



QUELQUES

RUES

ORFÈVRES

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.
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

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).

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 Pékinois 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.



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 2002¹, 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 qualités²», 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 faire³.

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 urbains⁴ 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

⁴ 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.



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.