

La planification à l'heure de l'aménagement urbain / Planning at the time of urban development

Modou Ndiaye

Docteur de l'École Doctorale "Études Sur L'Homme et la Société" (Ed. ET.HO.S),
Université Cheikh Anta Diop de Dakar

Abstract. The word planning is one of those whose careers in spoken and written language have met with rarely achieved success. It lends it self to jobs in contexts as different as the organization of a geographic space, the definition of the status of languages in a situation of multilingualism or the re-composition of temporalities with a view to rationalizing a given field of activity. In discourse on the city, it often gives rise to false equivalences with preexisting or more recent terms such as town planning and urban planning. In the following comments, it is first a question of retracing the semantic origin and giving its meaning and then of indicating the general principles organizing urban development as well as the factors influencing the evolution of the procedures followed for the production of the city and to identify the new approaches adopted with regard to the problematization of this concept.

Key words: planning, urban planning, town planning, planning, urban project

1. Introduction

L'urbanisation grandissante que connaît le monde aujourd'hui, notamment dans les pays en développement, ne va pas sans poser de problèmes au niveau de la répartition des personnes et des ressources, mais aussi au niveau de l'aménagement du territoire et de l'occupation des sols. Dans certains endroits, les zones urbaines se sont développées beaucoup plus vite que la population qui y habite, ce qui a abouti à des plans d'occupation des sols inefficaces et qui manquent de densité. Les modèles urbains articulés autour de la voiture, qui se caractérisent par des dispositions de zonage découpant l'espace urbain en zones résidentielles, commerciales et industrielles, sont toujours largement prédominants. Il devient vite difficile pour ces villes qui s'étendent à l'horizontal de composer avec une population qui ne cesse de croître, d'autant que ce modèle n'est pas viable sur le long terme en raison des nombreux effets pervers qu'il implique, comme le surpeuplement, les problèmes d'infrastructures, la pollution ou la décomposition sociale.

En l'absence de stratégies d'aménagement urbain, de cadres de référence et de coordination, l'accroissement démographique conduit bien souvent à de grandes conurbations et à l'étalement des villes, puisque les habitants en provenance des centres urbains et des campagnes viennent s'installer en périphérie, souvent sans pouvoir bénéficier des services, des équipements, et des infrastructures nécessaires. Par conséquent, les pressions pour accéder à la terre et aux ressources naturelles, mais aussi les contraintes liées à l'énergie ou à la mobilité, ne tardent pas à avoir un effet néfaste sur l'économie de la ville et sur la productivité de la zone urbaine dans son ensemble. Pour mener cette étude nous avons adopté une méthodologie qui a aboutie par des résultats et des conclusions.

2. Méthodologie de la recherche

La démarche méthodologique s'est appuyé des enquêtes ont été menées en août 2018 en vue mesurer l'importance l'ampleur du renouveau de la planification dans le projet de ville nouvelle sénégalaise de Diamniadio autrement appelé pôle urbain et ses impacts sur territoire d'accueil. Trois cent quinze chefs de ménage ont été interrogés sur leur implication dans la mise en œuvre de ce projet, leur rapport avec la municipalité, sur l'approche centraliste utilisé par les responsables de la ville nouvelle. Les enquêtes se sont réalisées dans 10 localités de la commune. Pour ce qui ressort de cette étude les guides d'entretien avec des personnes ressources et la recherche documentaire ont été privilégiés. Ce qui nous a permis d'approfondir la problématique et les défis liés à l'aménagement urbain dans le cadre global de l'aménagement territoire. La revue de la littérature s'est effectuée sur une recherche bibliographique non exhaustive à partir des ouvrages généraux et les ouvrages spécialisés. A ceux-là s'ajoute les articles scientifiques, les rapports d'études etc.

3. Les résultats de la recherche

L'aménagement territoire doit être centré sur la nécessité d'apporter des remèdes aux déséquilibres régionaux et disparités économiques et sociales qui les sous-tendent. C'est l'une des prérogatives les plus fondamentales de l'État planificateur. A cet effet, les initiatives qu'il prend à des incidences sociales plus ou moins profondes. A l'inverse toute politique économique ou social a un impact sur l'aménagement du territoire. On agit sur le territoire soit indirectement, par le découpage administratif ou la décentralisation, soit directement, par l'érection d'un barrage, la construction d'un port, d'une autoroute, de nouveaux établissements humains, ou équipements, mais aussi par la création de villes nouvelles. A ce titre l'aménagement du territoire est donc lié donc à la politique à tous les niveaux de gouvernement : local, régional, étatique ou international. Les pouvoirs publics s'efforcent d'organiser dans les conditions optimales l'espace, pour la recherche de la proximité, jusqu'aux régions les plus éloignées des principaux centres urbains¹.

Pour Diop et Timéra², l'aménagement du territoire dépend aussi de l'état d'évolution de la société. S'il dépend plus de l'État plus que de la société, on est dans un État à la main haute sur son territoire et sur sa société d'où un étatsisme marqué. L'aménagement est aussi, est surtout, une sorte de planification à plus ou moins long terme qui touche à l'ensemble du territoire. Il faut bien entendu, une multitude décisions pour procéder au réaménagement du territoire. Pour résumer l'aménagement du territoire selon Da Cunha³ c'est une spatialisation d'une certaine idée que l'on se fait du territoire. Rien, presque, de ce qui est étatique, n'échappe alors l'aménagement du territoire. Mais également rien ou presque de ce qui est social, et au fond, de ce qui est humain, n'échappe à l'aménagement du territoire. L'homme veille naturellement à l'organisation de son cadre de vie plus ou moins immédiat. Cependant, il est tout aussi responsable de sa destruction et de sa désorganisation. L'homme a commencé à se développer dans le monde comme préoccupation politique volontariste au lendemain de la seconde guerre mondial. Mais sa systématisation n'a commencé à opérer dans ce domaine que dans la seconde guerre mondiale.

¹ Chaline 1985, Serhir 2013, Diop et Timéra 2018 : 43

² Diop et Timéra 2018

³ Da Cunha citant Michael Van Cutsem 2011

4. Discussions des résultats

4.1. Les acceptions de l'aménagement urbain

Dans le langage des praticiens, l'utilisation du terme urbanisme bénéficie d'une antériorité sur celui d'aménagement. Il est construit à partir du concept espagnol « urbanizacion » inventé en 1867 par l'architecte espagnol Ildefons Cerda⁴. Sa polyvalence professionnelle en a fait le théoricien de cette nouvelle discipline portant sur l'organisation des villes par des actions destinées à freiner leur croissance désordonnée en leur appliquant des règles prescrivant les conditions d'occupation et de mise en valeur de l'espace dans le cadre d'un projet urbain. En décryptant les ressorts du mécanisme de développement de la ville, le livre de Cerda ouvrait tacitement la voie à l'émergence d'un nouveau savoir pratique sur l'urbain puisque la connaissance du mode de fonctionnement de ce type d'établissement humain permettait d'intervenir sur les conditions de sa production et par conséquent de passer d'une urbanisation spontanée ou urbanisation du laisser-faire à une urbanisation volontaire.

Toutefois, il importe de noter que les villes n'ont pas attendu l'apparition de l'urbanisme pour être construites selon un certain nombre de critères. Il a existé de nombreuses expériences historiques témoignant d'une volonté de rationaliser l'occupation des villes à partir d'options décidées par quelques autorités, depuis les plans tracés par Hippodamos de Milet au Vème siècle av. J. C à travers les premières prescriptions formellement édictées sur la construction, sur la voirie et sur les services urbains dans les cités ioniennes de la Grèce antique jusqu'aux grands travaux entrepris à Barcelone par Cerda vers le milieu du XIX siècle, à Paris par le Baron Haussmann sous Napoléon III en passant par le Maréchal Vauban ingénieur rendu célèbre par ses projets pour les villes garnisons au XVII siècle. De plus, il a existé de nombreuses expériences historiques témoignant d'une volonté de rationaliser l'occupation des villes à partir d'options décidées par quelques autorités comme le système officiel d'urbanisme dans l'empire chinois ou encore celui des Aztèques au Mexique avant l'arrivée des Espagnols.

Le mot aménagement a fait son apparition dans le langage technique en 1919 lors de l'adoption de la loi sur l'aménagement, l'extension et l'embellissement des villes. Dans la période allant de la seconde moitié du XIX au début du XX siècle, l'urbanisation s'était soudainement accélérée sous l'influence de la révolution industrielle. Ainsi, est apparu un besoin pressant de mise en ordre des grandes villes manufacturières en formation dans le monde occidental, notamment en Europe. Ce volontarisme manifesté en matière d'édilité plongeait ses racines dans un courant de pensée réformiste ayant quelques décennies auparavant grâce aux idées avancées par Saint Simon (1760-1825), Owen (1771-1858), Fourier (1772-1837) et Howard Ebenezer (1850-1928) entre autres pour la promotion de meilleures conditions de vie en faveur de la classe ouvrière.

A partir du début du XX siècle, le souci d'aménager l'espace a commencé à sortir du cadre restreint des villes pour porter sur l'ensemble des territoires. La grande Bretagne a été le premier à envisager un aménagement global de son territoire dans les années ayant suivi la

⁴ Théorie générale de l'urbanisation, Paris, Seuil 1979

grande crise économique de 1929 et les destructions de la deuxième guerre mondiale. Ce concept d'aménagement du territoire a été transposé par la suite en France sous l'initiative de Claudius Petit, Ministre de la reconstruction mais l'application de politiques publiques dédiées à cette activité n'y démarré qu'à la suite de la publication en 1947 de l'ouvrage de Jean François Gravier « Paris et le désert français ». Les pays coloniaux ont été des fronts où un certain nombre d'innovations ont été expérimentées dans le domaine de l'urbanisme. Dans le cas français, par exemple, il y a le plan d'alignement de Pinet Laprade peu après la prise de possession de Dakar en 1857. Il y a aussi le cas des plans de Prost pour Casablanca et les autres grandes villes marocaines à partir de 1917. L'introduction de l'aménagement du territoire y est apparue plus tardivement au lendemain des indépendances. A ce titre, Liora Bigo et Eric Ross (2020), nous proposent que la planification urbaine occidentale ait d'abord été exercée en colonie (outre-mer) avant d'être exercé en Europe. Les Espagnoles appliquaient les lois des Indes dans leurs villes américaines bien avant que la première ville espagnole ne soit dotée d'un plan ou d'un schéma. Les Anglais ont aménagé Savannah et Philadelphie dans leurs colonies en Amérique bien avant d'aménager des villes nouvelles chez eux au Royaume-Uni. L'armée Française a effectué les percées des villes algériennes vingt ans avant que Haussmann ne perce Paris. Les innovations en urbanisme occidental ont été faites d'abord dans les colonies.

Selon Pierre Merlin, l'aménagement est un ensemble d'actions concertées visant à disposer avec ordre les habitants, les activités, les constructions, les équipements et les moyens de communication sur l'étendue du territoire. Entre aménagement et l'urbanisme, la différence tient en partie à un jeu d'échelle. L'urbanisme s'applique à la ville. Il présente un cas particulier d'aménagement codifié et dont les conditions de révision sont définies. On peut le traduire par aménagement urbain. Certains auteurs emploient du reste le mot composé aménagement urbanisme. Par contre, l'aménagement sans autre déterminant couvre toutes les échelles, de l'espace interétatique jusqu'à l'îlot dans un quartier.

Selon l'échelle, la nature des enjeux spatiaux et d'identités des acteurs varie. D'abord à l'échelle internationale, c'est le cas des régions frontalières. Les acteurs principalement concernés sont les décideurs nationaux et la bureaucratie à leurs ordres. Ensuite à l'échelle nationale, c'est l'aménagement du territoire qui se pose en fonction des spécificités régionales, en termes soit d'équilibre démographique et économique entre les régions, soit de relations entre villes et campagnes, soit de développement social et économique. A ce niveau spatial, dans un modèle hiérarchique les décideurs nationaux et l'administration centrale jouent un rôle sinon exclusif prééminent. En revanche, dans un contexte de décentralisation, les élus locaux et les administrations sous leur autorité peuvent avoir une plus grande visibilité si l'aménagement est une compétence transférée. Enfin, à l'échelle locale, c'est le niveau concerné par urbain ou rural. Les choix d'aménagement y sont le plus discutés, controversés, critiqués puisque les options arrêtées vont directement affecter la vie quotidienne et les ressources des populations, éventuellement sur de nombreuses générations.

Ainsi peut-on se demander si l'aménagement est-il une science, une technique ou art ? Il ne peut prétendre au statut de science, c'est-à-dire un ensemble organisé de connaissances relatives à certaines catégories de fait. En effet, la recherche en aménagement ne peut pas se prévaloir de concepts propres et de théorie élaborée unifiant synthétiquement

l'ensemble des savoirs sur les procédés de production urbaine. L'aménagement n'est pas non plus uniquement une technique, autrement dit un ensemble de procédés, méthodes de fabrication, car la production de la ville s'adosse sur un minimum de références théoriques. Il n'est pas un art, c'est-à-dire une manière de faire les choses selon des canons esthétiques et un idéal de beauté. Ses seules règles changeantes sont celles inscrites dans le droit de l'urbanisme. L'aménagement est plutôt une pratique, une action, un exercice d'application, d'exécution, la confrontation d'une idée avec les réalités du terrain impliquant des expérimentations, des hésitations, des risques d'erreur (transport, grands ensembles pour le logement social) dues à la complexité du projet architectural et urbain dont la valeur se juge d'après l'expérience davantage que selon la connaissance.

4.2. Les grandes étapes de l'aménagement urbain

Les étapes successives du développement économiques et sociales franchies par les sociétés humaines ont permis d'identifier des tendances et des méthodes d'aménagement ayant conditionné les espaces urbains afin de les adapter aux besoins de chaque moment historique. Il faut rappeler que ce n'est qu'au milieu du XIX siècle que l'on peut réellement parler d'aménagement urbain avec l'apparition des plans de l'architecte Cerdà pour Barcelone, de Haussmann pour Paris et d'autres qui ont suivi cette tendance dans l'élaboration d'idées en rapport avec les perspectives d'extension des villes au-delà de leurs centres historiques devenus étroits pour accueillir les nouvelles activités économiques engendrées par la révolution industrielle.

Les villes médiévales étaient pour la plupart construites sur des croisements de chemins, sur des espaces adaptés pour leur sécurité face à d'éventuelles menaces extérieures et, à cette fin, étaient entourées par des remparts leur donnant une configuration circulaire ou polygonale. Dans ces espaces, la métrique était le pas de l'homme, car on s'y déplaçait à pied. Au milieu du XIX siècle, il paraissait clair que la société entrait dans une autre dimension découlant de la révolution industrielle et de ses conséquences technologiques (électricité, chemin de fer, tramway...) impliquant la nécessité de nouveaux espaces urbains qui devaient être mis à disposition à partir des zones rurales ou semi-rurales. Dans ce contexte, le Plan d'élargissement de la ville de Barcelone ou les grands travaux haussmanniens à Paris étaient en totale rupture avec les pratiques jusqu'alors en vigueur dans la mesure où non seulement ils rectifiaient la voirie pour aérer le tissu urbain et améliorer la mobilité urbaine, mais aussi essayaient de prendre en compte les diverses activités de vie collective de l'époque. C'était le début d'un urbanisme fonctionnel fondé non pas sur des interventions ponctuelles, mais reposant sur un concept global de la ville.

L'aménagement urbain a évolué selon cette tendance jusqu'au début du XX siècle, en s'appuyant sur la naissance déjà officielle de l'urbanisme rationnel, très lié à la nouvelle conscience sociale, à des visions futuristes de la ville (ville-jardin) et très concentré sur des questions de logements, et d'ordre esthétique (*beautiful city* aux États-unis). Avec l'expansion économique prolongée de la période ayant suivi la seconde guerre mondiale, l'aménagement urbain est entré dans une nouvelle phase marquée par le discours dominant axé sur le concept keynésien d'interventionnisme central. C'est le temps de l'aménagement urbain technocratique. Dans cette période glorieuse du capitalisme dont l'un des attributs a

été le mode de régulation fordiste (production de masse, salaires élevés, consommation de masse), les villes grandissaient devant la nécessité de disposer d'espaces pour les grosses unités industrielles (zones industrielles), pour les travailleurs de ces usines (banlieues) et les employés des classes moyennes et les cadres des classes dirigeantes tous mobilisés par l'automobile. Du fait du développement des nouveaux moyens de transport de masse et de transport individuel, on s'éloignait encore plus à la périphérie des villes. Il en résultait d'importantes consommations d'espace. C'était par ailleurs l'apogée de la sectorisation stricte. Tous les espaces destinés à l'urbanisation étaient programmés pour être séparés et dédiés à des usages spécifiques. Les espaces périurbains ne pouvaient échapper à cette tendance.

Avec la crise économique mondiale survenue au début des années 1970, les concepts, keynésiens ont commencé à faire l'objet d'un abandon. Le chômage s'est amplifié, augmentant du coup le malaise social, notamment dans les quartiers populaires. Avec l'étalement périphérique, on assiste à une perte progressive de la citoyenneté. Les politiques publiques sont-elles mêmes de plus en plus influencées par les doctrines néo-libérales, et, se traduisent par une tendance à la décentralisation de l'action de l'État. Sur le terrain de l'aménagement, on s'aperçoit que les règles rigides de l'urbanisme traditionnel ne peuvent plus être imposées à une société naissante et aux gouvernements locaux dans le cadre de la gouvernance participative.

On se rend également compte que l'urbanisme perd, devant la rapidité des mutations économiques et sociale, sa capacité d'anticipation, et, que tout ceci conduit à d'incessantes révisions des plans. Il fallait donc se doter de cadres et de procédures plus flexibles pour la prise de décision. On parle d'aménagement stratégique. Ce paradigme repose sur l'importation dans le domaine territorial et urbain de concepts à usage dans le management des entreprises. Le mouvement a commencé aux USA d'abord avec la ville de San Francisco au début des années 1980. Le succès lié aux expériences a favorisé sa diffusion à travers le monde : Barcelone, Valence, Saragosse, Malaga, Bilbao, Lyon, Turin, Genève, Naples, Florence, Munich.

Dans les nouveaux discours, la ville est présentée comme le moteur de la croissance et du développement national par son pouvoir entraînant sur l'économie et l'ensemble des secteurs sociaux urbains (santé, éducation). A ce titre, elle doit donc être considérée comme un espace digne de tous les soins susceptibles d'accroître ses performances dans une conjoncture où car le territoire est devenu un élément de concurrence non neutre qui doit attirer les investissements étrangers et développer tout son potentiel économique, social et culturel. On se rend compte au cours de l'exercice de la planification stratégique que la ville n'est pas une entité monolithique qui fonctionne en toute autonomie. Au contraire, elle est le résultat complexe de relations entre différents acteurs publics et privés dont il faut rendre compatibles les plans par la négociation et le consensus. Ces synergies entre acteurs dans le travail de co-production de la ville ont révélé la nature systémique de l'organisation et de la dynamique urbaine. Par conséquent, le futur urbain ne doit résulter que d'un leadership partagé qui suppose la participation collective à la définition des enjeux, des objectifs et du mode opératoire prévu dans le cadre de l'aménagement.

L'élaboration d'un plan stratégique d'aménagement repose sur deux éléments essentiels : le partenariat public - privé et la participation citoyenne. Un tel outil doit renseigner notamment sur l'objectif général que la ville à une échéance déterminée en profitant des opportunités de son environnement et de ses propres potentialités et les sous-objectifs et l'ensemble des mesures concrètes qui doivent rendre possible la matérialisation de la vision future de la ville.

Au plan territorial et urbanistique, le plan stratégique doit permettre de traduire en actes d'aménagement les objectifs identifiés stratégiquement en matière de développement économique, social, culturel et de la durabilité. In fine, la planification stratégique revêt nécessairement une dimension prospective dans la mesure où les territoires et les systèmes de villes évoluent dans les contextes macroéconomiques très mouvants et de plus en inter connectés. Elle s'appuie sur les systèmes d'information les plus modernes pour traiter le grand nombre de données quantités et disposer d'une connaissance fiable en matière de prévision et de prospective.

4.3. Les principes généraux de l'aménagement urbain

Le projet d'aménagement représente le vecteur qui, à partir de la vision déclinée dans le plan stratégique, permet de transformer concrètement l'espace urbain. Ce processus de transformation vise à adopter la ville aux exigences de son temps et aux futurs de la population qui y habite, y travaille et y déploie les activités relevant de son épanouissement. Il s'agit d'un acte complexe autant dans sa conception que dans sa réalisation du fait de la diversité des procédures à engager, de la multiplicité des intervenants concernés et de l'hétérogénéité des approches qu'ils mettent en participant à l'action collective. L'enjeu majeur de projet réside dans l'harmonie à construire entre les différentes logiques publiques, privées, d'usage ou d'exploitations portées par les acteurs. La conception et la mise en œuvre d'un projet d'aménagement urbain impliquent que soient remplies certaines conditions.

4.2.1. Le concept de l'aménagement urbain

Le plan d'aménagement urbain est défini généralement par un architecte ou urbaniste qui lui donne corps en tenant compte de la configuration du terrain, de la mémoire de ces lieux c'est-à-dire du patrimoine bâti ancien et d'autres lieux uniques par leur valeur naturelle ou historique à partir desquels un mode de composition et un design sont conçus. Cela suppose également le respect d'un certain nombre de règles et de normes techniques permettant de conjuguer esthétique et fonctionnalité. Le projet urbain peut être orienté vers la solution de problèmes spatiaux de diverses natures. Il peut s'agir de la revitalisation de quartiers en crise faisant l'objet d'une exclusion économique ou sociale qui peut alimenter sinon de la violence endémique dans de tels espaces du moins des manifestations d'incivisme impactant également de manière négative l'ordre public ou la cohésion sociale. Vélin en Vaulx dans la périphérie de Lyon, le quartier de Hulme à Manchester, de Dalifort à la périphérie de Dakar et la création de nouvelles banlieues périphériques dans des métropoles en expansion sont des exemples de tels projets.

L'aménagement urbain peut aussi aller dans le sens d'un traitement de friches industrielles, ferroviaires ou militaires c'est le cas des *docks* de la Tamise à Londres, du site de l'ancienne usine Petersen à Dakar, de l'emprise de l'ex-Camp Lat Dior à Dakar ou bien de la requalification de grands ensembles tels que les immeubles en barre de l'après-guerre abattus et remplacés par des duplex autour des grandes villes françaises. Il peut également s'agir de la revalorisation de quartiers d'affaires ou la promotion d'éco-quartiers et de la restructuration d'un système de transport, c'est l'exemple du projet d'amélioration de la mobilité urbaine à Dakar.

Le projet urbain implique les interventions d'une pluralité d'acteurs. Outre les spécialistes précités, le projet mobilise d'autres praticiens tels que les ingénieurs de génie civil, les entrepreneurs de construction, les banquiers, les promoteurs immobiliers, les chercheurs universitaires en sciences sociales. Ces compétences peuvent donner lieu à une mobilisation au niveau national ou être importées de l'étranger. A la faveur de la globalisation, le marché des services liés au génie urbain connaît une grande expansion à l'échelle de la planète, provoquant une large diffusion des standards de construction par les grands cabinets d'architecte et d'urbaniste.

A ce dispositif, il faut ajouter les acteurs institutionnels qui assurent le rôle soit de maître d'œuvre soit d'encadreur. Il s'agit de l'État et des collectivités locales. Avec les politiques de décentralisation mais aussi à cause de la baisse des finances publiques on observe une recomposition du rôle de l'acteur étatique. Son désengagement dans certains domaines (logement social ou de haut standing, fourniture de l'eau...), privilégie les approches néolibérales pour l'aménagement des villes. C'est ainsi que son offre de services urbains passe de moins en moins par la voie de la régie directe et de plus en plus par celle de la concession à des sociétés d'économie mixte (SEM) ou au secteur privé. Ces acteurs privés sont souvent des corporations multinationales.

Ces relations entre acteurs publics et privés sont constitutives du marché de la maîtrise d'ouvrage des terrains. De plus en plus la conception des projets urbains prévoit un moment pour la consultation des bénéficiaires pour répondre à des exigences liées à la démocratie locale et au développement durable. Cette participation des futurs utilisateurs prend des formes variables selon les contextes nationaux. L'objectif visé est d'instaurer un débat sur les enjeux, les choix techniques, les coûts en vue de conférer au projet une légitimité que l'on considère comme un gage de réussite de sa mise en œuvre.

Ce mode opératoire revêt une importance essentielle dans la mesure où il représente le dispositif prévu pour intégrer la complexité des interventions, organiser les consensus et gérer la durée d'exécution du projet. La temporalité concentre d'autres types d'enjeux d'ordre managérial et économique dont il faut tenir hautement compte dans la conduite des projets urbains.

4.2.2. Le projet urbain

L'expression projet urbain est dans le discours des pratiques une notion majeure qui a quasiment éclipsé les termes traditionnels de la planification et de composition urbaine. Elle donne lieu cependant à des significations différentes selon les auteurs et les contextes

d'énonciation. L'idée d'agir sur la ville à travers des projets n'est une démarche nouvelle, au contraire elle a des origines lointaines. Mais la complexité des problèmes d'organisation spatiale et de gestion posée actuellement par les villes impliquent de plus en plus des solutions locales tenant largement compte du principe de coproduction et des réalités locales ainsi que des possibilités de leur évolution. Il s'agit d'un mode d'intervention basé sur l'intention de transformer entièrement ou partiellement la ville pour l'adapter aux moyens disponibles aux besoins de la population qui y habite, y travaille et y trouve un cadre de vie. Dans une démarche de projet, on cherche à aménager la ville en y associant l'ensemble des parties prenantes afin de rendre le processus de production urbaine inclusif et durable. Il s'agit d'une entreprise complexe dans sa conception, par la diversité des procédures à engager, la multiplicité des intervenants, l'implication de compétences et de métiers diversifiées et de plus en plus nouveaux.

P. Ingallina⁵, finit par soustraire l'essentiel de cette notion en énumérant quelques aspects majeurs : «un projet urbain ne se fait pas en un jour, mais il accompagne le processus de transformation urbaine dans la durée ; il ne peut pas répondre à la logique de l'urgence souvent invoquée par les maires. Il doit réunir des compétences multiples, car il s'applique à la ville qui est une réalité complexe, pas unique où formes matérielles et formes sociales sont liées dans des relations qui se sont établies dans le temps et dont il devra rendre compte. Il se réfère à une multiplicité de techniques dont la maîtrise ne peut être confiée aux seuls architectes ou ingénieurs, mais demande, selon le cas, d'autres compétences spécifiques et nécessaires pour sa faisabilité (y compris financière). Puisque il a une visée large, il doit permettre le débat et l'échange avec la population dont l'avis est déterminant ». Malgré cette énumération, la notion demeure floue. C'est dire que le projet urbain reflète sa portée, toujours en relation avec le contexte dans lequel il est adopté. Mais c'est également par rapport à sa « polysémie » qu'il échappe aux fixations classiques entraînées par la planification classique, linéaire et souvent très rigide. Mais pour mieux cerner cette « notion », il y est préférable de se pencher sur sa naissance et son adoption par les « fabricants » de l'urbain. La notion de projet urbain pose de manière centrale les questions de l'information et du dialogue entre les acteurs de la gestion urbaine. L'introduction par projet entraîne à la fois des changements dans la façon d'envisager la réalité urbaine et la manière d'intervenir. La Charte d'Alborg⁶ souligne la nécessité de la mise en œuvre de politiques d'aménagement intégrées comportant une évaluation stratégique des efforts, des changements urbains sur l'environnement. La notion de projet urbain recouvre de nombreuses situations et finalités. Pierre Merlin et Françoise Choay lui attribuent trois types de significations différentes selon l'échelle territoriale, le projet urbain politique, le projet urbain opérationnel et le projet urbain architectural ou urbanistique.

4.2.3. Le projet urbain politique

C'est la notion la plus récente du projet urbain. Elle est apparue au milieu des années 1980 ou dans la recherche de solutions de sortie de la crise des années précédentes, on commence à placer la ville et les territoires au cœur des stratégies contra-cycliques. Le projet de ville appelé aussi projet de territoire est un plan stratégique qui couvre tout un territoire communal ou intercommunal. Son objet consiste à afficher l'ambition de la ville et

⁵ P. Ingallina 2001

⁶ Charte d'Alborg est la charte des villes européennes pour la durabilité adoptée à Danemark, le 27 mai 1994.

les choix stratégiques retenus pour son développement dans le moyen et le long terme. Le projet urbain politique ou projet de ville est un document prospectif proposant une image future de la ville. Le projet de ville fédère la vision des décideurs et l'adhésion de la population d'un quartier ou d'une commune autour de la définition d'un projet collectif de quartier ou d'agglomération. Cette démarche rejoint les objectifs de la planification stratégique dans la mesure où elle repose sur l'identification des potentialités et des handicaps d'une collectivité territoriale, la saisie des enjeux majeurs de son développement local, l'organisation entre les parties prenantes à ce processus d'une démarche de consultation et partenariat, l'élaboration d'un projet consensuel sur l'avenir de la collectivité.

Ce projet construit à partir d'un diagnostic partagé décline les priorités du développement envisagé, l'atteinte des objectifs visés, ainsi que les acteurs chargés de la mise en œuvre du programme de développement urbain. Les opérations concrètes dont la réalisation est prévue par la suite sont conçues de manière ciblée par l'intermédiaire d'opérations spécifiques. Dans tout projet urbain politique, un soin particulier est attaché à l'approche marketing et au processus de consultation car l'un des buts majeurs poursuivis consiste à positionner la ville dans une dynamique concurrentielle, en particulier sur le plan de la localisation des entreprises. Au Sénégal, le projet de ville de Guédiawaye établi après la promulgation des lois de la décentralisation de 1996 avec l'appui de la commune de Grande Sainte (Dunkerque) recense l'ensemble des actions à mener dans chacun des domaines de compétences transférées. Il peut être consulté à travers le portail de ladite commune et le pôle urbain de Diamniadio pour la création de la ville nouvelle de Diamniadio.

4.2.4. Le projet urbain opérationnel

Le projet urbain opérationnel ou grande opération d'urbanisme est représenté par des opérations urbaines d'une certaine ampleur, étalées sur une durée pluriannuelle, généralement multifonctionnelles, associant des acteurs privés et publics nombreux et nécessitant une conception et une gestion d'ensemble. De tels projets comprennent plusieurs volets regroupés dans un programme piloté par un acteur qui en assure la maîtrise d'ouvrage. A la différence des projets de ville ou projets de territoire disposant sur les orientations stratégiques à long terme, ce type de projet se traduit sur une transformation concrète de l'espace et sont bornés dans le temps, sur des périodes longues pouvant aller jusqu'à 25 ans.

Ces *masters projects* selon François Ascher, peuvent être suscités dans les grandes villes mondiales par des événements particuliers comme l'organisation des jeux olympiques, des coupes du monde de football, des expositions universelles ou des réunions politiques de portée majeure. Ils peuvent être liés aussi à la réalisation de grands équipements urbains : un palais des congrès, un musée, un complexe des loisirs, une gare, un hôpital, etc. Ce qui est mis en avant dans la justification de ces projets, c'est leur capacité d'induire à plus ou moins longue échéance dans la ville une certaine dynamique (de croissance, de mutation, de restructuration), des effets structurants. Le *master project* doit agir comme un bras levier ou comme un catalyseur de développement urbain.

A ce titre, le terminal à conteneurs construit par *DP World* est destiné à positionner le port de Dakar dans le bassin de l'Atlantique nord, pour en faire un point d'éclatement de premier ordre du trafic maritime sur la côte ouest-africaine et le centre international de conférence Abdou Diouf de Diamniadio et qui a abrité le XVe sommet de la Francophonie en novembre 2014. Ce centre contribue à structurer le Pôle urbain de Diamniadio appelé à équilibrer le couloir urbain en voie de création entre Dakar et Thiès (AIBD, Université AMM, autoroute à péage).

4.2.5. Le projet urbain architectural ou urbanistique

On les rencontre aussi les appellations de projets d'édifice, de projets de construction, et de projets de bâtiments. C'est l'acceptation la plus traditionnelle de la notion même de projet dans le champ urbain. C'est le type de projet urbain le mieux connu en raison de sa tangibilité. L'objet est de construire un bâtiment sur un espace délimité, dans le cadre, dans un intervalle de temps déterminé et généralement court (moins de 5 ans en moyenne). Ce type de projet s'inscrit dans des conditions juridiques qui définissent deux figures centrales : le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre. Le premier, avec un statut public ou privé, professionnel ou intermittent est celui qui commande, finance et reçoit l'édifice et le second est celui qui le réalise.

Ce type de projet subit aujourd'hui un renouvellement. D'une part, les entreprises des bâtiments travaux publics (BTP), notamment celles de grande dimension, cherchent à intervenir plus en amont au niveau de la conception et du montage de projet. Le cas échéant, après la conceptualisation avec le maître d'ouvrage, elles remettent le produit fini clés en main. D'autre part, les évolutions les changements tournent sur des réflexions sur la dynamique des compétences, sur les processus d'apprentissage et les autres modes de capitalisation des savoirs. Le projet urbain architectural est centré sur un bâtiment ou un ensemble de bâtiments. C'est une opération à caractère architectural ou urbanistique plus intégrée à la fois dans ses objectifs et le processus de mise en œuvre. Il vise la réalisation d'un projet mono-spécifique confié à un maître d'œuvre unique qui pilote l'ensemble de la chaîne de production.

L'enjeu d'un tel projet se situe au niveau de son articulation aux autres éléments du tissu urbain et de son insertion dans son milieu environnant. La prise en compte de cette forme urbaine dépasse le domaine strict de la technique pour intéresser les aspects historiques, esthétiques, économiques culturels et sociaux. A titre illustratif, la controverse provoquée par la construction du monument de la renaissance africaine autour de la symbolique des figures représentées, de l'ancrage au site et par celle de l'autoroute à péage sur ses impacts le long de son tracé (assainissement, sécurité des habitants des quartiers traversés) a démontré a contrario la place qu'occupe la dimension environnementale dans un grand projet architectural ou urbanistique. Ces différentes acceptions, du projet urbain pour le devenir du territoire, font qu'elle constitue un outil pertinent de planification urbaine.

4.2.6. Le projet urbain un outil de la planification urbaine

L'expression projet urbain est devenue dans les discours et les pratiques d'aménagement une notion majeure qui a quasiment éclipsé les termes traditionnels de planification et de

composition urbaine. Elle donne lieu cependant à des significations différentes selon les auteurs et les contextes d'énonciation. L'idée d'agir sur la ville à travers des projets n'est pas une démarche nouvelle, au contraire elle a des origines lointaines. Mais la complexité des problèmes d'organisation spatiale et de gestion posés actuellement par les villes implique de plus en plus des solutions tenant largement compte du principe de co-production des réalités locales ainsi que des possibilités de leur évolution. Il s'agit d'un mode d'intervention basé sur l'intention de transformer entièrement ou partiellement la ville pour l'adapter aux moyens disponibles et aux besoins de la population qui y habite, y travaille et y trouve un cadre de vie. Dans une démarche de projet, on cherche à aménager la ville en y associant l'ensemble des parties prenantes afin de rendre le processus de production urbaine inclusif et durable. Il s'agit d'une entreprise complexe dans sa conception, par la diversité des procédures à engager, la multiplicité des intervenants, l'implication de compétences et de métiers diversifié pour relever le défi de la planification urbaine.

5. Les dimensions du projet urbain

Par rapport à la planification fonctionnaliste conçue selon une logique technicienne, linéaire et hiérarchique, la démarche de projet urbain se propose de penser la ville non pas par parties (centre historique à protéger, quartiers périphériques ou tout est permis) mais dans sa globalité tel un système relationnel entre les différentes échelles d'intervention d'une part et d'autre part entre les formes matérielles et sociales qui la constitue. Il s'agit d'une approche de l'aménagement qui repose également sur la multiplicité des compétences à impliquer dans le processus de transformation de la ville compte tenu du contenu multidimensionnel indiqué précédemment. Ce type de démarche incite au débat social pour la construction des consensus nécessaires à chaque phase de la recomposition urbaine. Dans un projet de ville, l'espace de concertation est ouvert aux destinataires tant au moment de la définition qu'au développement des opérations. La temporalité concentre d'autres types d'enjeux d'ordre managérial et économique dont il faut tenir hautement dans la conduite des projets urbains.

5.1. La mobilisation des ressources pour les projets urbains

Parmi les ressources à mobiliser les plus déterminants relèvent du foncier et du financement. Le foncier urbain coûte généralement cher, puisqu'en plus de la valeur des terrains physiques, le coût inclut les charges imposées par (mutations de titres) et les transformations de ces derniers (viabilisation, remblaiement, démolitions) ; (lotissement : arpentage, bornage, installation des VRD). Il peut arriver que dans certaines opérations, le foncier équipé (infrastructures, superstructures comprises) coûte autant que l'immobilier. Le marché foncier est affecté par la spéculation entretenue par le désir des opérations de maximiser leur rente. Pour juguler, les pouvoirs publics se dotent de moyens juridiques et fiscaux consistant d'abord la nationalisation ou la municipalisation des terrains ensuite la constitution de réserves au moyen d'instruments tels que la création de ZUP, ZAD, l'imposition des propriétés non bâties ou insuffisamment bâties et enfin l'expropriation pour cause d'utilité publique. Dans les contextes régis par la loi de l'offre et de la demande, les coûts fonciers sont répercutés sur les acquéreurs finaux.

Le caractère capitaliste des projets urbains de grandes envergures fait que les petites collectivités hésitent à s'y lancer, faute de moyens financiers suffisants et par crainte d'échecs possibles. Lorsqu'ils revêtent un intérêt national (projets d'équipement, protection ou accroissement du patrimoine historique, aménagements contre les catastrophes naturelles ou technologiques), l'État s'engage soit comme acteur principal en mettant à disposition les moyens de réalisation de tels projets, soit en s'associant par nécessité au secteur privé sur des bases contractuelles à définir accord partie (concession, mandat). De tels projets de prestige sont généralement accompagnés par la communication et le marketing devient une dimension importante en vue de la promotion de l'image et de l'acceptation des projets par le public. Les ressources financières dédiées aux projets urbains proviennent des établissements bancaires, soit des moyens budgétaires des collectivités publiques.

Les inscriptions budgétaires mobilisables par l'État sont non seulement entre les ministères chargés soit de l'urbanisme, soit de l'équipement ou bien du logement mais également tous les autres départements du gouvernement ayant une vocation à territorialiser l'action publique (santé, éducation, culture, action sociale...). Il peut arriver que l'acteur étatique fasse appel en appoint soit des capitaux privés soit à la coopération internationale (ADM au Sénégal) pour réaliser des objectifs d'aménagement concernant les villes (infrastructures culturelles et de loisir).

Les collectivités décentralisées peuvent recourir à des emprunts à la coopération décentralisée. Mais l'essentiel de leurs ressources destinés à l'aménagement urbain provient des taxes locales (taxe d'habitation, taxe professionnelle, taxes foncières, produits financiers fléchés comme la TOM, redevances perçues sur l'exploitation du domaine, frais d'acte enregistrés sur les projets de construction et les opérations d'urbanisme à caractère privé ainsi que les dotations de l'État (fonds de concours, fonds d'équipement des collectivités locales) versées dans le cadre du transfert des charges lié à la décentralisation. Ces fonds destinés à pallier l'insuffisance des moyens financiers des pouvoirs locaux soulèvent toutefois des problèmes de disponibilité et de régularité des versements.

5.2. Le temps et la dynamique de gestion de projet urbain

Cette dimension de l'acte d'aménagement n'est pas la moindre, compte tenu de l'impérative nécessité de trouver un équilibre entre les moyens d'action, les coûts et les délais d'exécution car la temporalité des enjeux et celle de l'action des opérateurs ne coïncide pas dans la plupart des cas. En outre, il s'impose la nécessité d'articuler les objectifs sur le long terme (10 à 15 ans) et le court terme (1 à 2 ans) surtout qu'il est de plus en plus question de développement durable.

Un projet urbain a vocation à s'inscrire dans des durées longues, puisqu'il s'agit de résoudre des problèmes immédiats de fonctionnement et de montrer une vision de la ville dans le futur à partir d'un environnement marqué par les changements, l'instabilité et l'incertitude. L'enjeu consiste essentiellement à maîtriser le temps pour assurer la pérennité du projet. Quel dispositif organisationnel et quels partenariats sont à même de garantir à court et long

terme les divers intérêts de la collectivité et ceux des acteurs privés présents dans le projet au moment de sa période de validité ?

L'expérience montre la difficulté à mettre en place les grandes stratégies urbaines s'appliquant à même échelle territoriale (aire métropolitaine) qui exigent de longues durées. De tels projets s'inscrivent généralement dans une logique d'intervention publique. Les investisseurs privés (banquiers, promoteurs, assureurs) caractérisés par une sensibilité particulière aux risques du marché et donc la prudence, s'inscrivent leurs engagements dans des démarches à court terme. L'articulation des temporalités, des niveaux d'échelle et des logiques d'acteurs, illustre la complexité de la conduite d'un projet urbain et rend compte l'importance déterminante dans sa réussite de la qualité de l'organisation adaptée (management) au système d'acteurs aux différents monuments de la production de la ville.

5.3. La démarche de projet en matière d'aménagement urbain

5.3.1. La cohérence et la logique ascendante du projet d'aménagement urbain

Par rapport aux pratiques traditionnelles ayant cours en matière de planification urbaine, la démarche de projet se distingue par la cohérence et la logique ascendante, le caractère intégré et l'ouverture démocratique, la souplesse et l'ouverture du processus de planification. Dans la planification traditionnelle, l'objectif visé relativement à la résolution de la problématique urbaine, a une échelle macro-spatiale. Un Plan Directeur d'Urbanisme (PDU) projette une vision générale intégrée des différentes facettes de l'agglomération qu'il a l'ambition de produire. De ce plan général sont déduits des projets particuliers qui doivent s'emboîter et s'intégrer au schéma directeur précis et figé. L'inadaptation de l'un à l'autre est résolue par un système de dérogation (zone rurale du PDU de Dakar de 1967).

Dans une démarche de projet, c'est de moins en moins le plan d'ensemble qui dicte les projets particuliers et de plus en plus ces derniers qui composent le plan global. Ce n'est donc plus une logique descendante, du plan au projet, mais une logique ascendante du projet au plan, avec un va-et-vient fréquent entre les deux échelles qui permet un approfondissement du projet urbain dans sa problématique locale et globale. C'est le projet urbain, par son caractère précis et concrète qui a une réelle capacité de transformer la ville, de lui donner une forme perceptible visuellement locale et globale.

5.3.2. Le caractère intégré dans la formulation du projet urbain

Le projet urbain traditionnel est basé sur des objectifs généraux définis par des experts et des options étayées par une argumentation scientifique. Il est guidé essentiellement par une approche juridique et réglementaire aboutissant à la fixation de normes de superficie, de densité, de prospect (hauteur, gabarit, recul...), d'équipement qui occulte la spécificité du lieu à aménager, son identité, son symbolisme ou son image.

Le projet urbain est au contraire une démarche d'insertion aux caractéristiques particulières du site. En outre, il propose l'implication des acteurs concernés au processus

d'aménagement. Il ne s'agit de faire prévaloir vaille que vaille l'intérêt général, mais de légitimer celui-ci par la formation de compromis avec les intérêts particuliers. Par son potentiel mobilisateur, le projet urbain facilite les débats et la constitution de partenariats actifs sur un objet précis débouchant sur une proposition concrète au lieu d'objectifs généraux d'aménagement souvent abstraits pour la société. Le plan d'ensemble tend à être produit par le secteur public et les agences étatiques alors que le projet urbain tend à être produit par les intérêts privés et investisseurs. La nature de ces acteurs est très différente.

5.3.3. La souplesse du projet urbain dans le processus de planification urbaine

Dans la planification traditionnelle, le projet est bien défini. Il est réalisé en vertu des dispositions prévues par les prévisions, sans considération des écarts possibles entre la conception et la réalisation. La démarche de projet n'a pas vocation à être figée et dictée par une approche linéaire. Elle se distingue par son évolutivité puisqu'elle doit s'inscrire dans un environnement en évolution. Sa rationalité n'est pas donnée d'avance. Elle se fabrique progressivement au cours du processus de planification urbaine. C'est un attribut qui permet une adaptation aux opportunités, aux incertitudes et un positionnement qui cherche à associer dans la conception et la mise en œuvre du projet des acteurs diversifiés. Le projet urbain doit permettre l'apprentissage des acteurs au sein du processus de planification et d'appropriation du projet par la population afin de garantir une pérennité.

En contrepartie, pour que ce type de gestion ouverte et participative ne se transforme pas en approche empirique dépourvue d'ancrage méthodologique, contrairement à l'urbanisme, l'établissement du projet urbain doit, comme dans la planification traditionnelle être formalisé, explicite et rendu durable par un certain nombre de prescription opposables aux acteurs. Autrement dit, les stratégies d'intervention doivent obéir à des procédures et porter sur des schémas d'action et non sur un assemblage de choix particuliers.

A cet effet, le projet urbain peut-il être une discipline nouvelle ou une approche rénovée des pratiques d'aménagement urbain préexistantes ? Certains auteurs l'associent au design urbain qui, partant de l'hypothèse de la perte de l'identité de la ville, propose son réaménagement en prenant en compte l'histoire des lieux et des habitants pour en faire des espaces signifiants et appropriables par les usagers. D'autres soulignent la différence entre les deux approches. Certains s'inspirant de leur expérience dans la conduite de travaux d'aménagement soulignent que le projet urbain se situe à un niveau intermédiaire entre le plan et le projet traditionnel. Où parlent-ils volontiers d'urbanisme de projets quand ce sont les projets particuliers qui forment le projet global dans une approche fonctionnaliste de la ville.

6. Conclusion

La planification est le résultat d'une réflexion prenant en charge les problèmes urbains en vue de leur trouver des réponses pertinentes et renouvelées. En effet, il s'agit d'un exercice difficile en raison de la diversité des questions qui se posent au regard de la rapidité de la croissance démographique des villes notamment en Afrique. Au fil du temps, le concept de planification urbaine intégrée qui est inscrit dans la notion plus large de développement

durable, est au centre du débat sur la maîtrise du processus urbain. A tout considérer, le projet urbain ne relève pas d'une profession (urbanisme, architecture, design...), mais se réfère à une compétence, à une démarche. Il s'agit de constituer une équipe pluridisciplinaire et d'adopter une attitude ouverte pour composer avec l'existant.

7. Références bibliographiques

- Bacque, M.H., Gauthier. M.2011, participation, urbanisme et études urbaines Quatre décennies de débats et d'expériences depuis « A ladder of citizen participation » de S. R. Arnstein 2011/1, pages 36 à 66.
- Da Cunha A. 2003, « Développement durable : éthique du changement, concept intégrateur, principe d'action », in RUEGG Jean, Développement durable et aménagement du territoire, PPUR, Lausanne, pp. 13 - 28.
- Da Cunha A. 2011, « Les éco quartiers, un laboratoire pour la ville durable : entre modernisations écologiques et justice urbaine », in ERES ? Espaces et sociétés n°144-145, pp. 193-200
- Diop, A. 2004, Villes et aménagement territoire au Sénégal, thèse de doctorat d'Etat, Ucad, Dakar.
- Diop, A. 2004, Villes et aménagement territoire au Sénégal, Ucad, Dakar, Département de géographie, thèse de doctorat d'Etat.
- Dupuy Gabriel, Merlin C. Merlin P.2003, L'aménagement du territoire. In: Annales de Géographie, n°631, P.330
www.persee.fr/doc/geo_0003-4010_2003_num_112_631_934
- Hernandez, F. 2003, Le processus de planification des déplacements urbains entre projets techniques et modèles de ville. Institut d'Aménagement Régional. Aix-en-Provence, Université d'Aix-
- Ingallina, P. 2001, Le projet urbain. Presses universitaires de France, Paris.
- Juin-Riolland, 2003, Initiation à la géographie. Devenir géographe, Paris, Vuibert, 119p
L'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Paris.
- Lacaze J-P. 1995, Introduction à la planification urbaine ; Un précis d'urbanisme à la française, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Paris,
- Lacaze, J.P. 1995, Introduction à la planification urbaine ; Un précis d'urbanisme à la française, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Paris.
- Mathieu, N., Guermond. Y. (2011), La ville durable, du politique au scientifique, Editions Quæ, France
- Mbow, L. S, 1992, Dakar : croissance et mobilité urbaines, Université de Paris X Nanterre, thèse doctorat d'Etat, Paris.
- Mbow, L. S, 2017, Quand le Sénégal fabrique sa géographie, Harmattan-Sénégal.
- Mbow, L. S. 1992, « Les politiques urbaines : gestion et aménagement » In Diop M. C. (sous la direction de) : Sénégal. Trajectoires d'un Etat, Codesria, Dakar.
- Meelin P. Et Choa F. (2005), Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, PUF, Paris.
- Pinson, D. 2004, "Disciplinaire, transdisciplinaire, disciplinaire, pluridisciplinaire...L'urbanisme indiscipliné : une discipline pluridisciplinaire ?" Lieux communs (revue du LAUA, École d'architecture de Nantes) (7).
- Pinson, G. 2002, Des villes et des projets. Changement dans l'action publique et institutionnalisation de nouveaux territoires politiques. To change or not to change ? Les changements de l'action publique à l'épreuve du terrain.
- Pinson, G. 2005, Le projet urbain comme instrument d'action publique. Gouverner par les instruments. P. LASCUMES and P. LE GALÉS. Paris, Presses de Sciences Po: 199-233.
- Pinson, G. 2006, Planification stratégique : vecteur ou substitut de l'intégration métropolitaine. Governance and spatial discontinuities: Reterritorialization or a new polarization of metropolitan spaces, VRM, Montréal.
- Ross, E. et Bigo, L. 2020, Network development in urban practices in Senegal, Springer USA (L'aménagement du réseau dans les pratiques urbaines du Sénégal, Springer USA).
- Stevens, J.2000, Lille et sa région urbaine, la bifurcation métropolitaine. Harmattan, Paris. Diop, D., Timéra, A.S. (2018), Diarniadio, Naissance d'une nouvelle ville: enjeux et défis de la gouvernance
- Timéra A.S.2017, Les politiques urbaines face à l'habitat précaire à Dakar: géohistoire des mobilités résidentielles. Normes institutionnelles et pratiques populaires de l'espace, Paris, université Paris VII/Paris Diderot