

ENTRE SINGULARITÉ ET SIMILITUDE : COTONOU, UNE VILLE EN CHANGEMENT

Monica Coralli

Laboratoire Laa, ensa Paris La Villette

Maria Anita Palumbo

Laboratoire Laa, ensa Paris La Villette



COTONOU À VUE D'ŒIL ¹

Ciel gris à l'atterrissage ; les voitures sont presque à l'arrêt dans cette rue pavée, il y a *go slow*, comme on le dit ici. Seul le flux ininterrompu de taxis-motos en blouse jaune semble échapper à l'immobilité. La latérite soulève une poussière rouge qui couvre les voitures. Un coq chante, un autre lui fait écho. Une grande villa avec son jardin de plantes tropicales, à côté d'une étendue de maisonnettes à un étage avec toit en tôle. Une femme, avec un pagne autour de la taille, court après son enfant. Le bruit des axes principaux

s'oppose au silence d'une voie en sable à l'allure campagnarde. Le temps long d'une négociation pour un miroir dont l'achat n'aura pas lieu aujourd'hui : cela se passe sur le terre-plein central d'une rue commerçante du centre-ville, puis, de part et d'autre, les voitures défilent à un rythme frénétique : avec leurs klaxons, elles scandent un temps irrégulier, avec des pauses et des accélérations ; des vendeurs de rues sur le trottoir qui longe le chantier du plus grand supermarché de la ville, en construction. 31°, 10:51, indique l'enseigne lumineuse de la boutique "La Diversité". "Finesse efficacité" est le slogan du panneau publicitaire de la Banque Atlantique qui présente l'image d'un homme noir en costume, debout, devant un immeuble à étages, en train d'admirer l'horizon. "MOOV SMS INTERNATIONAL. ENVOYEZ VOS SMS VERS PLUS DE 740 DESTINATIONS DANS LE MONDE A 70FCFA/SMS". À côté, la Tour Eiffel, la Statue

¹ Recherche réalisée à Cotonou en 2009 dont le but était de *photographier* et analyser les changements urbains du Sud Bénin. Cette recherche audiovisuelle, financée par nos laboratoires de rattachement, le LAA (Laboratoire Architecture Anthropologie, UMR 7218) et Gecko (Laboratoire de Géographie comparée des Suds et des Nords, EA 375), a abouti à un support multimédia intitulé Territoires en mouvement. Il observe Cotonou à travers la camera et organise les données sur une plateforme permettant à d'autres chercheurs mais aussi à un public plus large d'y accéder, en vue d'une exploration de la ville à distance. Dans cet article nous restituons l'essentiel d'un des axes de notre travail au cours duquel la question du modèle a émergé de manière inductive dans l'observation de la ville et des chantiers aussi bien que dans les discours des gestionnaires que nous avons interviewés.

de la Liberté, une pagode à cinq étages et le Sphinx comme gage de mondialité. "MAITRISEZ VOTRE MONDE", un homme géant et souriant, habillé en costume traditionnel, nous y invite. Un groupe de *zémidjan*, les conducteurs des taxis-moto, discute d'actualité politique et de faits divers autour d'un kiosque à journaux du quartier... à côté, deux femmes installent un stand aux abords d'une école quelques minutes avant la sortie des élèves. Une demi-heure après, le paysage de la rue aura changé. Vers 16 heures le trafic s'estompe, c'est l'heure du foot. La primauté donnée aux voitures s'interrompt pour laisser la place à la socialité par le jeu, dans tous les quartiers, tant parmi les riches que parmi les pauvres. La solitude d'un bateau de pêcheur en dérive dans le bras de mer qui rejoint le lac entre deux ponts qui relient l'est et l'ouest de la ville. Vertiges face à la courbe sinieuse d'un échangeur à l'entrée de la ville. À Dantokpa, une passerelle surplombe le "grand marché", cet estomac qui défit toute proxémie. À l'intérieur, on s'égaré facilement. D'autres éléments nous permettent de nous retrouver : le tracé géométrique de la ville coloniale, la place de l'Étoile rouge de la ville soviétique, la pagode du Centre culturel chinois de la ville de demain.

Cotonou est une ville traversée par des micros-événements qui créent des centralités temporaires qui se déplacent à l'intérieur du périmètre urbain au fil de la journée. On transpire tout au long de la journée ; on apprécie l'air frais à la tombée de la nuit. Dans l'obscurité, on a presque l'impression de se réconcilier avec les lieux, de pouvoir régler notre respiration en fonction de celle de la ville qui, dans l'invisibilité, paraît plus proche. C'est une ville

d'apparitions et disparitions où la rue est une scène dont les moments forts doivent être connus par le visiteur pour s'y synchroniser².

Dès le premier jour d'exploration, des impressions s'accumulent. À Cotonou, on se perd et on se retrouve par à coups. On se croit, parfois, dans une ville accessible, mixte, ouverte et, d'autres fois, dans l'exclusion et la ségrégation. En fait, le fonctionnement de cette ville nous échappe. Dérangeant décalage d'une altérité reconnaissable, ce que nous voyons nous rappelle des images déjà vues, des réalités familières, des ambiances

² Cette introduction en forme de "description dense" est le résultat d'une observation diffuse de la vie de tous les jours : c'est la vie de la ville telle qu'il est impossible d'embrasser dans sa globalité. Une "description dense" (Geertz, 1973) n'a pas la prétention de présenter la ville de manière objective, elle suggère cependant des pistes d'analyse en montrant des aspects différents grâce à une immersion dans le contexte. Ce portrait de la ville montre, d'emblée, la complexité du lien entre objet et problématique. Déjà familières avec les villes d'Afrique de l'ouest, nous avons voulu tout de même partager les automatismes et prénotions qui nous sont propres en tant que chercheurs et individus socialisés au monde urbain européen. Avec un geste qui affirme d'une part la nécessité de l'observation directe et d'autre part l'importance de l'autoanalyse comme base de scientifique.

vécues. La perception n'est pas de quelque chose de complètement autre, mais plutôt un agencement inattendu d'éléments connus.

Et pourtant la trame de la ville coloniale est là, lorsqu'on monte sur la terrasse des immeubles qui dominent la ville, elle est frappante dès le premier coup d'œil. Sur cette trame semble surgir un paysage urbain en collage, comme si la seule manière de s'y repérer était celle d'identifier des formes rappelant au plus près d'autres villes européennes ou certaines époques de notre histoire urbaine. On peut vite tomber dans le piège de la comparaison qui devient outil de description de la réalité que l'on observe.

L'association entre cette apparente continuité de la forme urbaine et cette apparente discontinuité d'usage nourrit l'impression de "presque" ville ou de ville "dégénérée", "défectueuse". Certes, notre idée de ville et notre habitude à vivre dans des villes nous aident à y trouver des repères, mais l'impression générale ne saurait s'éloigner du sentiment de désordre. Voilà que, à l'extrême opposé de la ville européenne, émerge la représentation de la ville africaine "informelle" et "autorégulée", que bien des architectes, urbanistes et sociologues ont construit dans le souci extrême d'un relativisme culturel essentialisant qui ne fait qu'enfermer la réalité dans le stéréotype (voir le débat à propos du travail de Koolhaas à Lagos).

Colin MacFarlane (2010) parle de "comparaisons implicites" qui accompagnent tout comparativisme dans l'analyse des différents "régimes d'urbanité"³ : notre objectif a été de nous mettre en jeu, de mettre en jeu nos catégories et le fait de les rendre explicites nous aide à nous en débarrasser. Il nous a fallu parcourir de manière réflexive nos impressions sur la ville avant de pouvoir nous débarrasser de notre manière de voir et de nos modèles de ville, car nous ne pouvons pas faire "comme si notre vision du monde, parce que scientifique, nous épargnait la nécessité d'un regard anthropologique sur nous-mêmes, sur les présupposés qui président au découpage de la réalité que nous soumettons à notre investigation" (Hentsch, 1994).

Plusieurs représentations normatives nous hantent et entravent notre immersion dans cette réalité urbaine, en nous montrant un premier rôle cognitif du modèle. Dans un processus de découverte sensible d'une ville, le modèle finit par "bloquer" la perception de ce qui fait ville en général et altère l'expérience de cette ville.

³ Expression utilisée par M. Agier (2009, p. 15) en faisant référence à la réflexion sur les villes à l'échelle planétaire conduit par T. Paquot (2006). Dans ce travail, ce dernier identifie cinq formes urbaines contemporaines enchevêtrées (bidonville, mégacité, ville globale, enclave résidentielle et ville moyenne).

Mais si "toute anthropologie de la ville, dans sa vocation "universaliste" (en tant qu'elle est processuelle et non substantialiste), implique un décentrement du regard et un "oubli" méthodologique des définitions passées" (Agier : 2009, p. 14), cet exercice apparaît d'autant plus difficile quand le questionnement porte sur la fonction des "modèles urbains" vis-à-vis d'un cas africain. Le défi débute alors tout de suite, car cette ville africaine semble secouer non seulement le modèle européen de ville, mais aussi la notion de modèle tout court.

Une fois précisé ce parcours autoréflexif sur le piège tendu aux chercheurs, tout particulièrement lorsqu'ils approchent une ville africaine, nous proposons ici d'articuler la question des modèles à la fois avec le changement urbain et l'horizon de la construction identitaire, à travers une démarche qui s'organise de la manière suivante : elle part d'un bref *excursus* sur les étapes de la circulation des modèles urbains européens (français) en Afrique de l'Ouest ; ensuite, elle multiplie les lieux d'observation du changement urbain à Cotonou et, enfin, voit dans les discours des décideurs comment, aujourd'hui, les modèles émergent dans les perspectives de transformation urbaine.

RETOUR VERS LE FUTUR

Pour contribuer au débat sur les modèles urbains, le choix d'un cas d'étude africain peut sembler escompté, au vu de la multitude de villes surgies de la volonté coloniale que l'on peut citer, encore aujourd'hui, comme exemples. La plupart d'entre elles présentent les signes visibles, à plusieurs niveaux, des influences que les pays occidentaux (colonisateurs) exerçaient sur elles. En effet, en observant certains bâtiments et parties de ville, il est possible d'y reconnaître, de manière très précise et jusqu'aux moindres détails, les théories urbanistiques et architecturales propres à un passé qui n'est pas si lointain (ou qui nous est familier). En réalité, l'histoire urbaine en Afrique francophone est, certes, imbriquée avec celle de la colonisation, ce qui donne l'impression de pouvoir la maîtriser ou, quoi qu'il en soit, de pouvoir la retracer de manière assez aisée, mais la lecture du présent de ces villes s'avère bien plus complexe. Les hybridations successives sur un "fond" de globalisation ainsi que la multiplication des acteurs étrangers et locaux intervenant dans la construction de ces villes et de leurs extensions donnent lieu à des situations où des superpositions et juxtapositions inattendues nous questionnent, au-delà des

tentatives de décodification que nous opérons, par décomposition des éléments présents, de ces différents apports.

Le monde colonial a été un lieu d'exportation et d'expérimentation par

excellence⁴. Selon certains auteurs, il a servi comme base pour que des modèles urbains et sociopolitiques soient mis au point : "Les villes africaines ont été considérées comme des laboratoires" (Rabinow, 1998, p. 40) ; elles ont permis de "tester l'efficacité politique de certains

principes de planification et ensuite d'appliquer les techniques qui réussissaient en France même" (Wright et Rabinow cités par Robin, 1992, vol. 1, p. 27). Selon cette perspective, ce qui a été interprété comme une "exportation" (Robin, 1992), soit un flux unidirectionnel de méthodes et modèles vers les pays colonisés, serait plutôt un va-et-vient. L'urbanisme moderne, par exemple, serait né dans le cadre du colonialisme français (Rabinow, 1998), de la nécessité de construire des villes pour des raisons de pouvoir et développement économiques, en appliquant, via l'urbanisme, un contrôle social fort. Parallèlement, le fait que des expérimentations aient été menées de manière quasi-contemporaine, dans plusieurs capitales du continent africain ouvre la question de l'influence mutuelle que ces opérations d'urbanisme ont pu exercer à l'échelle sous-régionale et du continent où le résultat est, en effet, un métissage : les modèles originaux, déclinés dans les différents contextes urbains, sont modifiés par l'interaction avec le "local".

La continuité d'une vision dominante du modèle européen qui demeure, même au moment des Indépendances, l'exemple à importer pour faire ville, s'estompe avec la nouvelle configuration géopolitique internationale qui suscite, selon les choix d'alignement de chaque pays, l'intérêt d'autres pays (Russie) qui inaugurent une ère de cohabitation de modèles qui ne fait que se complexifier. La circulation des modèles demeure un phénomène d'actualité sur lequel les chercheurs continuent de s'interroger, certains faisant l'effort de dépasser le paradigme de l'import-export qui a été, pendant longtemps, une clé de lecture et d'interprétation mais qui s'avère aujourd'hui insuffisante, voire désuète.

Au Bénin, ancienne colonie française, l'entrée dans le jeu politico-économique de nouvelles puissances (acteurs globaux) réactive le débat sur la manière de faire la ville et, de manière plus générale, sur les modes d'intervention dans

⁴ Le débat sur quelle ville et quel modèle urbain la France a contribué à promouvoir en Afrique et, plus généralement, sur l'influence au niveau mondial de la ville européenne et ses objectifs est traité par des auteurs tels que G. Antier, S. Dulucq, M. Coquery, C. Coquery-Vidrovitch, Ch. Robin, J.-L. Venard, O. Goerg, C. Ghorra-Gobin...

les pays dits en développement. Par conséquent, la circulation des modèles se reconfigure dans/à cause de la coprésence – et, donc, de la concurrence – de plusieurs partenaires au développement, bailleurs de fonds et investisseurs privés.

Notre objet d'étude, Cotonou, est un ancien comptoir colonial français et l'actuelle capitale économique du Bénin. L'agglomération, bien qu'elle soit située en bord de mer, entre l'Océan Atlantique et le lac Nokoué, s'étend sur un territoire *a priori* peu propice à l'urbanisation, car il est pour les deux tiers marécageux et continue son expansion bien au-delà de la superficie de la commune (13 arrondissements). Ce territoire compte environ 1 million 300 000 habitants (300 000 en 1979). Son port, sa stabilité politique et la réussite du processus de démocratisation expliquent l'attraction qu'il continue d'exercer et le nombre de projets lancés en vue de sa modernisation, dans le but qu'il devienne une "vitrine" pour le pays. Pour cette raison, le détour par cette ville africaine paraît fructueux pour une reconsidération de la place des modèles dans l'élaboration de l'urbanité.

Dans ce contexte, il s'avère nécessaire de sortir d'un paradigme qui reposerait encore une fois sur le schéma du "grand partage", pour embrasser une analyse à partir des processus de métissage et d'"hybridation" selon les analyses de Gruzinski ou de "créolisation", selon le terme d'E. Glissant, ou encore de "branchement", suivant la perspective de J.-L. Amselle, qui mettent l'accent sur les contextes, les acteurs et leurs interactions. Il est évident que l'analyse des processus actuels de changement urbain s'offre un lieu privilégié pour observer le jeu des modèles aujourd'hui. C'est bien donc à travers l'étude de l'urbanité "en train de se faire" ailleurs (Louiset, 2000) que nous pouvons questionner à nouveau la définition de modèle, sa nature et sa fonction. En considérant le modèle urbain comme une "représentation intentionnelle formalisée d'un état, d'une mémoire et d'un avenir souhaitable pour la ville, l'espace urbain et l'urbanité" (Levy, Lussault, 2003, p. 952), nous avons voulu explorer cette approche au niveau des manières de changer la ville qui sont observables tant dans les chantiers en cours que dans les discours que les gestionnaires de la ville tiennent quant au futur de Cotonou. Puisque le modèle se situe entre la description et la projection, nous avons allié un travail d'explicitation des modèles en acte et un travail d'investigation sur le recours aux modèles, tant dans la justification des actes que dans l'argumentation des projets.

QUATRE MANIÈRES DE FAIRE LA VILLE...

Pour nous introduire dans la ville en train de se faire et en comprendre les dynamiques de l'intérieur, nous avons sélectionné quatre prismes, dans le but d'analyser les différentes "forces" qui, à présent, transforment Cotonou. Ces analyses micro-territoriales ne prétendent pas rendre compte de tous les projets en cours à Cotonou. Elles cherchent cependant à être significatives dans leurs différences. Chaque chantier correspond à une constellation d'acteurs précise et à une implication, chaque fois différente, de la part de l'État. D'une procédure de planification proposée "du haut" à un processus de changement partant "du bas", nous sommes face à un panel de formes possibles de construction du futur de la ville. Chacun de ces chantiers fonctionne, dans notre étude, comme un analyseur des modèles, explicites ou implicites, à l'œuvre dans le processus de changement urbain et social de Cotonou. Autant de manières de "faire la ville" qui révèlent les instruments et les schémas d'intervention des acteurs en présence, souvent en contradiction entre eux, qui agissent et façonnent les territoires et la société.

Une centralité exclusive

À quelques centaines de mètres de l'aéroport international, dans une zone d'urbanisation récente, desservie par des nouveaux aménagements routiers, un grand bâtiment en ciment et verre a déjà émergé au milieu d'un chantier en cours le long de la côte. "*Ici on n'est pas loin de l'aéroport, pas loin des hôtels, du Sheraton-Marina Hôtel, dans une zone qui a subi un fort développement, surtout ces deux dernières années, ici on est en train de finir un centre commercial du genre Carrefour, de plus de 10 000 mètres carrés*", nous explique le Consul honoraire d'Italie près le Bénin, chef de l'entreprise de construction Edil Group à laquelle a été confiée la réalisation du futur centre commercial Erevan (une superficie de 13 000 m², distribués sur un seul niveau, à l'intérieur d'une parcelle d'environ 3 ha) qui, de par ses dimensions, représente une première en Afrique de l'Ouest francophone. Jusqu'en 2005, cette bande de terre sablonneuse entre le port maritime et l'aéroport, utilisée comme terrain de golf et pour la culture maraîchère, avait été en partie reboisée. La création d'un parc urbain de 250 ha était prévue. Quelques années plus tard, cette étendue a été morcelée et redistribuée à des promoteurs. "*Ici il y a beaucoup de villas qui ont été construites récemment à l'occasion de la CEN-SAD, une conférence des États Sahélo-Sahariens avec les États du Nord et animée par*



Une gated community à la béninoise. Module de villa construit à l'occasion du sommet de 2008 de la CEN-SAD. Photo: Monica Coralli, 2011.

le leader libyen Kadhafi. C'est une occasion pour le gouvernement de permettre à certaines sociétés immobilières d'investir". Il s'agissait, il y a peu, d'une aire périurbaine, inscrite au patrimoine privé de l'État et sur laquelle il était interdit de construire. Elle est devenue, dans les mains d'opérateurs immobiliers privés, une terre très rentable. Le supermarché Erevan "est l'investissement d'un groupe, d'une famille arménienne, leader dans les produits de peintures et d'autres magasins en ville qui a décidé de créer ce magasin pour développer le coin". Ce projet s'inscrit, de manière explicite, dans la continuité des surfaces aménagées en France. À la base, "ils sont partis de l'idée, vous savez en Europe, les familles les samedis, elles font quoi ? Elles vont au supermarché. Ils ont épousé cette idée, vous venez, vous êtes à l'aise, vous mettez les enfants dans l'aire de jeux qui leur est dédiée, vous prenez un hamburger ou une pizza ou je ne sais quoi, et vous passez l'après-midi à acheter d'autres choses". Il s'agit d'une transposition, d'une certaine France au Bénin, d'un mode de vie, d'une forme architecturale et d'un concept de vente et de consommation. En contrepoint de la ville diffuse autour, Erevan, s'adressant

tout d'abord à une élite, nationale et étrangère venue s'installer à proximité de l'aéroport dans les nouveaux quartiers résidentiels de haut standing, propose une concentration de commerces, dans un espace à la fois ouvert, semi-ouvert et fermé, catalyseur d'une citoyenneté qui rime avec consommation. "La manière dont il a été choisi et le type d'investissement, c'est très poussé; très occidental, calqué sur la fonctionnalité telle que les surfaces Carrefour en Europe. Ils se sont appuyés sur des partenaires en France, ce n'est pas des architectes d'ici, ils ont monté tout le projet là-bas", nous explique-t-il. Un portail imposant et ses gardiens filtrent l'accès des voitures au parking. "Ce parking c'est pour permettre à beaucoup de monde de pouvoir être à l'aise. Il y a toute une sécurité, disons que quand vous rentrez dedans vous vous sentez déjà en sécurité. C'est un élément important compte tenu du nombre de personnes qui viendront et de la facilité d'accès par n'importe qui et qui pourrait créer un élément d'insécurité. C'est un élément clef dans la construction du projet". Dans ses environs, des villas de luxe, des bureaux, des complexes hôteliers et des sièges d'ambassades qui s'alignent, tous, sur les deux principales voies d'accès à l'aéroport; aussi, un centre de loisirs a été installé à proximité. En effet, "l'endroit est bien choisi également par rapport à toute cette zone résidentielle où il y a beaucoup d'expatriés, des familles qui peuvent bien dépenser".

Une infrastructure qui unit et qui sépare : la valorisation de l'image de la métropole

À l'entrée de la ville de Cotonou, à Godomey, un échangeur, dont la voie principale mesurera, à elle seule, environ un kilomètre sans compter les voies annexes, sera bientôt inauguré. Le chantier se développe en trois points reconnaissables par la présence de banderoles rouges qui portent l'inscription "République Populaire Chinoise". Une vingtaine d'ouvriers, tous chinois, tous en blouse jaune et portant un casque rouge sur lequel, en bleu, est écrit "China", travaille autour d'un énorme échafaudage qui nous indique déjà la hauteur du nouvel ouvrage en cours de construction. Cet échangeur vise à résoudre un double problème de circulation : le croisement des corridors Abidjan-Lagos et Cotonou-Bamako et la congestion du trafic de la capitale vers sa première périphérie (Abomey-Calavi). Pour le moment, la circulation continue chaotique sur la voie à laquelle l'échangeur va se superposer. "Il nous faut 30 mois de travail au total", nous explique le chef chantier chinois en s'exprimant en

anglais. *“Si les matériaux locaux vont être livrés à temps et en quantité suffisante. Ça c’est ce qui nous préoccupe, le reste no problem. On est inquiet pour le sable, le ciment, le gravier et le reste des fournitures, ça c’est notre problème. On ne peut pas l’importer de Chine ni d’autres pays car ça coûterait trop cher”*. Pour une ville en expansion perpétuelle comme Cotonou, la fluidification de la circulation représente un point central de la politique territoriale relative à la conurbation du Sud Bénin. Des travaux d’élargissement de l’emprise, l’amélioration de la chaussée avec l’ajout d’un terre-plein central avaient déjà eu lieu en 2002-2003. Mais cet axe qui traverse d’est en ouest Cotonou et relie les États situés sur le trait de Côte du Golfe de Guinée, fait l’objet, actuellement, d’une plus importante intervention inscrite dans les priorités d’investissement établies par l’État béninois. La Chine était certainement la seule puissance en mesure d’en proposer le financement intégral. La négociation a eu lieu entre les deux présidents qui ont stipulé un accord de “don”, le coût du projet étant estimé à 12 milliards de francs CFA. Dans une vue perspective de l’œuvre inscrite dans son contexte, une autre ville semble se préfigurer. L’échangeur a l’air d’une greffe posée sur un tissu qui a dû faire place à ce nouvel organe urbain. Tout en créant un lien plus facile à une échelle métropolitaine, nationale et internationale, ce projet ne se préoccupe pas de ses alentours. Ainsi, en passant de l’échelle internationale au niveau urbain, il accentue la séparation nord-sud de la ville en coupant en deux des quartiers autrefois liés. L’augmentation de la vitesse et les éléments introduits pour la séparation des flux conduisent à considérer cette voie comme une autoroute effaçant l’urbanité qui la caractérisait et qu’elle retrouve à la sortie de la ville en direction de Ouidah.

Un terrain de sport pour changer un quartier

Akpakpa Dodomey est un quartier d’origine informelle situé au cœur de la ville. Il s’est développé par l’implantation de constructions spontanées et par extensions successives, sur des parcelles toujours en train d’être redessinées par des morcellements au gré des exigences familiales. Il a été régularisé, en très large partie, en 1995 par lotissement-recasement. À l’entrée du quartier, un terrain de sport est constamment investi par des équipes de foot qui, à tour de rôle, s’entraînent et se défient. Au fond, sur le mur qui marque la frontière nord de cet espace, un graffiti nous renseigne sur le nom donné à cet espace : “Wembley Stadium”. Juste derrière, la structure imposante d’une usine.

À quelques centaines de mètres, deux hommes déplacent des pierres. *“Là où on est, c’était un espace du domaine de la Sonacop”*, nous explique “Beau Gars”, entraîneur de l’équipe de foot junior du quartier, qui nous raconte l’histoire de son projet de réhabilitation. Ce terrain de foot surgit donc sur l’espace de sécurité de la Société nationale de commercialisation des produits pétroliers et *“...comme on jetait des ordures et il y avait de la saleté, on a voulu utiliser l’espace et c’est là où on a décidé de mettre de l’ordre, de nettoyer. C’est là où les autorités nous ont entendus et elles ont amené des machines pour venir remblayer les ordures”*. Ainsi, d’autres jeunes, lassés de la mauvaise réputation de leur quartier, se sont associés au projet en voyant, dans ce terrain, une opportunité pour doter leur quartier d’un espace convivial qui pourrait servir de cadre à des activités collectives. *“Les jeunes ont voulu mettre de l’ordre, c’est là qu’on a fait une campagne de salubrité et on a creusé des trous pour enterrer les ordures et c’est là que l’idée nous est venue de créer un tournoi”*. Ainsi, les habitants se sont mobilisés, les institutions ont été alertées, les travaux ont commencé et ce terrain vague est devenu, quelques temps après, le terrain d’entraînement pour les équipes de foot du quartier ⁵ et une occasion d’ouverture de ce dernier vers l’extérieur. Ceci à deux niveaux : d’une part, parce que ce rendez-vous hebdomadaire attire une population externe au quartier; d’autre part, parce que cette activité est une occasion pour les jeunes du quartier d’en sortir et, parfois, pour échapper à une certaine condition de pauvreté à laquelle ils semblent être relégués, pour le fait même d’y résider. Au niveau de l’espace urbain, il s’agit d’un interstice géographiquement central que le projet cherche à désenclaver. Notre interlocuteur et promoteur de cette initiative nous dit très explicitement : *“Quand on n’a pas les moyens, on peut inventer, non ?...”*. Ce terrain de foot est devenu le lieu et le symbole du rachat social et de l’émancipation, ainsi qu’un facteur de connexion au reste de la ville promulguant une ouverture et une mobilité du dedans vers l’extérieur et vice versa. *“Je suis du quartier, je suis natif du quartier donc tout ce que je fais c’est pour rendre mon quartier beau, et pour qu’à l’extérieur on puisse parler très bien de mon quartier”*.

Un projet de l’Union Européenne : L’aide au développement à l’œuvre

Situé à l’Ouest de Cotonou, Agla est le plus vaste quartier de la ville et compte 65 000 habitants. *“Agla houn wa”*, nous explique une habitante, *“cela signifie :*

⁵ Notre observation a montré que le foot est une activité qui organise la vie citadine à plusieurs échelles: le samedi matin et tous les jours à partir de 16h, de nombreuses routes dans tous les quartiers sont bloquées et affectées à cette activité. .

si tu es courageux, viens !". Le nom synthétise l'histoire de ce quartier où, autrefois, on ne trouvait rien d'autre que des cocoteraies et palmeraies. En marchant dans ses rues en latérite parsemées de flaques, on identifie les traces de la première occupation informelle des années 1920, mélangées aux constructions "en dur" de l'urbanisation diffuse des années 1990, quand le centre ville de Cotonou ne suffisait plus à accueillir sa population croissante. Des habitations "improvisées" sont parfois adossées aux murs des constructions plus solides. Par endroits, l'eau rend les maisons inaccessibles, des passerelles en pneumatiques servent à relier la rue aux habitations. Quand l'eau s'évapore, les déchets restent.

Nous arrivons dans le quartier pendant une consultation publique organisée par l'Union Européenne, promotrice d'un projet d'assainissement concernant Agla et les quartiers limitrophes. Son ouvrage principal, le bassin "XX", est réalisé dans le but de lutter contre les inondations et la stagnation des eaux pluviales dans la partie ouest de la ville qui est particulièrement affectée en saison pluvieuse. *"La préoccupation principale des gens du quartier est de sortir de l'eau, est-ce que je me trompe ? Je ne me trompe pas ! Et l'objectif principal de ce projet est de faire sortir les gens de l'eau. C'est un grand investissement qui a comme objectif d'éliminer les inondations dans la zone, comme il a déjà été fait dans d'autres quartiers de Cotonou"*, explique le responsable du projet, M. Tessiore devant une assemblée d'habitants en habits de fête dans la chaleur d'un matin du mois de mai. Derrière lui, sur le podium, une dizaine d'autres personnalités politiques locales siègent, en attendant leur tour pour faire leurs hommages au projet.

Cette réunion de quartier a été organisée à la Maison des jeunes d'Agla pour présenter le projet AQICO (Assainissement des Quartiers Inondables de Cotonou Ouest). Ce projet s'inscrit dans un ensemble d'actions prévues par les

6 La Banque Mondiale et UN-Habitat ont lancé, il y a une dizaine d'années, une série d'études dans les agglomérations des pays en voie de développement. Il s'agit, de manière générale, des capitales les plus importantes, dotées d'un appareil administratif susceptible de pouvoir se servir d'un tel document de stratégie de développement territorial et de l'appliquer en vue d'accompagner leur expansion.

trois communes de l'agglomération cotonnoise qui, lors de l'élaboration de la Stratégie de développement (CDS) du Grand Cotonou⁶, ont défini les termes d'un engagement collectif en matière d'infrastructures visant l'amélioration des connexions entre communes. *"Cette zone va devenir*

une zone centrale et qui est déjà au centre entre la commune de Cotonou et d'Abomey-Calavi, la route inter-états et la route du nord. C'est un projet qui,

dans la ville, a une importance qui va au-delà de la zone même. C'est-à-dire que la ville qui est en train de grandir, de recevoir plus d'habitants, va pouvoir profiter de la transformation qu'on va faire ici", renchérit M. Tessiore. Cette action, qui s'insère dans une volonté d'aménager l'extension de Cotonou en favorisant la cohésion et la cohérence dans l'agglomération, est perçue et présentée comme étant susceptible d'intervenir dans le changement urbain à une échelle plus vaste dont les effets attendus, stratégiquement, dépassent le niveau local. Dans le montage du projet, l'expertise technique s'allie avec la démarche participative et l'appui institutionnel pour la mise en place d'un "cadre de concertation local" multi-acteurs et inter-institutionnel (Direction Générale de l'Urbanisme et de la Réforme Foncière, Mairie de Cotonou, Mairie d'Abomey-Calavi, arrondissements, quartiers, populations). *"Au-delà de faire sortir les habitants du quartier de l'eau, cette opération de construction de caniveaux aura un impact sur toute la ville parce qu'elle va permettre de relier la partie nord et la partie sud de l'agglomération. Je voudrais que ça soit compris par toutes et tous les participants ici, parce que l'importance et l'impact vont bien au-delà de la vie de chacun d'entre nous, c'est une transformation profonde de toute la ville. Après cet investissement, Cotonou et Abomey-Calavi ne vont plus avoir la même relation qu'ils avaient avant – Monsieur Tessiore s'efforce d'"impliquer" l'assistance qui suit, attentive, l'explication du projet – Ça c'est bien important pour comprendre les raisons pour lesquelles nous avons décidé de développer des actions de communication, d'information, d'éducation et de formation avec les habitants, les responsables de quartier, les élus locaux, les arrondissements. À la fin de ce processus ce projet ne sera pas seulement connu au niveau du Ministère de l'urbanisme, mais aussi par toutes les personnes qui sont ici et toutes celles que vous allez informer quand vous sortez d'ici"*. Il passe ensuite la parole à un ensemble de personnalités publiques qui siègent derrière lui sur la table des représentants institutionnels pendant que ses assistants distribuent un questionnaire au public présent. L'adjoint au Maire fait aussi son passage, suivi d'un groupe de journalistes. Une fois le "troupeau" reparti, la parole est donnée aux citoyens présents.

Tout le processus se base sur la volonté de transmettre des modes de faire la ville et de se l'approprier. En particulier, il vise l'amélioration du cadre de vie par la résolution d'un problème environnemental et socio-sanitaire dont l'impact dépasse largement le périmètre du quartier.

...UN JEU DE MODÈLES

Via ces quatre terrains, notre idée n'est pas d'opposer ces diverses manières de faire la ville mais, au contraire, de recomposer la diversité urbaine qui caractérise le changement dans l'agglomération béninoise. Ces chantiers véhiculent des modèles différents d'action et de planification et fonctionnent

7 À une échelle plus large, il serait intéressant de développer notre observation suivant la classification proposée par Thierry Paquot (2006) sur les différentes formes urbaines contemporaines.

comme "effets d'annonce" d'autant de villes possibles⁷. Le montage du projet, l'ensemble des partenaires, la provenance des investissements, mais aussi l'échelle spatiale et temporelle du

changement engendré correspondent à des modèles variés de villes. Il s'agit d'autant d'exemples du "comment", "par qui" et dans quelle direction la ville devrait ou pourrait changer. Dans ces quatre cas, le rôle de l'État est mis en avant comme acteur actif.

Le projet de l'Union européenne sensibilise à l'usage responsable d'ouvrages réalisés pour le bien collectif et propose un modèle de comportement urbain. On observe à Agla un processus de transmission d'une manière de faire société officielle et volontariste. Ainsi, l'engagement vise la transmission à la fois d'un mode d'usage "civil" de la ville et d'une participation "civique" à son changement. C'est l'idée d'une urbanité au sens politique, d'une responsabilité citoyenne à valoriser, de civilité. Un tout autre type de citoyen semble se constituer autour du projet du centre commercial Erevan qui est en harmonie avec les alentours proches avec lesquels il partage le caractère fermé et calme ; dans ce quartier nouvellement urbanisé des mesures strictes de sécurité sont appliquées. Ainsi, Erevan, dans son mouvement auto-ségrégatif, s'éloigne du reste de la ville. La multiplication des enclos, des barrières et des systèmes de contrôle et de gardiennage, enfin le parking sécurisé définissent une accessibilité limitée. Dans le cadre de ce projet, les citoyens sont des clients, encore un autre type de consommation et de relation à la ville qui est suggéré. Pour l'influence qu'il peut avoir sur les habitudes de consommation et les modes d'emploi du temps libre des Cotonnois, ce chantier constitue une sorte de laboratoire de nouveaux modes de vie, et se propose comme une antichambre de l'Europe ou des États-Unis pour tous ceux qui rêvent d'y habiter un jour ou qui se contentent d'en avoir un avant-goût sur place. Cette surface commerciale se dessine comme une nouvelle centralité périphérique, inspirée du modèle

américain, via les interprétations françaises, qui déjoue la proximité spatiale (*topographique* selon les termes de Lussault) pour affirmer une proximité très distante (*topologique*) avec un horizon de désir et d'identification à un ailleurs. Non seulement Erevan ressemble à tous ces exemples majeurs qui font parler d'un phénomène planétaire car ils ont transformé tout individu en consommateur pour lequel des réponses adaptées sont concentrées à l'intérieur d'une même coque mais aussi, de par sa localisation et pour les spécificités de son environnement, il s'inscrit dans un territoire dont les caractéristiques, toutes proportions gardées, sont celles d'un autre modèle, l'*edge city* décrit par J. Garreau (1991)⁸.

8 Concernant le centre commercial Erevan, voir aussi : Coralli M., 2011, "L'opération Erevan à Cotonou", *Urbanisme*, n° 377, dossier : "Le centre commercial contre la ville ?", avril/mai 2011, p. 68-70.

Le modèle d'urbanité implicite propre à l'exemple d'Akpakpa Dodomey est bien différent, voire opposé : il engendre l'appropriation, *via* une citoyenneté active, de la ville en tant que droit (Lefebvre). Il s'agit d'un effort d'inclusion d'un quartier défavorisé, mené par les habitants eux mêmes et qui est basé sur l'auto-organisation de l'espace et sur la revendication de son droit d'usage. Cette participation au changement urbain "par le bas" correspond à un modèle autogéré qui fait appel aux autorités, il s'adresse aux institutions en tant que destinataires de leurs revendications. Ce cas d'étude montre le pouvoir d'une initiative individuelle qui vise un changement social dont l'espace est un support d'action. Il s'agit d'un côté, d'une gestion du collectif dans le collectif et, de l'autre, de l'affirmation d'un espace public. En d'autres termes, la gestion collective de l'espace commun crée un espace public qui acquiert de la valeur lorsqu'il fonctionne comme "pont" entre un quartier et la ville.

Un tout autre "pont" est en chantier à Godomey. Le projet de l'échangeur s'insère dans un modèle urbanistique bien précis qui est celui du développement linéaire à partir de quelques points névralgiques, une idée de ville purement fonctionnelle qui est issue de théories de l'urbanisme désormais tombées en désuétude dans les pays qui les ont appliquées en premier. Avec cet ouvrage, la rue confirme son rôle d'axe de circulation, en dépit de celui d'espace de vie, de haut-lieu du commerce informel, de relation et d'échange au sens large... et elle n'établit pas non plus l'interrelation entre les parties de ville, au contraire, elle la nie en créant des espaces résiduels qui seront délaissés au bout de quelques années. Un tel ouvrage s'inspire



Un don chinois : l'échangeur à l'entrée de la ville de Cotonou. Photo : Monica Coralli, 2010.

clairement des théories modernistes du "tout voiture" qui voulaient une ville pour les quatre roues, une ville de la vitesse qui prendrait le contre-pied de la "ville lente" qui a été, pendant longtemps, synonyme, dans l'imaginaire collectif, d'une certaine réalité "africaine". Dans ce projet, deux modèles se combinent : d'une part, le modèle moderniste qui intervient en amont et s'explique dans le type précis d'infrastructure choisi, d'autre part, le modèle chinois qui est présent dans le montage institutionnel et technique ainsi que dans les modalités de réalisation des travaux (en admettant de pouvoir résumer la démarche en un seul adjectif évoquant à la fois l'investisseur, la maîtrise d'œuvre et l'entrepreneur).

Même s'il est évident que ces aménagements en parallèle contribuent à creuser les écarts et à augmenter les inégalités spatiales et sociales, en donnant l'impression d'une addition de fragments agissant par contraposition et contraste, il ne s'agit nullement d'une importation par copier-coller dont le contrôle échappe à l'État béninois. Au contraire, il y participe activement, bien qu'avec un degré différent d'engagement et de visibilité. Ce qui nous amène à

réfléchir sur son rôle de "remixage" et de "montage" que Grunzinski définirait d'hybridation. Une négociation quotidienne et une gestion en parallèle sur ce territoire impliquent un rôle actif et stratégique (De Certeau) de l'État dans les choix de gestion de l'association projet/partenaires.

Un exemple intéressant est sûrement l'association d'une maîtrise d'œuvre chinoise pour la production d'inspiration fonctionnaliste tel que l'échangeur et les envies monumentales de la présidence : les routes surélevées semblent être "à la mode" au Bénin depuis que le Président a décidé d'en réaliser trois pendant son mandat au sein d'un programme où les infrastructures occupent une place de premier plan. Dans ce contexte de modification des paysages et des comportements urbains et périurbains, l'État béninois s'occupe de la "di-gestion" des modèles (en tant que manières de faire), jouant le rôle de modérateur. Ainsi, les modèles architecturaux et urbains disponibles composent avec le contexte local et ses besoins, avec une stratégie d'ensemble proposée par l'État. Ce dernier, selon son agenda et ses priorités, s'adresse aux différents partenaires potentiels en menant des actions qui ne relèvent pas de la reproduction, mais de la production.

Le modèle est ici entendu comme paradigme d'intervention et d'urbanités. Il définit une filiation qui permet d'élaborer des associations. Il s'agit de quatre déclinaisons des modèles du changement urbain. Mais il est loin du résultat concret qui, en fait, devient autre chose que le modèle puisque celui-ci évolue et s'en différencie en passant du bailleur et/ou de l'initiateur du projet à ceux qui le réalisent, sans compter les différentes appropriations par les bénéficiaires directs et indirects.

LES IMAGES DU FUTUR :

LA PLACE DU MODÈLE DANS LES RÉCITS SUR LA VILLE

Dans notre exploration des chantiers en cours à Cotonou, l'État béninois émerge donc comme une machine qui gère et réélabore les modèles proposés tant par les partenaires au développement que par les bailleurs publics et privés via les projets dont ils sont les initiateurs ou les bailleurs. Il réorganise sur l'ensemble de son territoire et selon ses stratégies propres l'ensemble des manières "disponibles" de faire et de changer la ville qui sont proposées pas les acteurs-partenaires.

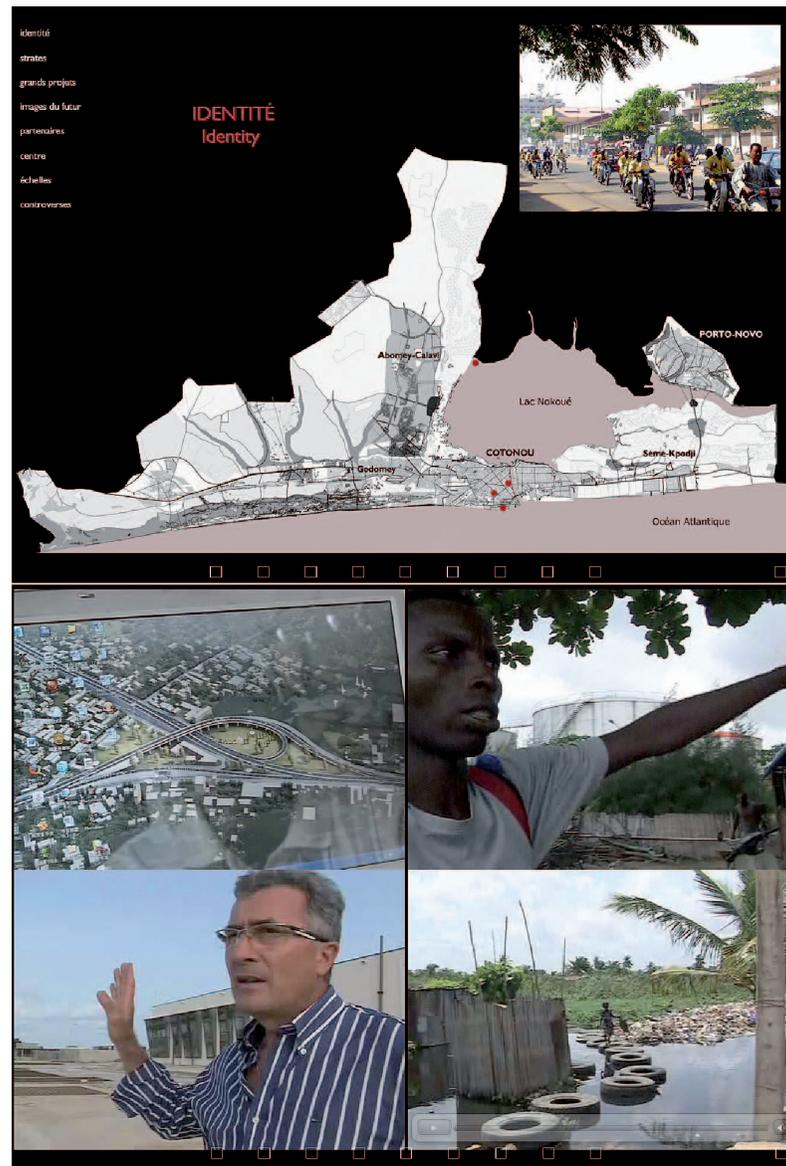
9 Correspondant à notre travail multimédia intitulé "Des questions pour la ville" qui vise à mieux comprendre les mécanismes invisibles (ou moins apparents) qui régissent les modifications de l'agglomération de Cotonou à travers les récits : les personnes interviewées répondent à nos questions sur les sujets qui ont émergé dans les étapes précédentes du travail de terrain. Il en résulte huit montages thématiques : *identité, strates, grands projets, images du futur, partenaires, centre, échelles, controverses*, sont les mots clés retenus pour réorganiser le matériel obtenu via les entretiens.

Dans ce troisième niveau d'observation⁹, nous nous sommes attachées aux éléments émergents des propos recueillis auprès des instances officiellement chargées de produire et changer la ville. Il est alors intéressant d'analyser les récits car le modèle fonctionne ici comme "référence" explicitée par chaque personne interviewée : le renvoi à un espace autre ou à une autre configuration urbaine est présent dans les réponses à deux types de questions, l'une concerne les images du futur, l'autre l'histoire de la ville.

Dans les discours qui retracent l'histoire de Cotonou, la référence à des modèles de ville débute pendant la période coloniale, superposition et imbrication d'influences successives qui composent des strates, qui témoignent d'une époque, d'une mentalité, d'une volonté politique (la trame des villes coloniales lors de la domination française, le développement soviétique d'influence communiste après l'Indépendance et, plus récemment, les influences des instances internationales de l'aide au développement). Dans les projections futures, l'articulation avec les modèles mérite attention. En effet, dans les entretiens que nous avons menés, nos interlocuteurs mobilisent différents modèles qui correspondent à des niveaux d'abstraction et de généralisation différents. Pour décrire le Cotonou de demain, le modèle parisien, par exemple, sert à créer un précédent car il en anticipe les dynamiques périurbaines. En particulier, le mouvement pendulaire fera de la capitale économique du Bénin une "ville éponge", selon M. Bocovè, Directeur technique adjoint de l'AGETUR-Bénin. Elle sera une ville "des riches", l'expansion périphérique, avec tous ses quartiers dortoirs, servira à loger les pauvres, en les écartant progressivement du centre-ville. "Le Paris d'aujourd'hui sera le Cotonou de demain" (*idem*).

Pour d'autres aspects, la "ville européenne" en tant qu'idée abstraite est perçue comme irréalisable car la "ville africaine" reste une ville-marché : "Cotonou ne peut pas être Paris !", nous explique le Directeur des services techniques de la Mairie de Cotonou, M. B. Gbaguidi. Son développement doit être pensé pour qu'il puisse constituer un relais de taille entre Lagos et Abidjan, avec une meilleure valorisation de ses atouts de ville côtière.

Dans ce troisième niveau d'observation⁹, nous nous sommes attachées aux éléments émergents des propos recueillis auprès des instances officiellement chargées de produire et changer la ville. Il est alors intéressant d'analyser les récits car le modèle fonctionne ici comme "référence" explicitée par chaque personne interviewée : le renvoi à un espace autre ou à une autre configuration urbaine est présent dans les réponses à deux types de questions, l'une concerne les images du futur, l'autre l'histoire de la ville.



Images extraites du travail audiovisuel "Territoires en mouvement" réalisé par les auteurs de cet article.

C'est par cette voie que son progrès pourra être imaginé de manière plus réaliste. En revanche, comme Paris *"il a besoin de tourisme, de monuments, de galeries marchandes, il doit pouvoir valoriser la plage pour devenir une vraie ville"*. Bien que le modèle européen soit mobilisé comme "irréalisable", ce sont bien les caractéristiques d'une ville européenne qui sont retenues ici, par défaut, comme éléments fondateurs d'une stratégie pour le Cotonou du futur. C'est donc par l'idéal d'une "vraie ville" que le modèle européen continue d'exercer son influence lorsqu'on imagine la ville du futur. Le modèle européen semble disparaître, mais, bien que discret, il est sous-jacent aux propos de S. M. Imorou, Directeur Général de l'Habitat et de la Construction : *"Ce qui me plaît, c'est le côté discipliné de Ouaga"*. Il prend comme modèle désirable une ville voisine, Ouagadougou, dont il souligne l'aspect "ordonné", "propre", "organisé". Ce cas proche est celui d'une ville décrite comme une ville moyenne, "normale", contre la ville-poubelle, débordante d'étals et d'objets encombrant la chaussée... Si l'exemple d'autres villes européennes semble s'écrouler face à l'épreuve de sa faisabilité, cet écroulement pousse à rechercher un exemple moins lointain mais qui n'est pas pour autant moins "européen". Ouagadougou est, en réalité, l'exemple positif de l'adaptation d'un modèle de "normalité" qui serait "peu africain"...

Un autre modèle générique émerge dans les discussions sur la gestion de la ville : le projet en débat du "Grand Cotonou" est étonnamment similaire à celui du Grand Paris qui se réfère, à son tour, au modèle de réorganisation de la gestion territoriale développé, par exemple, à Londres et à Berlin.

C'est vers d'autres pays que nos interlocuteurs semblent se tourner pour isoler des modèles de modernité et d'innovation, tels que la Chine qui accroît, au jour le jour, sa présence au Bénin. Son attrait dérive de sa capacité à réaliser de grands infrastructures et équipements et de sa souplesse dans le montage des projets. Leurs programmes d'investissements font miroiter un avenir meilleur. La référence aux modèles des pays économiquement émergents, en particulier Chine, Brésil, Inde, semble correspondre à l'envie d'un "branchement" à la modernité qui passe par la connexion à ces nouvelles centralités mondiales. Nous pouvons ici émettre l'hypothèse que leur absence dans le jeu colonial historiquement défini joue en leur faveur quant à la place qu'ils vont occuper en tant que modèles pour le futur.

Par contre, c'est bien l'absence de modèle explicite qui est perçue, dans le discours de l'urbaniste D. J. Tonato, comme un manque de programme : *"On n'est pas dans le futur, on n'est pas dans la projection, on est dans la gestion du présent"*. En fait, ce qui manque est précisément un modèle qui fasse *"rêver les Cotonnois"*. Selon J. Tonato, aucun modèle n'est proposé par les autorités qui sont prises dans "la gestion du présent", dans l'accomplissement des "tâches urgentes". Cette même absence de projection future et, donc, d'élaboration d'un programme d'action, semble être la source, selon l'architecte-anthropologue Ph. Langley, d'un destin par défaut qui correspond aussi à un récit générique des catastrophes futures. Ainsi, M. Langley imagine la ville de Cotonou sous l'eau, victime d'un manque d'action préventive et de projet.

Par ailleurs, pour R. Awadisso, Directeur Général de l'Habitat et de la Construction, Cotonou est une ville qui devrait être "corrigée", pour "sauver ce qu'il y a à sauver". Interrogé sur la direction à prendre pour cette "correction", il nous explique : *"J'évite d'identifier un modèle en particulier, je crois qu'il faut plutôt penser à une synthèse de modèles" pour qu'elle puisse devenir "une ville modèle elle-même"*.

Au-delà de ce foisonnement de modèles qui émerge dans ces discours et de leur diversité d'échelle, à l'écoute de nos interlocuteurs, il apparaît que le modèle prend forme en présence d'une distance spatiale (géographique) ou temporelle. Si le modèle présuppose une certaine distance, nous constatons qu'il est soit une interprétation du passé (reconnaissance d'un modèle), soit un schéma ou encore une projection future que l'on peut décrire car abstraits, voire utopiques et qu'on ne peut pas atteindre, mais vers lesquels on peut tendre. Dans cette troisième étape de l'analyse, le modèle apparaît comme un élément d'articulation dans le discours, entre représentation et réalité. Le modèle cité dans les récits sert d'un côté, à retracer le parcours qui a amené la ville à être ce qu'elle est ou à envisager un chemin à suivre pour le futur. Il s'agit, donc, d'une forme de rhétorique qui nous permet de penser à la fois "entre" temporalités différentes et entre le "nous" et les "autres". Dans le cadre des discours qui tentent d'affirmer l'identité de Cotonou en transformation, le modèle est alors l'exemple à imiter (il aide à parler des désirs) ou vers lequel tendre (il exprime une idéalisation). Le paradoxe émerge ici quand on découvre que si l'identité d'un "ici" est propre à ce qu'on ne peut pas trouver dans un autre lieu, le futur semble se situer quelque part dans un ailleurs.

DES MODÈLES, ENTRE JEU D'ÉCHELLES ET CONSTRUCTION IDENTITAIRE

Ce travail représente une tentative d'articuler le questionnement sur les modèles avec l'observation, en Afrique de l'Ouest en général, et à Cotonou en particulier, du changement urbain. En partant d'une observation du rôle du modèle dans notre perception de la ville, dans les chantiers en cours comme dans les rhétoriques qui alimentent le débat sur l'évolution urbaine de Cotonou, il s'avère intéressant d'isoler la tension dans laquelle le modèle est pris et en comprendre l'impacte sur les représentations identitaires qui participe à la construction du futur de la ville.

Il nous semble intéressant de remarquer, tout d'abord, que dans ce contexte de transformation urbaine, le modèle, se situant entre passé et futur, agit comme facteur opérant un lien entre ces deux registres de temporalité. De plus, dans une construction dialectique qui se fait autour d'une géographie des provenances des modèles, il se positionne aussi entre le "nous" et les "autres". Ainsi, le modèle recouvre une distance (géographique ou temporelle), participe à la construction d'un récit et fournit des représentations possibles et "communicables", se définissant dans un rapport entre identité et altérité et agissant en tant qu'opérateur spatio-temporel.

Enfin, il est un élément central dans le processus (factuel et discursif) de construction d'une identité de la ville. Or, dans une conception, qui est la nôtre, d'une identité dynamique et processuelle, l'échelle de référence de cette construction devient un élément fondamental pour la compréhension de ce processus.

Si l'identité spatiale d'une ville tend à mettre en avant son unicité ou l'absence de ressemblance, en effet, "identité" signifie aussi similitude, soit tout ce qui fait en sorte qu'une entité soit reconnaissable grâce au partage d'un ensemble de caractéristiques qui la distinguent d'entités de type différent (de non-villes par exemple, ou des non-capitales). Suivant nos résultats Cotonou semble, d'une certaine manière, concentrer ses efforts pour se distinguer des villes voisines (avec lesquelles elle partage l'étiquette de ville "africaine") pour faire partie de la communauté imaginaire des villes "internationales". Ces modèles (qui vont de l'architecture à la gestion de la ville en passant par l'urbanisme et la standardisation des services offerts) qui informent le processus de construction de son identité peuvent être interprétés comme une négation de

toute identité, spécificité et originalité. En effet, dans ses essais voués à acquérir les qualités d'une idée abstraite de métropole à visibilité internationale, Cotonou est en train de se débarrasser des détails qui la distinguaient (auparavant) et la distinguerait (prochainement) d'autres villes voisines mais aussi internationales. Elle souhaite devenir une ville reconnue mondialement comme étant "normale" et, en particulier, sans les traits caractéristiques de la ville "africaine". "Chaque métropole a désormais l'œil braqué sur ses consœurs" (Berry-Chikhaoui, Deboulet, Roulleau-Berger, 2007, p. 9). Or, nous constatons que plusieurs capitales, le long du corridor Abidjan-Lagos, très proches entre elles en termes de distances géographiques, s'efforcent, toutes, de rentrer dans la même communauté de villes internationales, bien que certaines d'entre elles jouent un rôle assez marginal "dans la transmission de la globalisation tout en étant réceptrices de ces flux" (*Idem* : p. 8). L'échelle de confrontation locale est donc considérée secondaire, par rapport à un effort d'identification au niveau mondial, alors que le risque, dans leur envie d'assumer des hypothétiques modèles globaux, c'est qu'elles deviennent interchangeables du point de vue du jeu des rôles internationaux.

BIBLIOGRAPHIE

AGIER, M., (2009)

Esquisses d'une anthropologie de la ville. Lieux, situations, mouvements, Louvain-la-Neuve, Academia-Bruylant.

AMSELLE, J.-L., (1990 et 2010)

Logiques métisses, Paris, Payot.

ANTIER, G., CRÉPIN, X., (2004)

“L'exportation française dans le secteur urbain depuis 1985”, *Economies et sociétés*, n° 42, p. 1263-1280.

CORALLI, M., (2005)

Espaces publics : Rôle de l'Etat et initiative citadine à Cotonou (Bénin), thèse de doctorat en géographie (cotutelle Italie-France), sous la dir. de Ph. Gervais-Lambony et de M. Balbo, 256 p.

CHOAY, F., (1980)

La règle et le modèle. Sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme, Paris, Seuil.

DULUCQ, S., (1997)

La France et les villes d'Afrique noire francophone. 40 ans d'intervention (1945-1985), Paris, L'Harmattan.

GARREAU, J., (1991)

Edge City: Life on the New Frontier, Doubleday, Anchor Books, New-York.

GAUDIN, J.-P., (1988)

“Tours et détours coloniaux dans l'urbanisme métropolitain”, in MARIE M., BARRAQUE B., *L'aménagement du territoire et la colonie*, Paris, DRI, 90 p.

GOODY, J., (2006)

Le vol de l'histoire, Paris, Gallimard (titre orig. : *The Theft of History*).

GORRA-GOBIN, C., (1996)

“La ville européenne, un modèle ? Les États-Unis”, in COQUERY-VIDROVITCH C., GOERG O. (éds), *La ville européenne outre mers : un modèle conquérant ? (XV^e-XX^e siècles)*, Paris, L'Harmattan, p. 73-83.

GRUZINSKI, S., (1999)

La pensée métisse, Paris, Fayard.

HENTSCH, T. (1994)

Qantara n° 13, “L'orientalisme et après” (Dossier Spécial) - Beaux arts.

LÉVY J., LUSSAULT, M. (éds.), (2003)

Dictionnaire de la Géographie et de l'espace et des sociétés, Paris, Belin.

LOUISET, O., (2000)

“L'urbanité ailleurs”, in LÉVY, J., LUSSAULT, M., *Logiques de l'Espace, esprit des lieux*, Paris : Belin, p. 157-164.

MACFARLANE, C., (2010)

“The Comparative City : Knowledge, Learning, Urbanism”, *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 34/4, déc. 2010, p. 725-742.

PAQUOT, Th., (2006)

Terre urbaine. Cinq défis pour le devenir urbain de la planète, Paris, La Découverte.

RABINOW, P., (1998)

“Biopouvoir aux colonies”, in Ministère de l'Équipement et du Logement, Délégation à la recherche et à l'innovation, *L'aménagement du territoire et la Colonie*, n°4, p. 39-48.

ROBIN, CH. (éd.) (1995)

La ville européenne exportée (fin XIX^e-début XX^e siècle), vol. 1 : Reconnaissance de territoires, vol. 2 : Reconnaissance de terrains, Paris, Editions de la Villette, coll. Études-recherches.

VENARD, J.-L., (1986)

25 ans d'intervention française dans le secteur urbain en Afrique noire francophone, Paris, Economica.

VERDEIL, E., (2005)

“Expertises nomades au sud. Eclairages sur la circulation des modèles urbains”, *Géocarrefour*, n° 80/3, p. 165-169.

