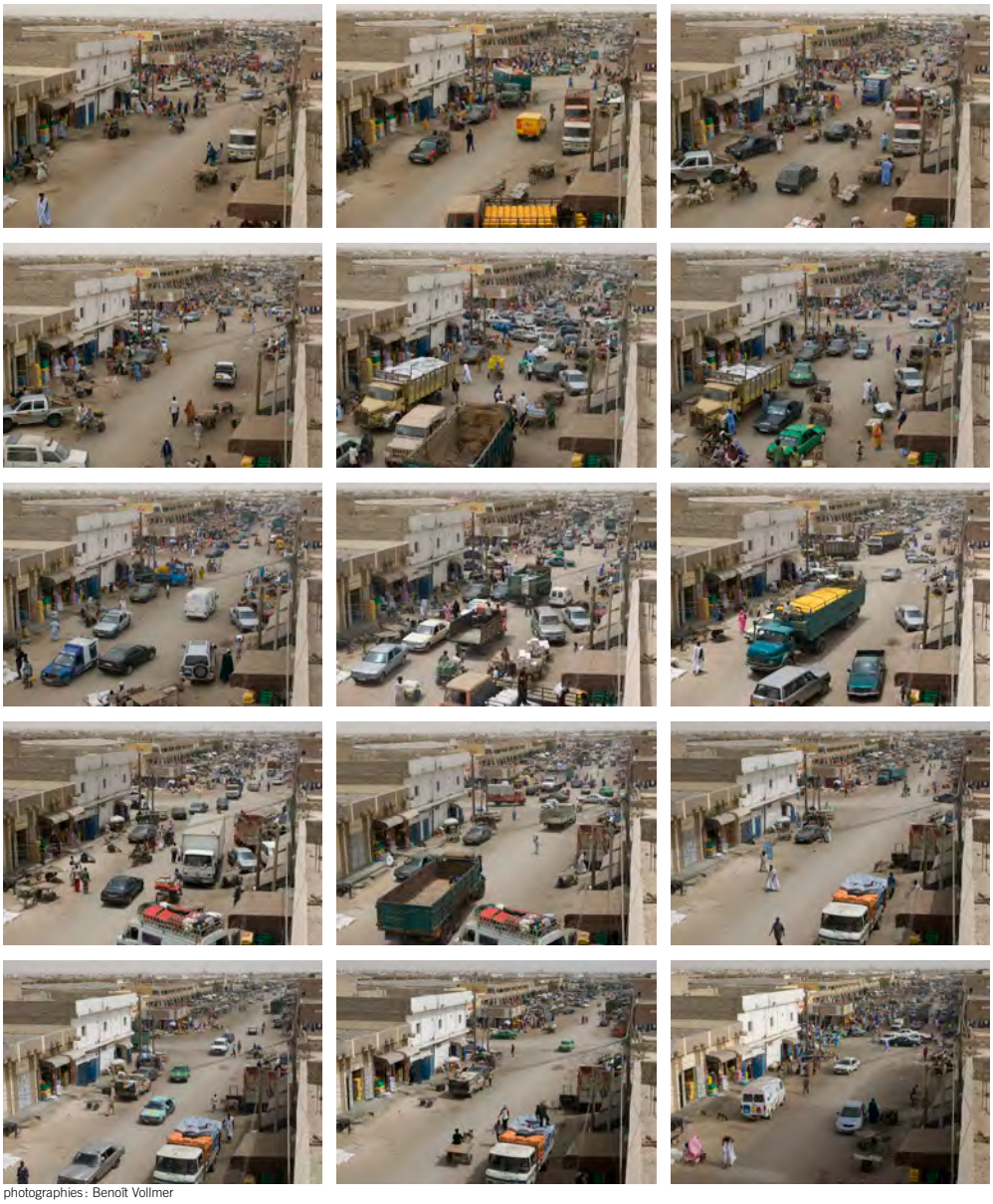
CADRAGE 2

photographies : Benoît Vollmer

CADRAGE 3

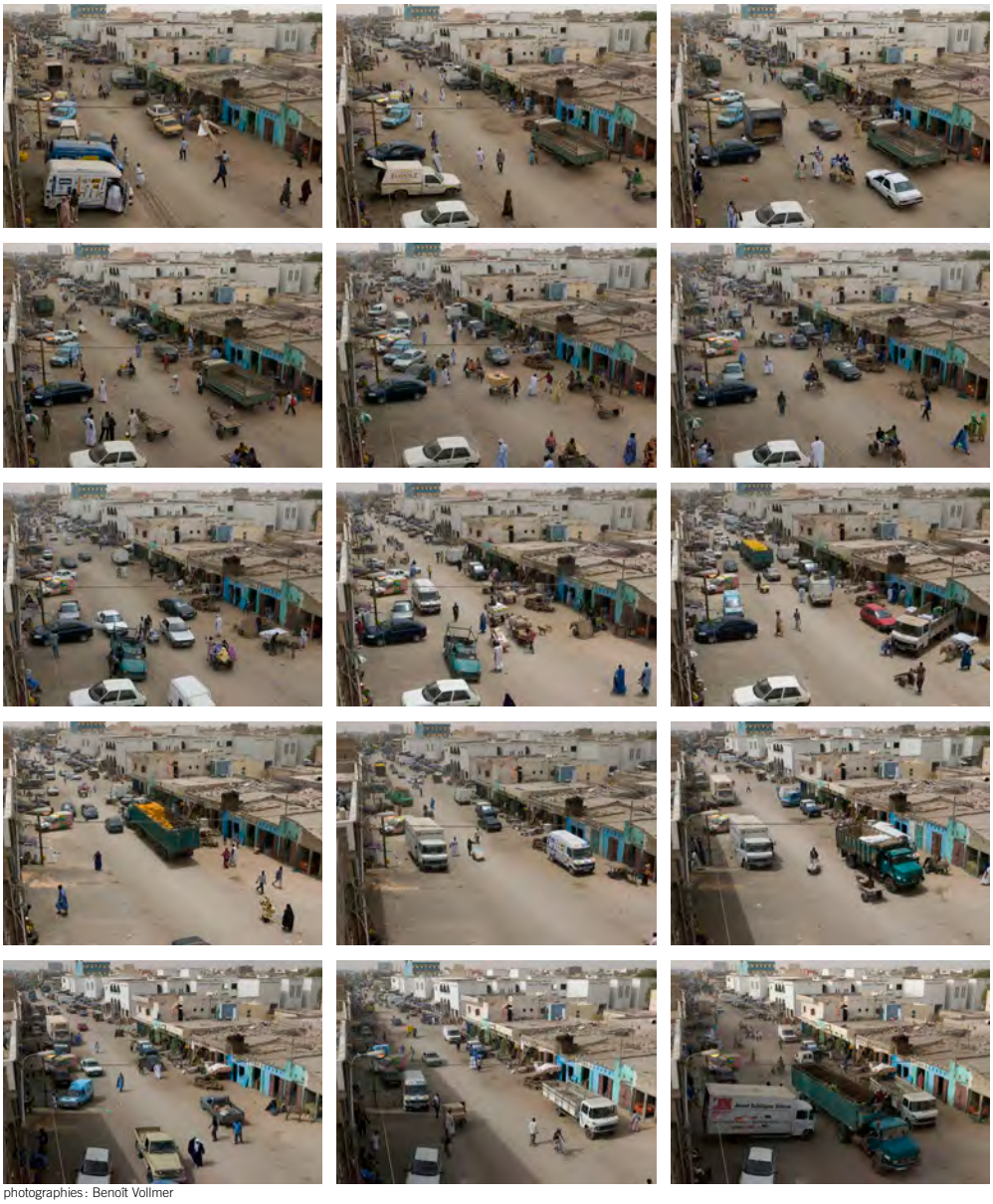
photographies : Benoît Vollmer

CADRAGE 4



photographies : Benoît Vollmer

CADRAGE 5



photographies : Benoît 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 avions 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 = MARCHE

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 Touré 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.

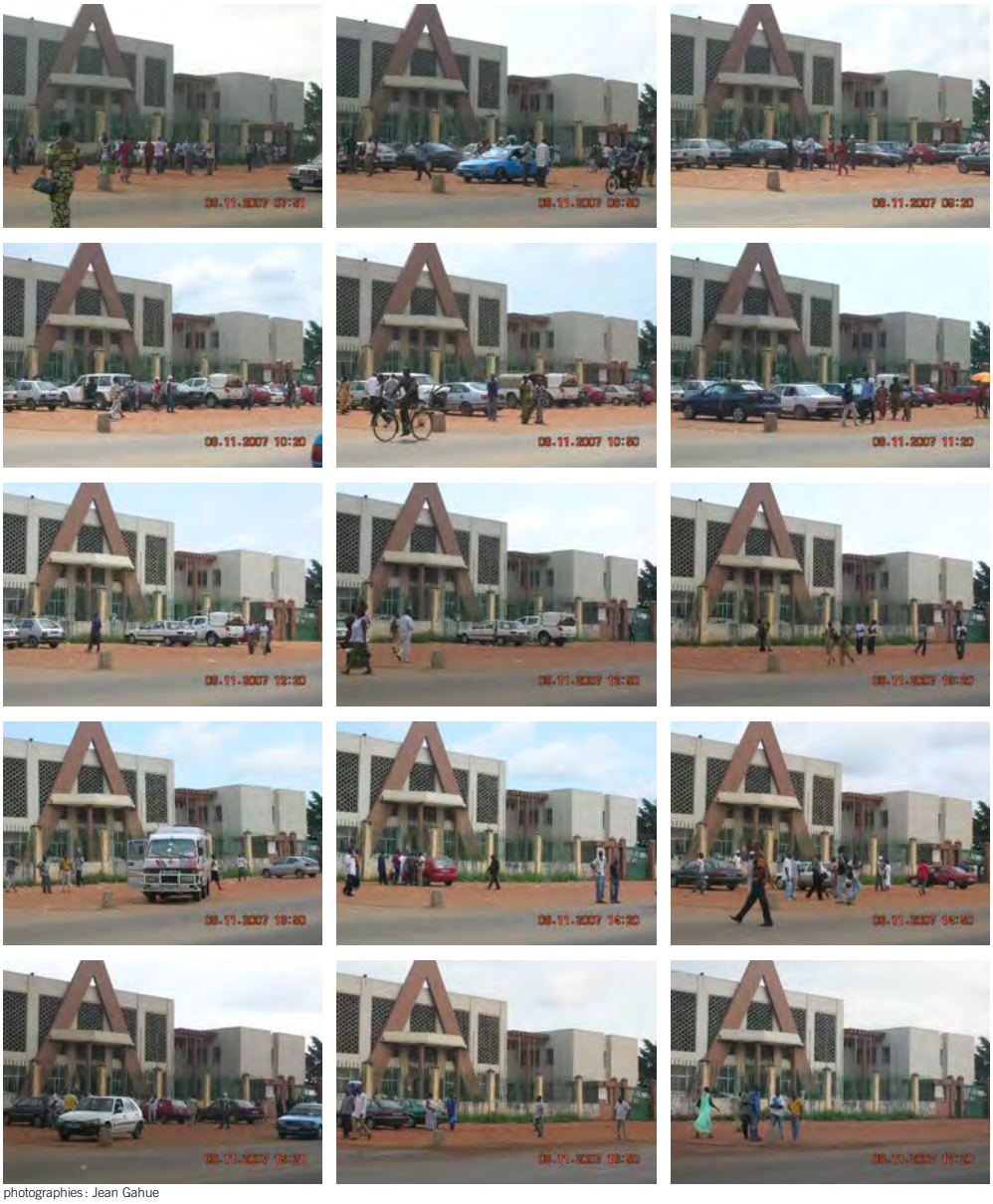
CADRAGE 1

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[3] 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 minimes 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[4] ». 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 pourraient 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

Femme
Homme
Assis
Statique
Marche
Vendeurs ambulants
Vendeurs fixes
Enfants
Deux roues
Charrettes
Camions
Voitures
Camionettes
Circule
Arrêt

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 titre, 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 XIXème 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

AA 05

photographie : Benoît Vollmer

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'incluais 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 entrait 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 capturais 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.

photographie : Jérôme Chenal