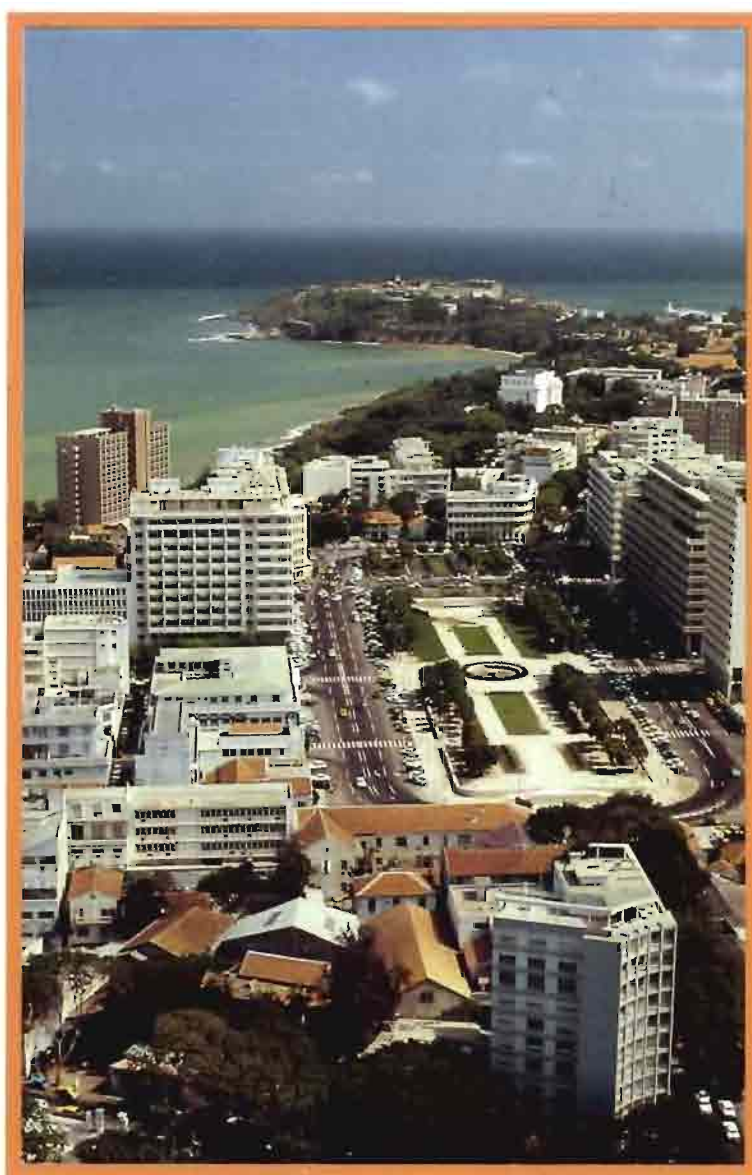


Bulletin
d'Informations
Architecturales



DAKAR

Dakar

Avec Dakar, cette série de portraits des grandes villes du monde aborde pour la première fois l'Afrique noire avec laquelle la France entretient des liens de coopération étroits. A l'heure où s'édifie la tour de Babel européenne, les relations nord-sud ont aussi leur importance, en particulier entre pays francophones. Cette publication espère y contribuer modestement.

L'auteur, Alain Sinou, est architecte-urbaniste, docteur en sociologie, et chercheur à l'ORSTOM*. Il a travaillé sur l'urbanisation et l'histoire urbaine de nombreuses villes africaines où il a séjourné. *Porto Novo, ville du Bénin* (éd. Parenthèses, 1988) et *Les villes d'Afrique noire entre 1650 et 1960* (avec J. Poinot et J. Sternadel, ed. Ministère de la coopération / La Documentation française, 1989) figurent parmi ses publications les plus récentes.

La rédaction remercie tout particulièrement Roland Depret, architecte à Dakar, Alain Couchey, architecte-enseignant à Dakar et Sylvie Jaglin, agrégé de géographie, pour leur amicale contribution. - Gw. Q.

* Institut français de recherche scientifique pour le développement

Dakar, la capitale du Sénégal compte aujourd'hui environ un million et demi d'habitants. Fondée sur la côte du Cap Vert au milieu du XIX^e siècle face à l'ancien comptoir d'esclaves de l'île de Gorée, cette ville joue depuis longtemps un rôle économique et politique prépondérant dans cette partie du monde. Cité symbole de la négritude, Dakar fut d'abord un lieu de traite puis un des principaux pôles de colonisation en Afrique noire. Aujourd'hui, face à une croissance difficilement maîtrisable, cette ville est confrontée à de nombreux problèmes, spécifiques aux métropoles des pays en développement. L'histoire chaotique de son urbanisation a donné lieu à des paysages urbains fort contrastés, tant dans l'organisation spatiale que dans l'architecture. La disponibilité en terrains et les faibles contraintes physiques du site font que les formes d'occupation du sol s'ajoutent plus qu'elles ne se superposent. Aussi, l'organisation urbaine et le paysage actuel rendent encore bien compte des différentes époques qui marquent la cité et du dynamisme de certains acteurs.

SOMMAIRE

p 2

L'urbanisation dakaroise

*La capitale du Sénégal
Une politique urbaine
mouvmentée*

p 7

Les tissus urbains

*Gorée le comptoir
Le quartier commerçant
Le plateau
La ville africaine*

p 20

Une métropole du tiers-monde

L'URBANISATION DAKAROISE

La capitale du Sénégal

Le voyageur qui visite Dakar ne peut qu'entrevoir l'originalité du site, plus lisible sur une carte : la ville s'étend

sur la presqu'île du Cap Vert, "finistère" occidental de l'Afrique noire où l'absence de relief favorise l'extension spatiale de l'agglomération. Ce site de basse altitude (de 10 à 30 mètres si l'on excepte les deux collines des Mamelles à l'ouest) n'est cependant pas totalement urbanisé. Si pendant longtemps Dakar se développe à partir du port, l'agglomération est aujourd'hui composée de quartiers résidentiels parfois distants de plusieurs dizaines de kilomètres du centre administratif et commercial. Schématiquement, on peut distinguer deux grandes zones, le noyau urbain au sud, et Pikine à l'est, qui du fait de l'accroissement démographique se rejoindront un jour prochain.

Ville portuaire entourée par la mer, Dakar paradoxalement n'est pas une ville ouverte sur l'océan. L'absence de relief le rend invisible dès que l'on s'éloigne des côtes et les entrepôts du port renforcent cet effet de barrière : pour découvrir l'environnement maritime, il est nécessaire de monter aux derniers étages des quelques tours du centre ville ou au sommet du minaret de la grande mosquée qui dominant une cité essentiellement constituée d'édifices en rez-de-chaussée ou d'un ou deux étages.

L'origine de la ville résulte en grande partie de son site. Le Cap Vert, bordé de côtes rocheuses, définit une rade en eaux profondes et protégée de la "barre", où peuvent mouiller les navires en toute sécurité. Au nord comme au sud, sur plusieurs centaines de kilomètres, se déroule une côte rectiligne et sablonneuse difficilement accostable en raison de la barre permanente de vagues que seuls les pêcheurs sénégalais peuvent franchir sur leurs pirogues. Les abris naturels font défaut et les embouchures de fleuves où se réfugiaient autrefois les bateaux ne sont plus adaptées dès le milieu du XIX^e siècle au tonnage des navires.

Une extension différenciée

Si l'agglomération s'étend aujourd'hui sur une grande partie de la presqu'île, elle reste centrée sur le port situé au sud-est et point de départ de son développement. Bien que ville nouvelle, Dakar se caractérise par un urbanisme au coup par coup, principalement fait de percements de voirie et de lotissements successifs. Les administrateurs qui souvent manquaient de moyens, voire d'imagination, ont reproduit des modèles d'établissements issus des principes de l'urbanisme occidental. A partir du milieu du XX^e siècle, n'arrivant pas à maîtriser la croissance démographique et l'extension spatiale, ils parent au plus pressé et suivent l'urbanisation sans jamais la rattraper.

En retrait de la zone portuaire s'étendent les quartiers commerciaux, eux-mêmes bordés par les quartiers administratifs et résidentiels qui datent aussi de l'époque coloniale. Ces quartiers aux rues orthogonales bordées de petits immeubles s'ordonnent autour de quelques axes et d'une grande place, la place de l'Indépendance. Au nord-est du port, s'étend le long de la voie de chemin de fer la



zone industrielle au tissu plus lâche, séparée des quartiers d'habitations par "l'autoroute".

Le quartier de la Médina prolonge la ville "européenne" au nord-ouest et marque le début de la ville "africaine". Essentiellement résidentiel à sa fondation, il abrite aujourd'hui plusieurs marchés et une activité commerciale tournée vers la population africaine. L'habitat n'y est plus fait d'immeubles de plusieurs étages mais est composé de "concessions" ou de villas, la plupart en rez-de-chaussée, où résident des familles souvent nombreuses. La densité de construction, très forte à la limite du centre ville diminue au fur et à mesure que l'on s'en éloigne.

La vaste zone de Grand Dakar qui fait suite à la Médina au nord, est plus hétérogène, même si elle reste à dominante résidentielle. De fait, elle désigne l'aire principale d'extension de la ville après 1945 et regroupe des quartiers fort différenciés. Certains sont lotis et accueillent tantôt des populations pauvres entassées dans des concessions, tantôt les classes moyennes et supérieures installées dans des villas (Fann résidence, Point E) ou dans des immeubles de plusieurs étages (quartier SICAP) qui rappellent les grands ensembles construits à la même époque en Europe. D'autres zones sont investies de manière "spontanée" par les nouveaux migrants qui s'y installent sans respecter les réglementations urbanistiques.

Grand Dakar s'achève à la limite de l'ancien village de Ouakam situé au pied du point culminant du cap, le massif des Mamelles, haut d'une centaine de mètres. Au nord s'étendent de manière plus clairsemée d'autres quartiers résidentiels qui se sont développés à partir d'anciens villages Lébous, comme Yoff, et qui ont, pour certains, une vocation touristique (N'Gor, Les Almadies). L'agglomération reprend quelques kilomètres plus à l'est, avec le quartier de Pikine où vivent tous ceux qui ne peuvent se loger à Dakar et qui est devenu une ville à part entière, forte de plusieurs centaines de milliers d'habitants. Enfin, plus à l'est encore, le long de la route qui traverse le cap, d'autres quartiers spontanés se développent jusqu'à la ville de Rufisque distante du centre de Dakar d'une vingtaine de kilomètres.

La métropole dakaroise est confrontée à des problèmes de transport de plus en plus aigus, accentués par la configuration du Cap Vert. Si la ville s'allonge d'ouest en est, l'activité économique reste concentrée à l'extrémité sud de la presqu'île et les réseaux existants ne suffisent pas pour organiser le transit de la population des lieux de résidence vers les lieux de travail. En outre, les autobus de la société nationale ne desservent que les grands axes et sont en nombre insuffisant ; aussi les transporteurs privés, les "cars rapides" identifiables par leurs couleurs bleus et jaunes et leurs décorations, sont de plus en plus nombreux. Mais ils n'apportent que des solutions partielles dans une ville qui s'étend principalement à l'horizontale, où les problèmes de transport sont donc de plus en plus ingérables.

Une économie diversifiée

Comme dans de nombreux pays en développement, la capitale nationale est devenue une métropole qui par sa taille et ses fonctions domine toutes les autres villes du pays. Pôle d'immigration, elle accueille toutes les ethnies du pays, Wolof bien sûr, mais aussi Sérère, Diola ou Toucouleur. La croissance démographique annuelle de la ville après avoir frôlé les 10% dans les années soixante, avoisine aujourd'hui les 4%. Malgré cette diminution, le rôle prépondérant de Dakar demeure.

L'économie est à l'image de celle de nombreuses villes d'Afrique noire. Le secteur industriel de production est relativement peu important (huileries, fabriques de matériaux de construction, textile ...) et n'occupe qu'une faible part de la population. Les usines ont tendance à fermer du fait de leur manque de compétitivité, qui se lit dans la vétusté et l'ancienneté des bâtiments de la zone industrielle. Seule la pêche en haute mer, contrôlée en grande partie par des flottes étrangères, est un secteur en essor et a amené la création de conserveries. Elle s'ajoute à la pêche traditionnelle encore très dynamique comme en

La presqu'île du Cap Vert vue depuis son extrémité sud.

Au premier plan, le palais de justice de Dakar et derrière le centre de la ville (Ph. Renaudeau / Hoa Qui).

témoigne par exemple le marché aux poissons de Soubédioune qui se déroule sur une plage en bordure de la comiche.

En revanche, les activités commerciales sont nombreuses et diversifiées. Toutes les productions de l'intérieur du

pays aboutissent à Dakar où elles sont soit consommées soit exportées (la potasse des mines du nord ou le sucre produit à Richard Toll). De la même façon, tous les produits importés arrivent dans cette ville, principal marché de consommation du pays. Si la communauté libanaise de Dakar contrôle aujourd'hui une part importante du commerce de gros, les Sénégalais maîtrisent les autres circuits de distribution. L'artisanat occupe aussi de nombreux Dakarais, maçons, réparateurs, chauffeurs, tâcheurs, etc.

La majorité des activités à Dakar relève du secteur "informel", non reconnu par l'Etat, et s'exerce dans les lieux les plus divers, non programmés. Une pièce, une cour, une portion de rue suffisent pour installer un établi, un dépôt ou un étal. Seules les activités contrôlées par les pouvoirs publics sont localisées dans des zones spécifiques, la zone industrielle et le "Plateau" qui accueille les principaux bâtiments publics.

La crise de l'emploi ne permet pas à chaque Dakarais d'avoir un travail stable. Les individus sans activité fixe restent nombreux et tous ceux qui ne disposent d'aucune qualification, peuplent les rues en offrant leurs services : les plus chanceux sont "Bana-bana", c'est-à-dire vendeurs ambulants de produits de contrebande (cigarettes, faux sacs Vuitton etc), les autres sont "boys", "boys du boy", ou mendiant pour le compte d'un marabout.

Pour pallier à la faiblesse des revenus d'un seul emploi, de nombreux citadins ont une activité agricole. Fonctionnaires et commerçants possèdent souvent un "jardin du dimanche" dans les "Niayes" de la presqu'île, c'est à dire dans des zones où la nappe phréatique affleure et permet une culture intensive. Vergers et potagers s'y développent et approvisionnent le propriétaire et sa famille et éventuellement le marché. Cette occupation agricole du sol peut en outre s'avérer une bonne affaire : encore distants de la ville, ces jardins peuvent devenir un jour terrains à bâtir.

La richesse des Dakarais repose souvent sur leur capacité à posséder plusieurs activités dans des secteurs très différents. Les familles les plus puissantes sont celles dont tous les membres émargent d'une manière ou d'une autre à l'ensemble des activités urbaines. Ce mode d'insertion économique a aussi des incidences dans la vie politique et sociale. Le Sénégal, un des rares pays d'Afrique noire où existe une opposition structurée et où le président de la république est élu, n'échappe pas au pouvoir de certains groupes de pression économiquement puissants; et Dakar, cadre privilégié des joutes au sein de la classe politique traditionnelle, est aussi le lieu où les commerçants et les

marabouts musulmans jouent de leur influence, notamment dans les politiques urbaines.

Une politique urbaine mouvementée

Une ville nouvelle

Dakar, fondé en 1862, est une ville nouvelle implantée sur un site quasiment vierge. Cet acte volontaire s'inscrit dans le processus de colonisation de la région par la France. Les contacts sont cependant anciens entre les côtes sénégalaises et l'Europe ; les navigateurs portugais fréquentent la presqu'île du Cap Vert depuis le XV^e siècle. Ils la nomment ainsi en raison de la végétation qui la couvre et par opposition au Cap Blanc, désertique, situé quelques centaines de kilomètres plus au nord dans un paysage de sables. Leur succèdent au début du XVII^e siècle les Hollandais, les premiers à fonder un "établissement" non pas sur la terre ferme où ils craignent de s'installer mais sur une petite île voisine, qu'ils nomment Goed Rée (qui deviendra Gorée), c'est à dire la bonne rade. A la même époque les Français se fixent le long de cette côte à l'embouchure du fleuve Sénégal (Saint-Louis) et les Anglais à l'embouchure de la Gambie (Saint-James). La traite des esclaves avec le développement des plantations en Amérique Latine devient un commerce de plus en plus lucratif et jusqu'au début du XIX^e siècle les comptoirs sénégalais vivront principalement de cette activité.

Néanmoins, rares sont les Européens des comptoirs qui osent se rendre sur la terre ferme. Le Cap Vert est réputé particulièrement maléfique et dangereux tant par la présence endémique de certaines maladies (fièvre jaune, paludisme) que du fait des pillages par les populations locales des navires égarés ou échoués. Aussi, malgré l'intérêt économique que peut représenter un établissement sur la côte, nombreux sont ceux, commerçants goréens et administrateurs coloniaux, qui hésitent encore à s'y implanter.

Seule y vit de manière permanente la population autochtone, les Lébous qui subsistent grâce à la culture vivrière, la pêche et les "coutumes" perçues sur le trafic de denrées et d'esclaves acheminés depuis les royaumes de l'intérieur vers le comptoir de Gorée. Les Lébous, regroupés en petits villages, ne subissent guère la pression des royaumes voisins, plus puissants, le Cayor et le Wolof. Dans cette région côtière, les formes politiques sont instables, ce qui explique l'absence de tradition urbaine forte, contrairement à l'intérieur du continent. Les comptoirs, puis Dakar, seront les premières formes d'urbanité dans cette aire culturelle.

La création de Dakar ne résulte pas seulement des qualités du site. Le Ministère de la Marine et des Colonies envisage au début du XIX^e siècle d'occuper la presqu'île du Cap Vert afin de développer l'agriculture et le commerce, et notamment la plantation d'arachide dont l'Europe est très demandeuse. Dakar doit, dans ce projet de colonisation économique, devenir un vaste entrepôt des nouvelles productions. En outre, cette ville doit marquer la présence physique de la France "moderne" sur ce continent, et ne saurait donc ressembler aux comptoirs régis par les intérêts privés des traitants.

Un plan de lotissement est dessiné et des parcelles sont bornées, afin que l'installation des habitants soit mieux contrôlée. Parallèlement, les premiers équipements sont réalisés. Au phare construit en 1864 sur les collines des Mamelles, s'ajoutent le dépôt à charbon, les jetées du port



Vues de Dakar dans les années 1920.

En haut et en bas le quartier du Plateau aux maisons coloniales recouvertes de tuiles mécaniques et entourées de balcons ou de vérandas. Au centre le "village indigène" où sont installés dans des "baraques" de bois les nombreux Africains qui ne peuvent résider dans les premiers quartiers de la ville (cartes postales, collection A. Sinou).

et quelques casernes. Cependant, Dakar subit la concurrence des anciens comptoirs, Gorée tout proche, Rufisque, et même Saint-Louis où demeurent le gouverneur de la colonie et son appareil administratif. Si les Goréens sont nombreux à demander des parcelles dans la ville nouvelle, rares sont ceux qui édifient des magasins ou des habitations. L'administration aimerait encourager la migration vers Dakar pour rentabiliser l'occupation territoriale et les investissements mais les commerçants préfèrent s'installer dans le comptoir voisin de Rufisque, plus libéral économiquement.

Une capitale

L'essor de Dakar débute avec l'achèvement de la voie de chemin de fer entre cette ville et Saint-Louis en 1885. Dakar devient progressivement le principal port de la colonie depuis lequel sont exportées les productions de l'intérieur du continent. Escale sur la route du Brésil, principal lieu d'échange entre les colonies françaises d'Afrique et la métropole, ce port devient aussi pour la Marine un pôle stratégique pouvant servir de refuge en cas de conflit. A cet effet, de nouvelles jetées construites entre 1898 et 1908 définissent un vaste bassin protégé, progressivement agrandi en fonction du trafic. Quant aux autres ports de la colonie, Saint-Louis et Rufisque, ils perdent leur raison d'être, notamment après 1923, lorsqu'est créé un réseau ferroviaire continu entre Dakar et l'intérieur du continent.

L'effort en matière d'équipement s'accompagne d'actions spécifiquement urbanistiques entre 1900 et 1930. Dakar acquiert alors une fonction politique : la ville devient la capitale de la fédération de l'Afrique Occidentale Française, l'AOF, qui regroupe huit colonies, et le territoire du Cap Vert, c'est-à-dire la presqu'île, désormais autonome de la colonie du Sénégal. La politique de développement de Dakar, désormais décidée par le Gouvernement Général de l'AOF, s'oriente dans deux directions. Un effort d'équipement tout d'abord afin d'améliorer le paysage de la capitale : de nombreux bâtiments publics sont élevés, de nouvelles rues sont tracées, des égouts sont creusés. Un souci de prise en compte de l'accroissement de la population ensuite : le nouveau statut de la ville renforce les migrations ; la population

avoisine à cette époque les quarante mille habitants et les quartiers d'habitation débordent du cadre initial. Le gouvernement commence à se préoccuper de cette question et envisage de distinguer dans la ville les quartiers européens des quartiers des noirs. A cet effet, il crée le quartier de Médina "exclusivement destiné à l'habitation des indigènes".

L'extension de la ville se réalise par des opérations successives de lotissement, quel que soit le type de quartier. Dans les zones où ne résident que des Africains, la construction en matériaux précaires est autorisée mais les occupants des concessions n'obtiennent de titre définitif de propriété que s'ils construisent en matériaux durables. Ce régime ne se libéralisera qu'avec l'indépendance du pays en 1960 mais ne disparaîtra pas totalement.

A partir des années trente, le taux d'accroissement démographique augmente encore. A la veille de la deuxième guerre mondiale, la ville dépasse la centaine de milliers d'habitants et l'Etat colonial ne produit pas suffisamment de lotissements pour loger les nouveaux arrivants. La guerre réduit les moyens disponibles et la crise du logement est particulièrement aigue pendant cette période à Dakar.

La fin du conflit mondial marque pour les colonies le début d'une nouvelle ère politique qui a d'importantes répercussions au niveau urbain. Le gouvernement de la métropole supprime les réglementations les plus inégalitaires du régime colonial (notamment le travail forcé) et accepte que les élites locales accèdent à une certaine représentativité politique. Face aux limites du système colonial, l'Etat français cherche à intégrer culturellement et économiquement cette population qui plus tard sera amenée à diriger le pays. La ville, lieu privilégié de transformations sociales, et Dakar en particulier sont les terrains d'application d'une nouvelle politique qui se manifeste tant dans l'urbanisme que dans l'habitat.

La première décision de l'administration est de doter Dakar d'un plan directeur afin de contrôler l'accroissement de la ville. Ce document achevé en 1948 sera finalement peu appliqué et n'aura pas l'effet désiré. Parallèlement les pouvoirs publics s'engagent dans de vastes opérations de lotissements et d'équipements : la Médina s'agrandit et un nouveau et vaste quartier se développe, Grand Dakar, à la limite nord de l'ancienne cité. Elles ne suffisent cependant pas pour loger les migrants (Dakar dépasse les deux cents mille habitants en 1950),



Vue du centre de la ville au début des années 80.

En haut à gauche, le port bordé par les quartiers commerçants. Au premier plan le quartier du Plateau, plus résidentiel et plus aéré. Au centre de la photo, la cathédrale, "soudano byzantine". A proximité (à droite) en bordure de mer, le palais du Président de la République flanqué du "building administratif" où sont installés les services du gouvernement (Ph. Renaudeau / Hoa Qui).

qui s'installent dans les zones non loties.

L'Etat veut aussi proposer aux élites locales de meilleures conditions d'habitation. A cet effet, il crée la Société Immobilière du Cap Vert, la SICAP chargée de viabiliser des terrains, de construire des logements et de développer le crédit foncier. Des séries de villas et d'immeubles sont élevées à Grand Dakar et forment un vaste quartier mais leur coût de revient font qu'ils ne peuvent s'adresser qu'à une infime minorité. En outre, ces édifices s'inspirent des modèles d'habitat social occidentaux et ne conviennent guère aux familles africaines. Enfin, ces opérations n'ont pas d'effet d'entraînement au niveau de la promotion privée. Des tentatives sont faites pour réduire les coûts et pour favoriser le crédit immobilier (qui laisse plus de liberté d'action au constructeur), mais seuls les fonctionnaires qui possèdent des revenus réguliers et identifiables peuvent en bénéficier. Si l'auto-construction est encouragée, si une coopérative de "Castors" fonctionne dans le quartier Derklé, à la veille de l'indépendance le problème du logement dans la ville qui atteint 370.000 habitants, s'est aggravé.

De plus en plus nombreux sont ceux qui se débrouillent par eux-mêmes sans se référer aux réglementations urbanistiques et s'installent dans les interstices non lotis de la cité. Des bidonvilles apparaissent à partir des années cinquante dans d'autres zones de Grand Dakar - Fass, Colobane -, tandis que les quartiers centraux de la Médina sont de plus en plus denses. L'Etat décide alors d'agir de manière volontaire pour enrayer ce processus et décide de "déguerpir" ces habitants illégaux dans une zone située à l'extérieur de la ville, Pikine où est tracé un lotissement. Les "déguerpis" se voient concéder gratuitement une parcelle d'environ 200 m² mais doivent y reconstruire leur habitation par leurs propres moyens. Cette première opération engagée en 1952, "Pikine ancien", est reproduite à plusieurs reprises. Cette solution apparaît alors comme la seule possible pour délester le centre de l'agglomération.

Du bidonville aux "parcelles assainies"

Lorsqu'à l'indépendance, en 1960, le gouvernement sénégalais ôte à Saint-Louis sa fonction de capitale au profit de Dakar, la ville concentre alors la plupart des fonctions économiques et politiques du pays : l'industrie y est implantée et la quasi-totalité des échanges commerciaux passent par son port, ce qui accentue l'afflux de migrants. Dix ans plus tard, la ville compte près de six cent mille habitants ; en 1980, elle atteint le million et aujourd'hui le million et demi, et représente donc presque

un quart de la population sénégalaise. Dakar n'est cependant pas pour autant la plus peuplée des villes d'Afrique noire : Kinshasa, Lagos et Abidjan la dépassent, et si on compare sa population aux grandes métropoles d'Amérique Latine qui atteignent ou dépassent aujourd'hui la dizaine de millions d'habitants (Mexico, Sao Paulo...), elle n'est plus qu'une ville de taille moyenne.

L'indépendance politique du pays n'a pas amené de bouleversement dans les politiques urbaines et dans un premier temps, les structures de l'époque coloniale ont continué à fonctionner. Jusqu'à la fin des années 60, les autorités tentent de reproduire les mêmes principes de développement même s'il apparaît de plus en plus que les ressources disponibles et les méthodes employées sont largement insuffisantes par rapport aux besoins. La politique de "déguerpissement" est intensifiée. Des habitants de la Médina et des bidonvilles sont expulsés vers les lotissements de Grand Yoff et surtout de Dagoudane Pikine, puis de Pikine-Extension en 1967, et de Guedj-Awaye (situé à proximité des précédents) en 1971. Ces opérations de plus en plus amples s'accompagnent d'un effort en équipements de plus en plus faible : les bornes fontaines sont moins nombreuses, les routes sont à peine viabilisées. En outre, elles ne concernent qu'une part de la population installée à Dakar. Parallèlement, les migrants ruraux reconstituent d'autres quartiers irréguliers, notamment le long de l'autoroute et sur les franges des lotissements, comme par exemple "Pikine irrégulier".

Le nouveau plan directeur dessiné par Ecochard en 1967 marque une première rupture dans cette politique urbaine qui analyse l'urbanisation "spontanée" comme une perversion urbanistique qu'il convient de supprimer. Ce document vise à planifier l'extension de la ville et à organiser l'installation des populations les plus pauvres en développant des opérations de lotissement dans la périphérie. Mais il ne suffit pas de dessiner sur une carte les futures zones d'extension ; les moyens manquent pour appliquer ce plan et les grands équipements industriels ou de service prévus (raffinerie, nouvel aéroport...) ne sont pas construits. En outre, la croissance démographique s'amplifie et rapidement l'urbanisation dakaroise dépasse les limites envisagées par ce plan.

Les "classes moyennes solvables" (c'est-à-dire principalement les employés de l'administration) restent à cette époque privilégiées par la politique urbaine. La société immobilière du Cap Vert, la SICAP, et l'Office des Habitations à Loyer Modéré, OHLM, construisent des logements pour cette catégorie, notamment dans les quartiers de Grand-Dakar : les cités "des Douanes" ou "de la police", comme leurs noms l'indiquent, s'adressent à une clientèle particulière. Enfin, quelques grands équipements

Gorée, le quai du port autrefois protégé par un bastion (à l'extrémité droite) transformé aujourd'hui en musée historique
(Ph. A. Sinou)

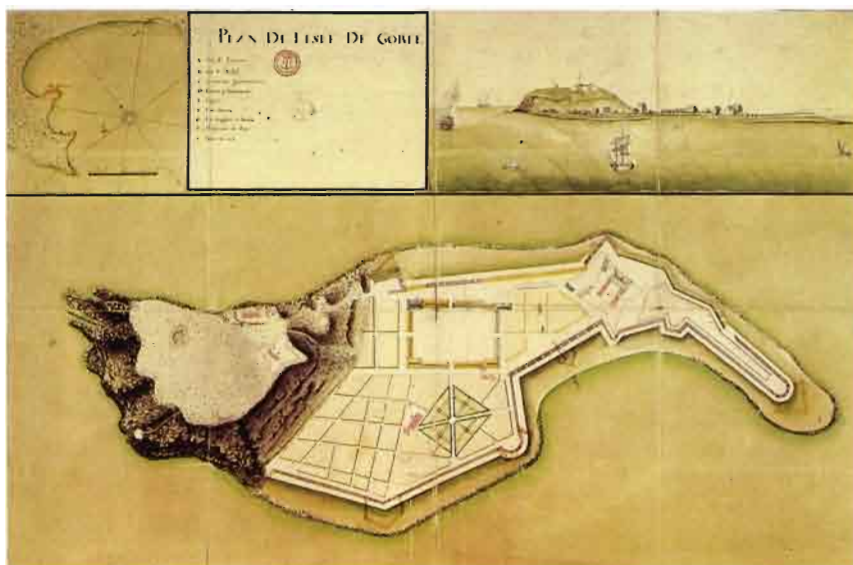


complètent l'infrastructure existante : l'université à proximité de la mer, la grande mosquée à la limite de la Médina (la grande majorité de la population est musulmane), la nouvelle gare routière à l'arrivée de l'autoroute. La crise économique mondiale des années 70 remet en cause le modèle de développement des villes des pays du Tiers Monde. L'objectif d'atteindre un niveau de développement et d'équipement urbains comparable à celui des pays occidentaux est définitivement enterré et les normes d'habitabilité sont abaissées. Les pouvoirs publics envisagent désormais de produire des logements et des services dont le niveau d'équipement et de confort sera déterminé par les moyens des usagers. L'idée dominante n'est plus de produire seulement des logements clés en main au prix de revient trop élevé mais de fournir à un plus grand nombre un cadre minimal leur permettant de s'installer légalement afin d'éviter la constitution de bidonvilles.

Sous l'impulsion de la Banque Mondiale, organisme d'aide internationale, des opérations de "parcelles assainies" sont réalisées sur 400 hectares dans le nord de Dakar, à proximité de l'ancien village de Cambérène. Elles consistent à fournir des parcelles de 150 à 300 m² dotées d'un équipement minimal (adduction d'eau collective, voirie simplifiée, etc) afin de réduire au maximum le prix de vente. L'achat de la parcelle peut se faire à crédit et la construction du logement est à charge de l'occupant qui peut aussi bénéficier de prêts. Destinées aux plus défavorisés, ces parcelles sont néanmoins majoritairement acquises par les classes moyennes déjà installées en ville, qui ont une meilleure solvabilité. Malgré ces opérations, la majorité des citadins continue d'habiter des concessions sans aucun équipement de proximité ou de service et de plus en plus éloignées du centre ville. Ils y occupent en tant que propriétaires ou locataires une ou plusieurs pièces, et ne bénéficient en aucune manière de l'aide publique.

A partir des années quatre-vingts, l'Etat sénégalais confronté à une grave crise économique modifie ses choix politiques. La baisse des revenus de la population et le fort taux de chômage notamment à Dakar amènent les pouvoirs publics, aux ressources limitées, à chercher d'abord à réduire leur train de vie puis à privilégier les investissements directement productifs au détriment des interventions d'aménagement, qui de toute façon ne suffisent pas pour maîtriser l'urbanisation.

Les décideurs locaux sous l'influence des organismes financiers internationaux privilégient un urbanisme de gestion au détriment d'un urbanisme de projet. Ils cherchent à améliorer la productivité des services existants, réseau de transport public, voirie, cadastre, et à renforcer ceux déficients ou dotés de moyens insuffisants : les



pouvoirs de la municipalité de Dakar sont accrus et une communauté urbaine de Dakar (CUD) est créée. En revanche, les grandes opérations programmées à la manière des parcelles assainies sont réduites ; coûteuses, elles donnent lieu à trop de détournements et les objectifs initiaux sont rarement atteints. Les efforts sont portés plutôt sur des projets de moindre ampleur visant à régulariser l'occupation foncière des habitants, à charge pour ceux-ci de construire leur logement et d'améliorer leurs conditions d'habitation.

Dans le domaine de l'habitat social, l'Etat se désengage de plus en plus de la production stricto sensu et tente simplement d'améliorer les circuits de financement. Par exemple, dans le domaine de la construction, la Banque de l'Habitat vise à favoriser l'épargne chez les populations pauvres. Quant aux sociétés immobilières publiques, elles construisent principalement pour les classes moyennes et supérieures.

Si l'action publique tend à diminuer, il n'en reste pas moins que la ville continue à se développer. Bien que capitale, Dakar n'est pas le domaine réservé d'une seule autorité, centrale. Si l'Etat façonne certains quartiers, il n'intervient guère directement dans les zones d'extension récentes où domine depuis toujours la promotion privée individuelle et où les habitants occupent le sol et bâtissent par leurs propres moyens. La diversité des acteurs du développement urbain, depuis les chefs de famille jusqu'aux sociétés immobilières en passant par les commerçants et les marabouts, d'une part, l'ancienneté de cette ville, d'autre part, produisent une grande diversité dans le paysage comme en témoignent encore aujourd'hui les différents tissus urbains

Plan et vue de Gorée à la fin du XVIII^e siècle. L'île est encore un comptoir d'esclaves. Plusieurs gouverneurs font établir des plans de fortification afin de protéger la place des flottes ennemies (Fonds A.N.S.O.M. Archives nationales, section Outre Mer, série DFC Gorée et Dépendances).





Gorée vue depuis le castel. Presque toutes les maisons sont encore recouvertes de tuiles, contrairement à Dakar où la plupart des toits sont en tôle ou en béton (Ph. S. Jaglin).

LES TISSUS URBAINS

Gorée, le comptoir

Aujourd'hui petite île excentrée reliée à la ville par une navette maritime, Gorée, un des premiers lieux d'implantation des occidentaux dans cette région, est à l'origine du développement de Dakar.



Pendant plusieurs siècles, les Européens se cantonnent sur cette île longue de neuf cents mètres et large de trois cents qui sert d'abord d'escale pour les navires négriers. Ceux-ci mouillent dans la baie de Dakar pendant plusieurs semaines, voire plusieurs mois, le temps de remplir leur cales d'esclaves vendus par les traitants africains demeurant dans les villages côtiers. Au fur et à mesure que ce négoce se développe, les compagnies de commerce cherchent à implanter des comptoirs permanents, en priorité sur des îles pour des raisons de sécurité. C'est dans ce contexte que Gorée devient au XVII^e siècle un lieu permanent d'habitation.

Après les Hollandais, Anglais et Français occuperont l'île alternativement jusqu'en 1820, date à laquelle elle devient définitivement une possession française. Quelle que soit la nationalité du gouverneur, Gorée demeure un centre de traite, à la population très instable : au XVIII^e siècle, l'île qui accueille en moyenne un millier de personnes est à plusieurs reprises quasiment abandonnée par ses habitants. La population maximale est atteinte vers 1830, lorsque plus de cinq mille personnes y résident ; un siècle plus tard, il n'en reste plus que six cents.

La population du comptoir est longtemps dominée par les "traitants", c'est à dire les Africains qui fournissent les productions de l'intérieur (les esclaves, la gomme arabique) aux "négociants" des compagnies de commerce. Les Européens, peu nombreux, appartiennent à cette dernière catégorie ou à la garnison. A cette aristocratie du comptoir, s'ajoutent d'une part les Africains "libres", c'est à dire les nombreux commerçants et artisans, d'autre part les esclaves "de case", domestiques attachés aux riches familles, et enfin, jusqu'à l'abolition de l'esclavage en 1848, les esclaves destinés aux plantations d'Amérique qui résident temporairement sur l'île.

Les puissances européennes se contentent d'abord de faire édifier des fortins pour protéger l'île des navires ennemis ou des pirates ainsi que pour enfermer les produits et loger la garnison. Ces forts souvent construits en matériaux précaires sont mal entretenus et sont généralement en piteux état. Quant aux Africains, ils résident d'abord dans des huttes de paille, comme tous les habitants de la côte.

Ce n'est qu'à la fin du XVIII^e siècle que certains traitants se font construire des maisons en dur, à étage, à la façon des Européens. Quelques demeures (la "maison des esclaves" et les bâtiments adjacents) témoignent encore aujourd'hui de cette époque. Le rez-de-chaussée qui ouvre directement sur la mer est réservé aux esclaves, acheminés depuis la côte en pirogue puis embarqués sur les navires négriers. Enfermés dans ces geôles, ils ne pénètrent à aucun moment dans l'agglomération et les risques de révolte sont limités. L'étage est le domaine du maître ou de la maîtresse, la "signare" (la femme noire ou métis qui a épousé "à la mode du pays") un Européen et qui après son départ a hérité de cette activité). Il est généralement composé de plusieurs pièces ouvrant sur des balcons ou des terrasses. Le bâtiment en dur, c'est à dire en pierres ou en briques cuites ouvre sur une cour où s'affairent les nombreux domestiques qui logent dans les cases de paille situées tout autour. Ces domaines s'étendent sur la partie basse de l'île et forment un enchevêtrement de huttes de paille, dominées par quelques bâtisses à étage et à toit plat ainsi que par les murailles des forts situés tantôt sur la partie haute de l'île, tantôt à proximité de la plage.

Les premières mesures "d'ordonnement de l'établissement" datent de la fin du XVIII^e siècle. La propriété foncière est inventoriée et des opérations d'alignement des parcelles sont lancées afin que se substituent aux "ruelles étroites et tortueuses" des rues rectilignes. Cette mesure vise aussi à réduire les risques d'incendie (presque toutes les toitures sont en chaume) et à contrôler une population qui ne reconnaît guère encore l'autorité du gouverneur de la place. Plusieurs plans de lotissement sont établis mais sont difficilement applicables tant les densités d'habitations et d'habitants sont fortes et les oppositions des Goréens vio-

lentes. Dans le même temps, l'administration équipe le comptoir : à l'hôpital et aux remparts bordant la plage (élevés au milieu du XVIII^e siècle), s'ajoutent de nouveaux bâtiments en dur (le tribunal, l'école, la douane...) où logent et officient les employés de l'administration. Au début du XIX^e siècle l'église est reconstruite et l'île compte en 1837 "223 résidences et 150 cases" alors que 50 ans plus tôt on ne dénombreait qu'une vingtaine de maisons en pierres.

La fin du régime esclavagiste porte un coup à la population goréenne qui craint de voir sa source de revenu disparaître, mais la culture de l'arachide lui permet de survivre. Gorée devient le principal pôle de commercialisation de l'arachide dans la région. Les maisons de commerce bordelaises y installent des succursales au milieu du XIX^e siècle et l'administration coloniale de nouveaux équipements. Les anciennes fortifications sont progressivement détruites et un simple bastion, élevé vers 1860, suffit pour assurer la défense de l'île. Il est semblable à tant d'autres bastions construits à la même époque : son plan est choisi dans un catalogue, l'Atlas des bâtiments militaires de l'armée française.

Peu à peu le paysage du comptoir se transforme. L'édification de fours à chaux et d'une fabrique de briques réduit le coût de la construction en dur. L'accroissement de la durée de séjour des Européens les amène à construire des habitations mieux adaptées au climat tropical. Les toits terrasse des premières demeures en briques résistent mal à la violence des précipitations et à l'ensoleillement permanent et sont remplacés par des toitures pentues en tuiles. Des galeries bordent les façades principales des bâtiments. Elles réduisent le rayonnement direct du soleil sur les murs des pièces d'habitation et créent un espace nouveau, mieux ventilé, la véranda. Aux premières maisons en dur, massives et surchauffées en raison du faible nombre d'ouvertures, se substituent progressivement des édifices plus confortables.

Avec la fondation de Dakar, Gorée devient progressivement un lieu de résidence, les maisons de commerce s'implantent sur la terre ferme. Mais jusqu'à la fin du XIX^e siècle, l'île demeure un espace urbain dynamique : c'est Gorée la "joyeuse" où la vie diurne et nocturne tranche avec le lotissement de Dakar qui ne s'anime le jour qu'à proximité du port.

L'achèvement de la voie de chemin de fer puis la construction du port en eaux profondes portent en revanche un coup fatal à l'île. Les navires désertent ce mouillage, les commerçants et les artisans émigrent et l'activité décroît rapidement. Abandonné par les habitants qui quittent leurs vieilles demeures, Gorée sombre dans l'oubli et devient un quartier excentré de Dakar. De nombreux bâtiments publics devenus inutiles sont eux aussi délaissés. Au début du XX^e siècle, Gorée qui ne compte plus qu'un millier d'habitants est un "cimetière de pierres et de maisons" (Anfreville de la Salle). Seuls les militaires qui veulent faire de Dakar un port de repli pour la marine française s'intéressent alors à la place, fortifient la partie haute de l'île, le castel, et y installent des canonnières. Pour loger les défenseurs de cet avant poste, ils louent aux anciens négociants les maisons abandonnées. Pendant la deuxième guerre mondiale, l'armement du castel est renforcé et des maisons sont réparées pour loger les militaires et leurs familles. Cet effort est poursuivi et en 1957 on compte 92 maisons en bon état. Elles abritent pour la plupart des Dakarais en quête de logements.

Néanmoins, dans les années 60, le problème de l'avenir de l'île se pose, d'autant que la nouvelle administration sénégalaise manque de moyens pour entretenir le parc des bâtiments publics, particulièrement nombreux. Le processus de dégradation de ce site est freiné par sa valeur symbolique. Gorée rappelle l'époque de la traite esclavagiste et devient sous l'égide de l'UNESCO un haut lieu de la négritude. De nouvelles opérations de réhabilitation sont engagées et plusieurs petits musées commémoratifs sont créés. Une activité de tourisme se développe.

Parallèlement, la bourgeoisie locale et certains Européens résidant à Dakar redécouvrent le charme de cet îlot protégé de la modernité urbaine et balayé par les brises marines et louent ou achètent des maisons pour en faire leur résidence principale ou de week-end. Quelques édifices sont mêmes aujourd'hui possédés par des étrangers qui ne les occupent qu'occasionnellement, par exemple pendant leurs vacances. Cette évolution n'est pas d'ailleurs sans poser de nouveaux problèmes. Si elle assure la conservation des bâtiments, elle contribue à réduire la population et tend à faire de Gorée un simple lieu de villégiature pour privilégiés, au risque de n'être un jour plus qu'un site touristique. A l'inverse, des bâtiments abandonnés sont parfois squattés par des familles d'immigrés de l'intérieur du pays qui s'y installent en nombre et aggravent le processus de détérioration du bâti. Seuls les "vieux Goréens", regroupés en association, cherchent à conserver une certaine animation et à limiter l'exode vers le continent. Ce quartier "historique" est confronté à des problèmes bien contemporains que connaissent tous les sites privilégiés dont l'équilibre social est fragile et sans cesse remis en cause.

Le quartier commerçant

Le quartier commerçant situé à proximité des équipements de transport, le port et la gare, n'est ni isolé du reste



Page de gauche : La "maison des esclaves", un des rares édifices de Gorée qui témoigne de l'époque de la traite. Les esclaves en partance pour l'Amérique étaient enfermés au rez-de-chaussée, l'étage servant de demeure pour le maître (Ph. S. Jaglin).

Ci contre : Une ruelle de Gorée, une île sans voiture. De nombreux bâtiments anciens ne sont plus entretenus, faute de moyens, et les signes les plus fragiles de cette architecture (balcons en bois, moulures etc) disparaissent progressivement (Ph A. Sinou).

Edifices de l'époque coloniale du quartier commerçant.

Généralement, le rez-de-chaussée fait office de magasin, l'étage servant d'habitation. La ventilation, autrefois assurée par les balcons et les vérandas (en haut à g.) se fait aujourd'hui artificiellement grâce aux climatiseurs installés dans les murs des façades et protégés par des grilles (en haut à dr.) (Ph. A. Sinou).



Les marchés du centre de Dakar

Le marché Kermel (col. de gauche milieu et bas) construit au début du siècle se réfère dans sa décoration à un style arabisant. Aujourd'hui marché de produits alimentaires destinés aux plus aisés, il est complété par le marché Sandaga (col. de droite en bas) plus imposant et plus récent, et qui ne suffit cependant plus pour accueillir les innombrables vendeurs répartis dans les rues avoisinantes (Ph. R. Dépret, A. Sinou).

de l'agglomération, ni une zone homogène. Il rejoint les quartiers résidentiels au delà de la place de l'Indépendance, accueille certains services publics et comprend des immeubles d'habitation. Néanmoins son activité et son paysage le distinguent du reste de la ville. Ce quartier recouvre aujourd'hui le site initial de Dakar, c'est-à-dire le lotissement de 1862. Avec la construction de la voie de chemin de fer Dakar-Saint-Louis, les maisons de commerce européennes font construire de vastes entrepôts. Ces activités nouvelles en attirent d'autres ; des marchés apparaissent, des vendeurs s'installent, construisent d'abord des baraques en bois puis font édifier des maisons en briques sur des terrains achetés aux Lébous ou à l'administration qui tolère alors ces installations, parfois de fortune, car elles sont synonymes de croissance économique. Certains Lébous possèdent encore aujourd'hui des parcelles ; quelques uns continuent à y vivre, dans des concessions, tandis que d'autres ont fait construire de petits immeubles de logements qu'ils louent. La construction des infrastructures portuaires au début du siècle provoque une densification de l'espace bâti. L'administration commence à se soucier de cette urbanisation non contrôlée et tente de la réguler en la viabilisant et en l'équipant : les premiers réseaux d'approvisionnement et d'écoulement de l'eau apparaissent ; quelques bâtiments

publics sont élevés, l'hôtel de ville d'abord situé face au port sur un promontoire, puis un marché couvert (l'actuel marché Kermel), la nouvelle gare (1910), puis vers 1925 la grande poste.

A cette occasion, l'administration tente d'imprimer un "style" à ces bâtiments pour différencier la ville naissante de n'importe quelle bourgade coloniale. Si la mairie est une réplique à l'identique de celles construites en France à la fin du XIX^e siècle, le marché et la gare s'inspirent au niveau décoratif de l'architecture néo-arabe d'Afrique du nord. Enfin la grande poste (dont le projet est sélectionné après concours) est d'un style moins identifiable. Cet éclectisme souligne la difficulté pour les colons d'imprimer une monumentalité dans l'Afrique noire coloniale : tantôt ils reproduisent le style du vainqueur, tantôt celui d'une autre colonie, tantôt des formes hybrides, sans faire de choix précis. L'humeur du gouverneur ou le catalogue disponible déterminent souvent le genre retenu.

Tout autour de ces édifices, le long des rues qui se croisent régulièrement à angles droits, s'établissent des commerçants aux origines et aux activités les plus diverses. Aux habitants de la presqu'île s'ajoutent les migrants de l'intérieur du pays, mais aussi ceux des îles du Cap Vert qui se fixent plutôt au nord de l'avenue aujourd'hui Pompidou, autrefois Roume. Cette présence est encore lisible à travers les panneaux qui surmontent les boutiques des petits artisans et commerçants indiquant leurs noms, "De Souza, Dos Santos"... Des Maures venus du nord investissent le petit négoce et louent des pièces pour y installer de minuscules échoppes. Au début du siècle, s'établissent aussi en Afrique noire et notamment à Dakar des commerçants libanais. Le rôle prépondérant de Dakar dans la Fédération renforce l'émigration vers la ville de populations de plus en plus lointaines. Les Maliens, Sarrakollés et Bambaras, sont nombreux à s'y fixer.

Cette concentration devient problématique pour une administration qui ne contrôle guère les activités qui s'y déroulent et qui supporte de plus en plus mal une population s'installant et s'organisant selon ses propres coutumes. Celles-ci ne s'accordent guère avec l'ordre géométrique du lotissement : chaque émigrant se "débrouille" pour occuper une portion de terrain, en achetant, en louant, en sous-louant, sans se soucier de faire légaliser l'opération et construit un bâtiment en fonction de ses moyens, bâtiment précaire qu'il agrandira au cours des années, selon sa réussite.



Vue du quartier commerçant. Depuis les années cinquante, des propriétaires immobiliers ont fait bâtir des immeubles en béton, semblables à ceux édifiés dans les grandes villes méditerranéennes (Ph. M. Huet / Hoa Qui).

La proximité avec le port et la gare font que cette partie de la ville conservera cette fonction commerciale et sa population de négociants. Certaines communautés s'y concentrent, par exemple les Libanais, qui supplantent progressivement les commerçants français. Les vieux entrepôts des maisons "Maurel et Prom" ou "Devès et Chaumet" sont désaffectés ou remplacés par des immeubles d'habitation en bas desquels sont installées des boutiques de tissus ou des pâtisseries tenues elles aussi par des Libanais. Loin de reproduire l'architecture palatiale de Beyrouth, ceux-ci recherchent les solutions constructives les moins onéreuses et font édifier des immeubles parallélépipédiques en béton, dont le nombre d'étages dépend de leur capacité d'investissement, et qui rappellent ceux des banlieues des villes méditerranéennes.

Malgré le tracé régulier des voies, ce paysage se caractérise par son hétérogénéité. Des immeubles de tailles diverses côtoient d'anciennes concessions Lébous organisées autour de cours et composées de bâtiments en rez-de-chaussée construits en briques de terre et recouverts de crépis colorés. Ça et là, de petites maisons coloniales s'intercalent et témoignent de la présence il y a quelques dizaines d'années d'un service administratif ou de l'habitation d'un "petit blanc". Elles ont perdu pour la plupart aujourd'hui leurs fonctions et leurs occupants d'origine mais sont généralement repérables par l'ordonnement des façades et des volumes qui tranchent avec l'irrégularité des autres constructions : contrairement à ces dernières, ces édifices ont été construits en une seule fois selon des plans qui reproduisaient les modèles alors en vigueur. En outre, ils s'en distinguent par les toitures en tuiles et parfois par les frises décoratives qui les surmontent ou encore par la présence d'une véranda entourant le corps d'habitation.

Longtemps cantonnée aux alentours du port, la zone commerciale s'est étendue en direction des quartiers résidentiels et le long de la voie de chemin de fer et atteint la Médina où sont installées les commerces destinés préférentiellement aux Africains. Elle ne subit pas avec le temps de transformation radicale même si son paysage se modifie lentement. Progressivement les concessions en rez-de-chaussée et les maisons coloniales disparaissent du fait de la spéculation foncière. Elles sont remplacées par de petits immeubles en béton aux balcons métalliques ou en verre fumé. La coloration rouge orangée des tuiles mécaniques qui marquait autrefois ce paysage dakarois se

fait de plus en plus rare.

Par ailleurs, à l'extrémité sud de la zone, là où furent implantées les premières maisons de commerce, se développe un quartier d'affaires. La fonction internationale de la ville amène l'installation d'organismes internationaux ou panafricains et favorise le développement du secteur tertiaire. Plusieurs immeubles de bureaux sont élevés en centre ville; certains se veulent prestigieux comme par exemple la tour de la BCEAO qui domine le port. Les hommes d'affaires nationaux et internationaux cherchant à se loger à proximité de leurs lieux de travail, plusieurs hôtels haut de gamme sont élevés à proximité : le Téranga d'abord au nord de la place de l'Indépendance puis le Sofitel plus à l'ouest. Cet embryon de cité "moderniste" se distingue par la grande hauteur des bâtiments. Plusieurs tours d'habitation ont été récemment élevées pour la bourgeoisie locale. Cependant, si ces édifices apportent au centre ville quelques signes de modernité, ils continuent d'y côtoyer de vieilles demeures et de petits magasins ; ce quartier reste très composite.

Les mutations sociales sont lentes elles aussi; le commerce y reste roi. Seuls des événements politiques peuvent transformer cet équilibre. Le récent conflit entre la Mauritanie et le Sénégal a entraîné à Dakar le départ d'une figure ancienne du commerce de rue, le "Nar", c'est à dire le Maure qui vendait à la pièce dans une minuscule boutique des produits de première nécessité. A la suite de l'expulsion des Maures du Sénégal, ces boutiques sont devenues la propriété de Sénégalais qui ont repris leur négoce.

Le plateau

Le Plateau symbolise plus que tout autre quartier l'époque coloniale. Les Européens, lorsqu'ils s'installent "Outre Mer" évitent de se mélanger avec la population locale et recherchent des lieux de résidence et d'activité spécifiques.

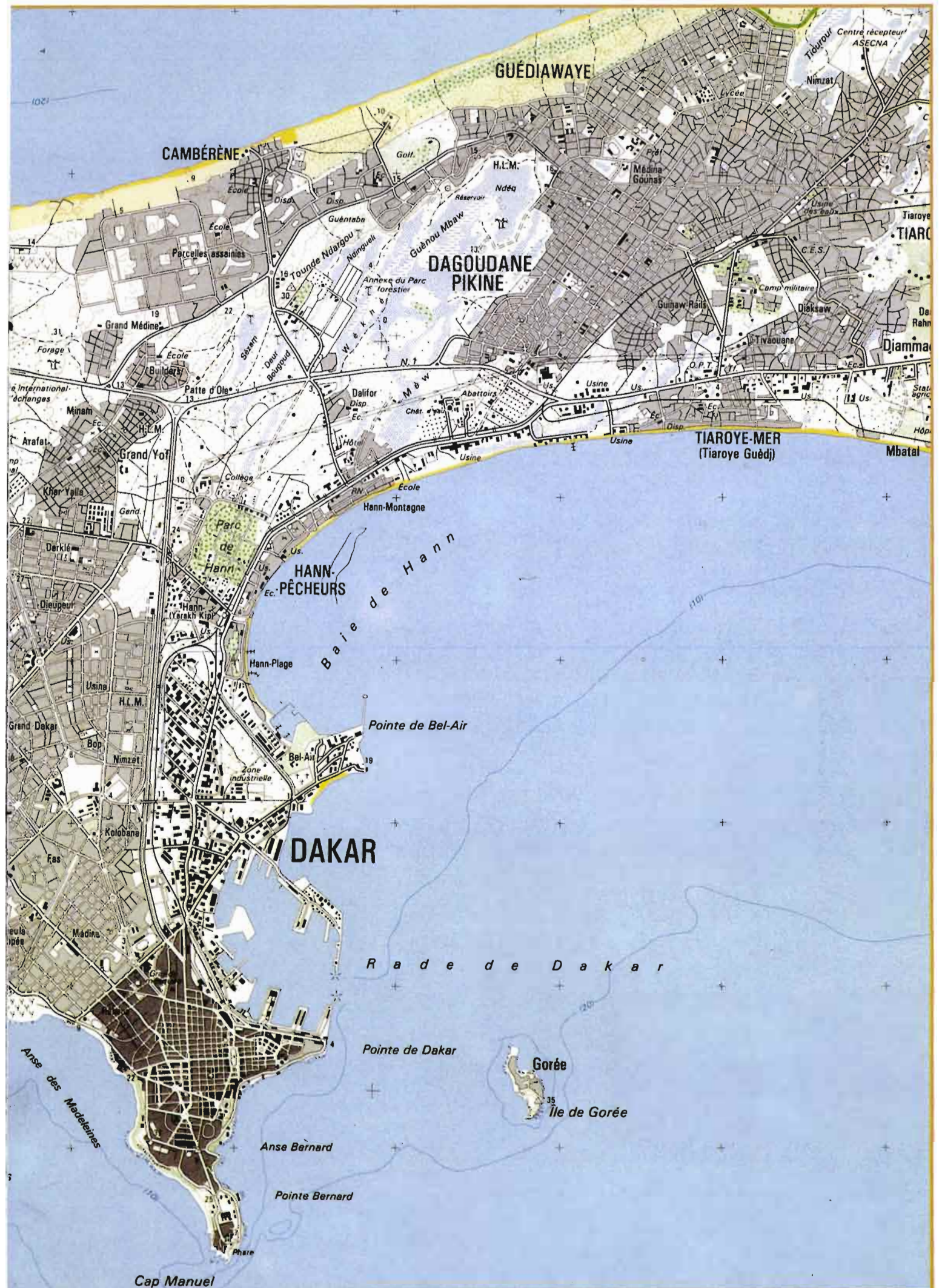


Deux monuments du Dakar du début du siècle élevés à proximité du port : en haut l'hôtel de ville qui s'inspire de ceux construits en France à la même époque ; en bas la gare, façade principale (Ph. R. Dépret, A. Sinou).

DAKAR



Plan de la presqu'île du Cap Vert (extrait carte IGN 1983, Dakar ND 28 XIII ouest)
On distingue les deux principaux pôles d'urbanisation de l'agglomération dakaraise : à l'est, l'agglomération de Dagoudane Pikine, mélange de lotissements et de quartiers irréguliers. Au sud, la ville de Dakar proprement dite, composée de trois tissus : la zone industrielle à l'est, les quartiers anciens à vocation commerciale et administrative à l'extrémité sud, et les quartiers résidentiels qui s'étendent vers le nord. Progressivement, ces deux zones sous la pression de l'urbanisation tendent à se rejoindre. Le quartier des "parcelles assainies" de Cambéréne assure un premier lien. Quant aux anciens villages Lébou de Yoff et Ouakam, ils sont devenus des quartiers périphériques de l'agglomération qui s'étend sur plusieurs dizaines de kilomètres.



CAMBÉRÈNE

GUÉDIAWAYE

DAGOUDANE
PIKINE

TIAROYE-MER
(Tiaroye Guèdj)

HANN-
PÊCHEURS

DAKAR

R a d e d e D a k a r

Gorée

Ile de Gorée

Cap Manuel



La place de l'Indépendance, le centre du Dakar moderne, bordée d'immeubles du début du siècle, la Chambre de commerce au style néo-classique ou la Gouvernance, en haut, et d'immeubles plus récents, bâtiments d'habitation ou hôtels (Indépendance et Téranga), en bas (Ph A. Sinou).

Cette tendance se renforce à la fin du XIX^e siècle sous l'influence des théories hygiénistes et du fait de la colonisation. Les fonctionnaires coloniaux sont plus nombreux à s'installer en Afrique, mais y demeurent souvent moins longtemps que les anciens négociants des comptoirs. La venue des "épouses" encouragée par l'administration à partir du XX^e siècle pour "assainir les mœurs" accentue cette volonté d'isolement. Peu à peu se constitue dans la ville un quartier réservé où ne pénètre qu'un nombre limité "d'indigènes". Dakar témoigne encore dans son organisation spatiale de cette tendance qui ne prend cependant pas dans les colonies françaises un caractère aussi ségréguatif que dans les colonies anglaises.

Après une période de mixité raciale, l'administration coloniale au début du XX^e siècle, ne pouvant expulser des centres économiques l'ensemble de la population africaine, décide de créer des quartiers destinés à accueillir les lieux de fonction et de résidence de son personnel.



Elle recherche les espaces climatiquement les plus salubres et s'intéresse donc aux promontoires, mieux balayés par les vents, d'où le nom de "plateau" donné à ces quartiers en Afrique. A Dakar, celui-ci est situé à l'ouest du quartier commercial, dans son prolongement. Il est lui aussi organisé selon les règles du lotissement et ne diffère guère dans ses principes d'occupation spatiale des

premiers quartiers de la ville. Les parcelles sont simplement de taille plus grande et la trame est moins systématiquement orthogonale. Quelques grandes avenues, (Roume, Pasteur, de la Liberté, de la République...) structurent cette zone. En revanche, son paysage le distingue radicalement du quartier commercial. L'Etat, seul maître d'ouvrage, tente d'y produire un modèle d'urbanisme colonial, tout en se référant aux cités-jardins. Les fortes densités d'habitations et d'habitants, productrices d'insalubrité, sont proscrites; toutes les constructions doivent être isolées dans de vastes parcelles plantées. L'administration s'en réserve un grand nombre pour installer ses services (bureaux, casernes, édifices publics...); la mission catholique occupe aussi un vaste domaine.

Les opérations de construction qui y sont menées devant avoir valeur de modèle, les principes de l'architecture coloniale y sont appliqués scrupuleusement. Les bâtiments respectent les réglementations hygiénistes que ne suivent pas la plupart des maisons édifiées par des personnes privées en raison du surcoût qu'elles occasionnent. Tous les édifices sont conçus selon les mêmes principes : les pièces principales, alignées, sont entourées d'une large véranda qui enserre le bâtiment. Elles ont une taille minimale et ouvrent sur deux côtés afin que la ventilation soit maximale. Tout vise à l'isolation vis-à-vis des facteurs considérés comme nocifs : les planchers sont surélevés sur un vide sanitaire ; le toit à pentes, en tuiles mécaniques de Marseille, crée entre le plafond des pièces principales et l'extérieur un volume isolant, qui réduit la température. Des volets ajourés, fermés en permanence, ne laissent pénétrer dans les pièces qu'une lumière indirecte.

Le développement de procédés constructifs en métal à la fin du XIX^e siècle favorise la modélisation spatiale. Des sociétés produisent en France des fermes et des poteaux métalliques, exportés ensuite dans les différentes colonies. Seules les cloisons sont montées sur place. Parallèlement les services de l'administration établissent des catalogues d'architectures coloniales qui peuvent être utilisés dans les différentes possessions tropicales. Ces bâtiments, parfois à étage, accueillent indistinctement des logements ou des bureaux. Originellement conçus pour les militaires, ils sont rapidement destinés à l'ensemble des fonctionnaires coloniaux. Seul le personnel africain ne peut en bénéficier : boys ou commis logent dans leurs quartiers ou dans les appentis situés dans un coin de la parcelle. De ce fait, la maison à véranda devient rapidement un symbole du système colonial et des privilèges accordés au colon qui en bénéficie sans avoir à payer de loyer.

L'originalité de ce modèle repose dans la façon dont s'articulent les règles constructives occidentales avec les contraintes locales. Ces villas sont protégées du monde extérieur non seulement par les vérandas et les faux plafonds, mais aussi par une intense végétation tropicale. Les aménageurs coloniaux tentent de recréer tout autour de la villa des jardins ordonnés à partir des productions locales : les allées sont faites de coquillages, les haies de clôtures sont formées par des massifs de bougainvillées ou de lauriers roses et des flamboyants, des frangipaniers et des filaos protègent les bâtiments d'habitation contre le rayonnement du soleil.

Cependant l'uniformité du modèle qui ne se décline que dans la taille en fonction du grade de l'occupant, n'est pas sans provoquer une certaine monotonie visuelle. La végétation qui masque progressivement ces bâtiments depuis la rue ne suffit pas pour casser ces alignements de villas toutes semblables. Aussi, dans les années 1910, l'administration fait appel à des architectes pour diversifier le paysage du plateau tout en conservant les principes d'organisation spatiale. A Dakar, différentes inspirations les animent. Certains proposent des villas néo-basques, néo-gasconnes ou néo-provençales . D'autres se contentent d'ajouter des figures décoratives : frises en terre



Le port, le principal moteur économique de la ville autour duquel se sont développés d'abord les quartiers de commerce puis la zone industrielle (Ph. R. Dépret).



Un immeuble de l'époque coloniale avenue Sarraut, remarquable par ses pare-soleils qui entourent le corps d'habitation (Ph. A. Sinou).

**Le palais de la
Présidence** où
demeure le chef de
l'Etat, M. Abdou Diouf.
La carte postale ci-
dessous montre
l'édifice peu de temps
après sa construction
en 1908. Il abrite alors
le gouverneur Général
de l'Afrique Occidentale
Française. Les figures
décoratives (clocheton,
colonnades, frises, etc)
ont progressivement
été supprimées (Ph.
R. Dépret).



Dans le quartier du plateau furent élevés dans les années
50 - 60 les premiers immeubles de grande hauteur. Pare-soleils
et balcons les distinguent de ceux édifiés à la même époque en
Europe (Ph. A. Sinou, R. Dépret).



L'Institut Pasteur
(comme le bâtiment de
l'IFAN) est représentatif du
style des années trente : les
vérandas ont presque tota-
lement disparu des étages
(Ph. A. Sinou).



Dans les années 20, certains architectes coloniaux cher-
chent leur inspiration localement (comme en Afrique du
nord). Ils découvrent le long du fleuve Niger les vieilles villes
soudanaises et reprennent des figures constructives (notam-
ment les piles) des mosquées dans les édifices coloniaux qu'ils
élèvent, comme ici l'Institut d'hygiène sociale à Dakar (Ph. A.
Sinou, R. Dépret).

cuite ou frises de bois festonnées sur les lignes de faite des toitures ; céramiques jaunes ou bleues incrustées en frises sur les façades principales. D'autres enfin ajoutent un cachet arabisant en façonnant les piliers des vérandas à la manière des colonnades mauresques.

Ces tendances "néo-régionales" existent aussi dans l'architecture de certains bâtiments publics du plateau comme du quartier commercial. Elles s'ajoutent au style "néo-classique" que symbolise le palais du Gouverneur Général achevé en 1907, aujourd'hui palais de la Présidence. Sa situation témoigne de la volonté de grandeur et de différenciation que l'administration coloniale veut imprimer au plateau : implanté à l'extrémité de l'avenue de la République, il ouvre sur la mer et constitue alors le premier grand bâtiment visible sur la presqu'île depuis les navires qui relient la métropole à Dakar.

Un peu plus tard, à la lisière du "quartiers indigène" est élevé un bâtiment public (actuellement une maternité) qui s'inspire de l'architecture des vieilles cités du Mali. Les piles massives des façades rappellent celles des mosquées de Djenné et Tombouctou et sont caractéristiques d'une architecture qualifiée de néo-soudanaise et imaginée par un architecte français, Comilleau, installé à Tanger. Celui-ci construira dans les années 20 de nombreux bâtiments de ce style particulièrement dans le chef-lieu de la colonie voisine, Bamako. En revanche, les bâtiments militaires de Dakar (casernes et camps) et l'hôpital achevé vers 1913 (lui aussi à l'origine militaire) reprennent les figures classiques de l'architecture coloniale, sans fioritures d'aucune sorte.

Ces différentes tendances n'impriment pas à la ville un style particulier : les édifices sont trop peu nombreux et trop hétérogènes. Aucun genre ne prédomine vraiment et aucune école ne se constitue (contrairement à l'Afrique du nord). Dans les années trente, la cathédrale mise en chantier se veut une synthèse des styles "soudanais" (du Mali) et byzantin! Mais la promotion privée locale ne s'intéresse pas à ces formes architecturales importées, conçues par et pour des métropolitains. En outre, les contraintes économiques influent dans un sens restrictif sur cette architecture. Pour limiter les coûts, les bâtiments deviennent plus compacts, comportent plusieurs étages, et les vérandas n'entourent plus systématiquement l'ensemble de l'édifice ; elles ne sont construites que devant les façades exposées au soleil.

Néanmoins, jusqu'aux années quarante, le Plateau reste

Immeuble d'habitation (à g.) et immeuble de bureaux (à dr.)

construits sur le Plateau dans les années 50. Les cages d'escaliers sont reportées à l'extérieur afin d'être ventilées naturellement (Ph. A. Sinou).



Ci dessous, à gauche : **L'Assemblée Nationale** qui borde une place circulaire du plateau (Ph R. Dépret).

A la fin des années 60, en réaction au style international plusieurs architectes



un monde à part dans la ville, toujours quelque peu endormi, et s'oppose aux quartiers du port, plus animés. Les oppositions paysagères contrastées de Dakar s'atténuent à cette époque. Pour faire face à l'accroissement démographique, l'administration recherche des solutions moins coûteuses et décide d'employer de nouvelles techniques constructives : l'utilisation systématique du béton et la climatisation artificielle vont transformer radicalement l'architecture coloniale et le paysage urbain. Le climatiseur permet de refroidir la température des habitations sans avoir recours à des systèmes de ventilation

tentent de se référer à une esthétique africaine pour produire une architecture différente. Néanmoins seuls les motifs géométriques répétés régulièrement sur les façades (ci-dessus à dr.) confèrent à ces édifices une certaine originalité, d'un point de vue visuel (Ph. A. Sinou).

naturelle (la véranda, les plantations) dévoreurs d'espace ; grâce au béton plus résistant que le métal, notamment sous un climat tropical, l'élévation en hauteur des bâtiments est rendue possible.

Fort de ces techniques, l'administration encourage la construction d'immeubles de grande hauteur et donne l'exemple en faisant édifier dans les années cinquante un "building administratif" pour les services du gouvernement situé face au palais du Gouverneur Général. A la lisière du quartier commercial et du Plateau, en bordure de la place de l'Indépendance (alors appelée place Protet), plusieurs immeubles d'une dizaine d'étages esquissent une vaste composition urbaine, inachevée, et ne se distinguent de l'architecture métropolitaine que par la présence de pare-soleil en béton et de murs clostras. Ces formes évitent la climatisation systématique de tous les espaces bâtis, en particulier ceux de circulation repoussés comme dans les premières maisons coloniales à l'extérieur des pièces d'habitation. Elles affectent un style particulier à ce type de construction que les Dakarais traduisent par des appellations originales comme par exemple "les gaufrettes".

A partir des années soixante, les bâtiments en hauteur se multiplient. D'autres immeubles à usage d'habitation et d'hôtellerie sont élevés, notamment autour de la place de l'Indépendance. Souvent implantés de manière isolée, ils ne s'inscrivent pas dans un projet de composition urbaine mais renforcent néanmoins le marquage du centre ville. Les derniers signes d'une architecture tropicale (circulations extérieures, pare-soleil...) ont disparu, grâce à la climatisation intégrale. Si la plupart des édifices construits alors ne diffèrent pas de ceux élevés en France à la même époque, d'autres tentent d'évoquer une certaine africanité à travers les motifs géométriques des façades ; par exemple celle de l'hôtel de l'Indépendance fait référence à la géométrie des masques et des tissages traditionnels. Cette tendance est officiellement encouragée par le président L. S. Senghor qui édicte un décret définissant le style "soudano-sahélien" qui se réfère au concept de "parallélisme asymétrique". Plusieurs architectes sénégalais (notamment M. Goudiaby) tenteront d'imprimer ce genre décoratif à certaines villas et à quelques bâtiments publics. Le Plateau, témoin de l'époque coloniale perd peu à peu son caractère. L'absence de barrière physique entre ce quartier et la ville commerçante favorise une certaine mixité. Si la bourgeoisie d'affaire et certains expatriés préfèrent résider dans les immeubles modernes à proximité du port ou dans des quartiers plus excentrés, nombreux sont ceux qui encore aujourd'hui logent dans les anciennes villas du plateau et tiennent à conserver cet environnement privilégié. Cependant, le petit nombre de pièces dans les villas s'accorde mal avec la taille des familles et souvent les vérandas sont fermées et deviennent des lieux d'habitation. Seul le climatiseur installé sous chaque fenêtre confère aux bâtiments remodelés à plusieurs reprises une connotation tropicale.

La grande mosquée de Dakar, directement inspirée des mosquées classiques du Maroc (Ph A. Sinou).



La ville africaine

Si jusqu'au début du XX^e siècle, blancs et noirs cohabitent dans la ville, les réglementations urbanistiques tendent

à limiter cette mixité et de nombreux Africains ne peuvent accéder à la propriété dans ces quartiers. Aussi, les migrants, après avoir été hébergés chez quelque parent en centre ville, préfèrent émigrer dans les quartiers "indigènes" où il leur est plus facile d'obtenir un terrain.

L'administration entérinera cette pratique en décidant vers 1910 d'organiser des lotissements pour les indigènes où les occupants pourront posséder des titres officiels d'occupation du sol (les "permis d'habiter"). Le quartier de Médina, créé en 1915 à Dakar à la suite d'une épidémie de peste, a cette fonction. Ce nom lui est donné en référence à l'appellation des villes anciennes d'Afrique du nord où vivent les populations autochtones. C'est d'ailleurs au Maroc, sous l'impulsion de Liautey, que sera imaginé ce type d'action.

L'épidémie est utilisée comme argument pour mener une politique urbanistique plus musclée, en accord avec les théories sur la ville coloniale fondées sur la séparation raciale. A cette fin, l'administration demande aux occupants des habitations "précaires" donc insalubres de reconstruire leurs maisons en "dur" ou de déménager dans ce nouveau quartier, situé à l'extérieur de la ville existante. Mais les réactions des Africains sont violentes, la plupart n'ayant pas les moyens financiers de se conformer aux nouvelles réglementations de construction, et elles font reculer l'administration. Le lotissement de Médina permettra simplement d'accueillir les nouveaux arrivants et le centre ville demeurera un quartier mixte. La ségrégation spatiale sera relative d'autant que la "ceinture sanitaire" inconstructible destinée à séparer les communautés sera progressivement lotie, du fait de l'accroissement démographique. Néanmoins, l'idée de créer des quartiers réservés aux indigènes est conservée et deviendra un principe de développement urbain à Dakar comme dans les autres villes coloniales d'Afrique noire.

Ne pouvant accueillir tous les migrants dans ce quartier, l'administration crée de nouveaux lotissements qui s'avèrent insuffisants. Faute de moyens et de volonté politique, l'Etat colonial tente parallèlement de repousser plus loin tous ceux qu'il ne peut loger. Cette population, de gré ou de force, s'installe dans les villages voisins, Ouakam, Yoff et dans des zones plus lointaines comme Pikine. Dans ces quartiers, les migrants reproduisent les principes d'accès au sol en usage dans leur village. Ils s'adressent aux chefs de terre traditionnels qui leur vendent une portion de terrain sans en référer aux autorités officielles. L'occupant s'installe ensuite avec sa famille sur un sol où il ne possède aucune garantie foncière. Cette situation est cependant tolérée par une administration qui voit dans cette pratique une façon peu coûteuse de gérer l'installation de cette population.

Contrairement aux lotissements où l'Etat investit en terme de voirie, de réseaux (bornes fontaines, caniveaux...) et de services de proximité (école, dispensaire), dans les quartiers qualifiés de "spontanés", aucun service n'est offert. Les voiries sont à peine tracées et se réduisent souvent à des cheminements étroits entre les murs des concessions, et pendant longtemps, aucun réseau d'adduction d'eau et d'électricité n'est établi. Les habitants creusent des puits dans leur cour et déversent les eaux usées à l'extérieur. Enfin, l'absence d'école ou de dispensaire ne fait qu'aggraver les disparités sociales.

Face à l'absence d'intervention de l'Etat qui réserve ses investissements à la ville "légale", les habitants s'organisent entre eux pour survivre. S'ils ne prennent pas en charge le domaine public, ce qui engendre une insalubrité parfois chronique - ces quartiers sont régulièrement inondés en saison des pluies -, ils développent une organisation sociale très soudée dont le lieu d'exercice est la concession. Celle-ci se caractérise par une organisation spatiale centrée sur une cour qui distribue les différentes pièces. Depuis la rue, rien ne transparaît de l'intense activité qui s'y déroule. Habitées par des familles nombreuses regroupant souvent plusieurs générations, elles



sont aussi le siège d'activités économiques, atelier d'artisan, boutique... La présence quasi-permanente d'une partie des occupants, enfants, vieillards, femmes, chômeurs, en fait un lieu de refuge pour le citadin marginalisé. Souvent, le migrant célibataire sans travail cherchera abri dans une concession et sera hébergé moyennant non pas de l'argent mais des services à rendre au propriétaire. Il s'intégrera ainsi à une unité économique et pourra un temps survivre.

Cette forme d'organisation sociale et spatiale n'est pas spécifiquement urbaine et trouve son origine dans le monde rural ; les citadins ne font que la reproduire en l'adaptant aux contraintes de la ville. De ce point de vue, l'absence de services publics et d'infrastructures ne leur semble pas une injustice flagrante. Ils revendiquent seulement le droit de demeurer sur place et d'obtenir des parcelles de grande taille (plusieurs centaines de m²). Ainsi, les nombreux membres de la famille peuvent y résider voire y travailler. En outre, la densification du bâti peut se faire à l'horizontale, ce qui évite l'emploi de matériaux de construction coûteux (béton, fers...) nécessaires pour monter des étages. Enfin, l'urbanisation récente de ces quartiers font qu'ils possèdent encore des champs de culture ou des vergers, sources d'activité ou de revenus supplémentaires pour la population.

La concession urbaine diffère néanmoins de la concession rurale. Elle est plus petite en taille et plus dense en constructions, le terrain est plus rare donc plus cher. De plus, elle est généralement de forme rectangulaire de même que les bâtiments qui y prennent place. Les habitants ont intégré le principe du lotissement et tentent de le reproduire implicitement afin qu'en cas d'opération de régularisation, qui se traduit notamment par des tracés de voirie, ils n'aient à détruire qu'un nombre limité de constructions. Les murs des édifices sont presque toujours construits en parpaings de ciment et sont recouverts pour la plupart de toits de tôle ou de fibrociment. Les matériaux traditionnels, dans cette région principalement la paille (la terre est trop sablonneuse), ne sont plus utilisés depuis

Scènes de la vie quotidienne dans un quartier périphérique. Un "car rapide" assure seul le lien entre ces quartiers et le centre de la ville. Souvent les habitants stockent les matériaux et font monter les murs par un tâcheron ; le chantier peut rester inachevé plusieurs années, faute de moyens (photo du haut, R. Dépret).



Parfois, l'aide publique, nationale ou internationale permet de construire des logements "sociaux", généralement trop coûteux pour être occupés par les groupes les plus défavorisés (ph. du bas R. Dépret).

longtemps dans l'habitat urbain. La précarité de la construction se lit dans l'emploi de matériaux de récupération, depuis le carton jusqu'aux vieilles tôles.

Cet habitat est qualifié d'évolutif, ce qui signifie simplement que les occupants de la concession construisent leur maison, dans le temps, en fonction de leurs moyens : d'abord une pièce, puis deux puis trois, puis une enceinte délimitant le terrain (ou vice versa) puis un autre bâtiment. Les pièces sont d'abord à usage d'habitation, les activités ménagères et économiques se déroulant dans la cour. Quant à la toilette, elle s'effectue initialement dans un espace de la cour isolé visuellement par un muret.

Au fur et à mesure que la population augmente et que les revenus du propriétaire s'accroissent, les bâtiments se font plus nombreux, la cour se réduit, un étage est monté sur le bâtiment principal, et des signes extérieurs de richesse et de confort apparaissent : une salle de bain est construite dans une pièce du chef de famille ; le béton s'affiche, il est souvent recouvert de peintures aux couleurs vives ; des menuiseries métalliques entourent de larges baies vitrées ouvrant sur la rue sous lesquelles des climatiseurs sont montés ... Avec le temps, certaines concessions se transforment en villas au point de faire oublier dans les zones où elles sont concentrées l'aspect misérable des premiers édifices construits en planches.

Le quartier spontané ne saurait être réduit à un bidonville malgré la voirie déficiente et l'absence de services. Dans la majorité des cas, au fur et à mesure que le quartier grandit et vieillit, une partie croissante de la population se sédentarise. Nombreux sont ceux qui cherchent à obtenir d'autres parcelles pour loger leur famille toujours plus grande. Certains détournent une ligne électrique ou même parfois un réseau d'adduction d'eau voisin. D'autres plus fortunés se font construire des villas de prestige ou installent leurs ateliers. Des petits marchés apparaissent. Les habitants, regroupés en associations, financent la construction d'une école ou d'un centre de protection infantile. Peu à peu, une ville se développe en dehors de l'autorité de l'Etat. Les habitants lorsqu'ils sont confrontés à un problème préfèrent se tourner vers d'autres autorités, plus présentes et plus accessibles, les chefs de terre traditionnels, les notables locaux ou les marabouts qui ont une forte influence sur la population musulmane. Si les écoles et les dispensaires manquent dans ces quartiers, les mosquées sont nombreuses et leur construction est en grande partie financée par les dons des fidèles.

L'urbanisation "spontanée" (et qualifiée aussi "d'informelle") s'esquisse au début du siècle, lorsque les pouvoirs publics n'arrivent plus à produire suffisamment de parcelles pour accueillir les migrants et prend une ampleur particulière après 1945. Elle se manifeste à Dakar d'abord à l'intérieur même des quartiers lotis (les franges non viabilisées, zones inondables, emprises publiques le long des grands axes de circulation, deviennent le refuge des premiers exclus) puis se développe surtout dans les périphéries de la ville, notamment à Pikine.

Cette forme d'urbanisation est devenue aujourd'hui le modèle dominant malgré les opérations publiques. Les quartiers spontanés accueillent un nombre croissant de citoyens qui ne demandent aux représentants de l'Etat que de les laisser s'organiser à leur guise. Le désengagement d'une administration perçue comme une structure contraignante ne signifie cependant pas que la vie dans ces quartiers est plus facile qu'ailleurs.

Sous-équipés et éloignés du centre ville, ils accueillent de nombreux chômeurs qui ne peuvent trouver d'activité sur place. La délinquance y est forte. Quant au taux de mortalité infantile (indicateur du niveau de l'encadrement sanitaire), il est plus élevé qu'ailleurs. Enfin, l'accès au sol est contrôlé par des notables, véritables caciques qui exploitent les demandeurs, entassés dans des concessions composées de nombreuses pièces occupées chacune par un célibataire. Certaines d'ailleurs se développent sur plu-

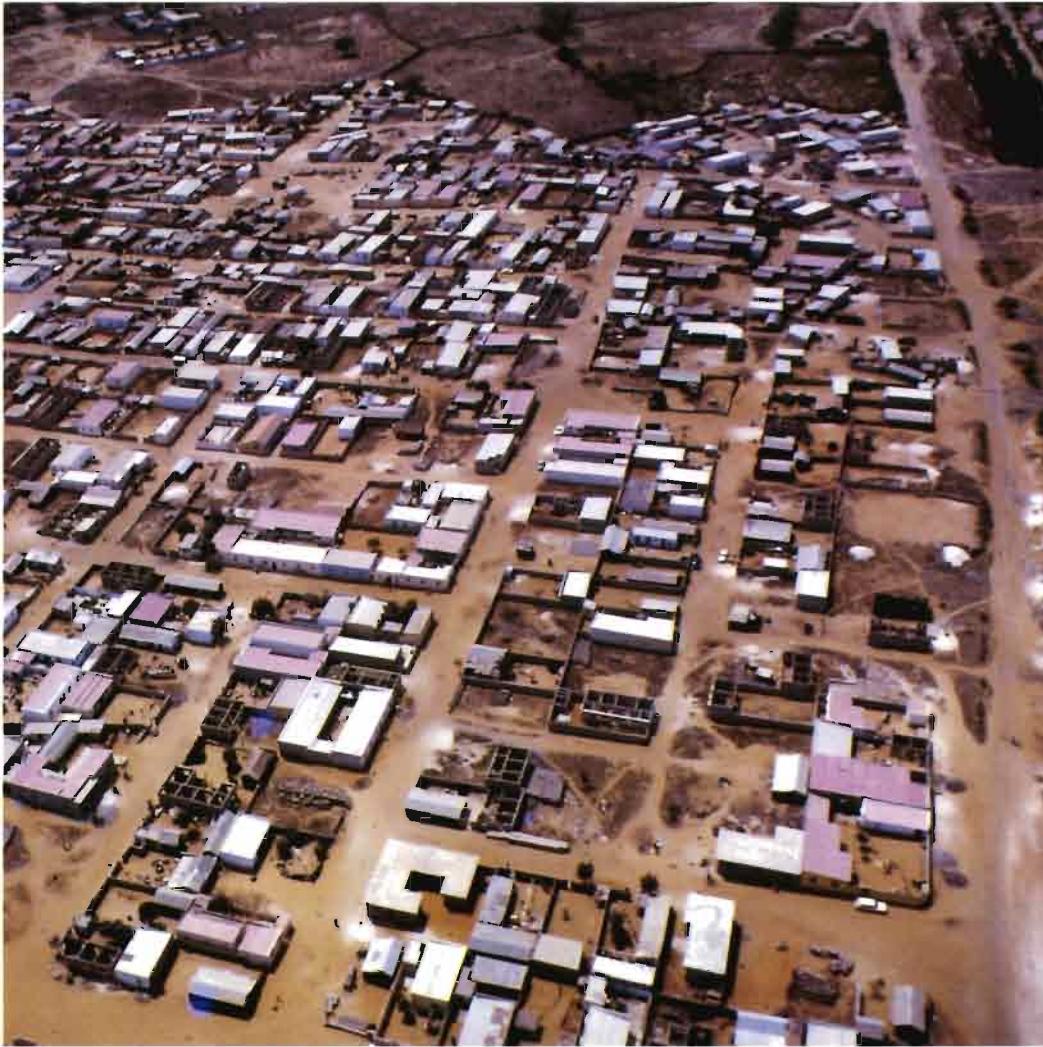
sieurs étages et rappellent au niveau des conditions d'habitation les hôtels pour immigrés des villes françaises. Les marchands de sommeil qui les possèdent sont d'ailleurs souvent des Sarakollés qui ont découvert cette source de revenu lors de leur séjour en France ! Néanmoins, les quartiers spontanés possèdent leurs modes de régulation et ne sont pas les poudrières sociales que certains pouvaient imaginer. Ils regroupent des populations diversifiées d'un point de vue ethnique comme d'un point de vue économique et ne sont pas non plus des villages dans la ville. Les pratiques de leurs habitants appartiennent à une culture urbaine où les règles de production de l'espace ne sont plus le fait des acteurs traditionnels.

UNE METROPOLE DU TIERS MONDE

Le développement de Dakar aujourd'hui n'est pas sans poser de problèmes. La métropole croît selon deux logiques. La ville "légale" faite de lotissements, de rues viabilisées, d'immeubles alignés se maintient tant bien que mal. Quelques immeubles de grande hauteur apparaissent régulièrement et confèrent une image de modernité au centre ville. Néanmoins cette forme d'urbanisation devient minoritaire dans l'agglomération.

Parallèlement, la ville "réelle" faite de quartiers spontanés où chacun s'arrange pour s'installer et pour survivre sans se référer à aucune réglementation urbanistique s'accroît. L'extension à l'horizontale ne fait que rendre plus obsolète le modèle de développement urbain occidental. Jamais ces habitants ne pourront bénéficier des services de proximité, de transports en commun et surtout des réseaux dont profitent les citoyens des vieux quartiers. Les faibles densités d'habitation rendent utopiques tout projet d'adduction individuelle d'eau ou de réseau d'assainissement. Quant aux solutions alternatives, elles sont encore à inventer. Dans ce contexte, on imagine mal comment cette population pourrait reconnaître l'autorité de l'Etat et contribuer à renforcer ses moyens d'action, alors qu'elle ne profite guère de ses services. Si des opérations continuent à être menées dans ces quartiers, elles ne suffisent pas, faute de moyens et aussi de volonté politique, à améliorer les conditions de vie du plus grand nombre en ville. L'échec du modèle d'urbanisme occidental n'est pas spécifique à Dakar. De nombreuses villes d'Afrique noire et du Tiers Monde croissent sans que l'Etat intervienne pour aménager l'espace et loger les plus défavorisés.

L'originalité de Dakar repose sur l'existence d'un tissu urbain ancien où s'exercent encore un certain nombre de fonctions et qui fut conçu dans le cadre colonial français. On peut néanmoins se demander dans quelle mesure le quartier commercial, le Plateau et même Médina n'auront pas un jour seulement une valeur patrimoniale, évoquant un idéal historique de développement urbain, de la même façon que Gorée aujourd'hui témoigne d'une époque révolue. Dès à présent, une partie importante de la population ne fréquente plus le centre difficilement accessible. Les activités informelles se développent dans les quartiers spontanés, au hasard d'un carrefour routier ou d'une cour de concession ; récemment un immeuble de bureau a été construit à proximité de Médina. D'un point de vue spatial, l'opposition classique entre centre et périphérie tend à s'estomper de même que le zoning fonctionnaliste disparaît au profit d'un espace urbain morcelé et hétérogène qui se développe notamment à partir des axes de circulation. Cette forme d'urbanisation peut à terme effacer les types de division spatiale et les marques de la cité, encore lisibles aujourd'hui, qui nous renseignent sur son évolution.



Vue aérienne d'un quartier périphérique loti au nord de Dakar.
 Dans les quartiers non lotis, les rues rectilignes qui se croisent régulièrement ici disparaissent au profit de ruelles étroites ; les densités d'habitation y sont plus fortes mais restent néanmoins peu élevées du fait du faible nombre de constructions à étages (Ph. R. Dépret).



Si à Grand Dakar, de vastes avenues ont été tracées (à g.), plus loin, dans les quartiers spontanés les habitants occupent les terrains vagues et construisent selon leurs moyens (à dr.) sans se soucier des problèmes de voirie. Les espaces libres ont toutes sortes de fonctions, depuis la circulation jusqu'au stockage (Ph. R. Dépret).

Bibliographie

Antoine Philippe, Savane Landing "Urbanisation et migration en Afrique", communication à la Conférence sur le rôle des migrations dans le développement de l'Afrique, UEPA, Nairobi, Kenya, fev. 1990.

Barry Boubacar, *La Sénégambie du XV au XIX^e siècle*, l'Harmattan, Paris 1988.

Charpy Jacques, *La fondation de Dakar*, Larose, Paris 1958.

David Philippe, "Paysages dakarois de l'époque coloniale", *Environnement africain* n° 24, Dakar 1978.

Delcourt Jean, *La turbulente histoire de Gorée*, Editions ClairAfrique, Dakar 1982.

Descamps Françoise, *Sénégal Gorée*, Nouvelles éditions africaines/UNESCO, Dakar/Paris 1986.

Faure Claude, *Histoire de la presqu'île du Cap Vert et des origines de Dakar*, Larose, Paris 1914.

Ci-dessous : une mosquée de quartier construite récemment (Ph. R. Dépret).

A droite : Une réalisation expérimentale financée par l'UNESCO et utilisant la terre stabilisée (Ph. Renaudeau / Hoa-Qui).



Deux bâtiments administratifs et deux villas de fonction construits récemment dans les banlieues résidentielles cossues de Dakar. Sous des formes diverses, l'oblique marque les façades. (Ph. R. Dépret).

En bas : Deux exemples de logements "en bande" qui accueillent les "classes moyennes" dans les quartiers de Grand Dakar ou de Grand Yoff (Ph. A. Sinou, R. Dépret).



Giraud M., "Dakar, un siècle d'urbanisme et de travaux", in *Industries et Travaux d'Outre Mer* n°41, Avril 1957.

Marchés tropicaux et méditerranéens n° 2271, "Spécial Dakar", mai 1989.

Osmont Annik, *Une communauté en ville africaine : les Castors de Dakar*, Presses universitaires de Grenoble, 1978

Pasquier R., "Les villes du Sénégal au XIX^e siècle", *Revue française d'histoire d'Outre Mer*, Paris 1960, pp. 387-426.

Sankalé M., Thomas L.V., Fougeyrollas P. (sous la direction), *Dakar en devenir*, Présence africaine, Paris 1968.

Sar Mustapha, "Problèmes d'urbanisme et d'aménagement," in *Urbanisme* n°159, juin 1977.

Seck Assane, *Dakar métropole ouest-africaine*, Mémoire de l'IFAN n°85, Dakar 1970.

Sinou Alain, "Du comptoir à la ville", *Cahiers d'Etudes Africaines*, EHESS Paris, 1990.

Sinou Alain, *Pratiques et idéologies de l'urbanisme dans le Sénégal colonial*, Thèse de 3^e cycle, EHESS, Paris 1985.

Sinou A., Poinçot J., Sternadel Y., *Les villes d'Afrique noire entre 1650 et 1960*, politiques d'habitat et d'urbanisme, La Documentation française, Paris 1989.

Sinou A., Le Bris E., Marie A., Osmont A., *Famille et résidence dans les villes Africaines*, l'Harmattan, Paris 1987.

Vernière Marc, *Dakar et son double Dagoudane Pikine*, Bibliothèque Nationale, Paris 1977.

Repères chronologiques

Histoire - société

XV^e s. Navigation des Portugais le long des côtes sénégalaises

1617 Achat par les Hollandais d'une île face au Cap Vert, Gorée

1650 Création du comptoir de Saint-Louis du Sénégal

1673 Création de la Compagnie du Sénégal

1677 Occupation française de Gorée
 1717 Création de la Compagnie des Indes.
 1817 Gorée et Saint-Louis redeviennent françaises après 13 ans d'occupation anglaise
 1830 Le Code civil est rendu applicable aux comptoirs du Sénégal. Début de la culture de l'arachide
 1848 Abolition définitive de l'esclavage par la France
 1857 Annexion territoriale des côtes du Sénégal et organisation administrative coloniale
 1880 Début de la conquête coloniale de l'intérieur du continent
 1885 Achèvement de la voie de chemin de fer Saint-Louis Dakar
 1895 Création de la Fédération de l'AOF
 1923 Achèvement de la voie ferrée Thiès Kayes
 1945 Réforme du régime colonial, fin de l'indigénat
 1960 Indépendance du Sénégal. L.-S. Senghor devient Président de la République
 1980 Abdou Diouf est Président de la République, après la démission de L.-S. Senghor

1887 Création de la commune de Dakar indépendante de celle de Gorée
 1891 Dakar compte environ 8.700 habitants et Gorée 2000
 1904 Dakar compte environ 18.000 habitants, Gorée compris, qui n'en a plus que 1.200
 1904 -1914 Période de grands travaux : infrastructure portuaire et nombreux bâtiments publics (Hôtel de ville, palais de justice, chambre de commerce, gare, hôpital indigène...)
 1906 Réorganisation du régime foncier en AOF
 1907 Achèvement du palais du Gouverneur général, aujourd'hui palais du Président de la République
 1915 Création du quartier indigène, la Médina
 1926 Création de l'Office des Habitations Economiques de l'AOF
 1931 Congrès d'urbanisme colonial à Paris
 1945 Loi sur l'urbanisme dans les colonies
 1946 Dakar compte environ 190.000 habitants. Plan directeur de la presqu'île du Cap Vert
 1950 Création de la SICAP, société immobilière du Cap Vert
 1959 Création de l'OHLM, office des habitations à loyer modéré
 1960 Dakar devient la capitale du Sénégal. L'agglomération de Dakar compte environ 370.000 habitants
 1964 Loi relative au domaine national (réforme foncière)
 1967 L'agglomération atteint les 500.000 habitants. Nouveau plan directeur de Dakar réalisé par Ecochard
 1972 Début des opérations de parcelles assainies
 1980 Achèvement de la tour de la BCEAO
 1990 Dakar compte environ 1,5 million d'habitants

Urbanisme architecture

1862 Plan "directeur" de Dakar. Début de la construction d'édifices publics : phare, casernes...
 1866 Gorée compte 3.400 habitants et Dakar quelques centaines
 1875 Dakar compte environ 1.500 habitants, ce nombre n'augmentera guère jusqu'en 1885
 1884 Application aux centres urbains du Sénégal du régime municipal : Saint-Louis, Gorée, puis Rufisque et Dakar, les "quatre communes"

Plan du centre de Dakar. En bas, le Plateau où sont installés de nombreux équipements (hôpital ¹, camp militaire, lycée, Présidence de la République ², Building administratif ³, cathédrale ⁴...). En dessous du port s'étend jusqu'à la place de l'Indépendance ⁵ le premier quartier de Dakar qui accueille le marché Kermel ⁶ et la tour de la BCEAO ⁷. Ce quartier commerçant se prolonge à l'ouest de la place de l'indépendance jusqu'au marché Sandaga. Plus à l'ouest encore commence la "Médina" ⁸, le premier quartier "indigène" fondé au début du siècle, aujourd'hui dominé par le minaret de la grande mosquée ⁹ (extrait carte IGN Dakar 1983 au 1/10 000 e).

Photos de couverture
 Première page, Renaudeau / Agence Hoa Qui, vue de Dakar avec au premier plan la place de l'Indépendance. Dernière page, Ph.A. Sinou, paysage dakarois.

Bulletins déjà parus dans la même collection : Pékin, Alger, Le Caire, Rabat, Istanbul, Sao Paulo, Lisbonne, Marseille, Tokyo, Rio de Janeiro.





Directeur de la publication : Jean Millier. **R**édacteur en chef :
Gwenaél Querrien. **R**édaction de ce numéro : Alain Sinou.
Maquette : Luc Vilan. **P**hotos : Agence Hoa-Qui, Alain
Couchey, Roland Depret, Sylvie Jaglin, Alain Sinou
Réalisation : Institut Français d'Architecture
Bulletin d'Informations Architecturales
I.F.A., 6 rue de Tournon, 75006 Paris, tél. : 46.33.90.36

Abonnement annuel (9 nos + suppléments) : France :
230 F (étudiants : 150 F), Etranger : 280 F
(chèque à l'ordre de l'Institut Français d'Architecture)

Imprimerie : IPA - Patoux, Paris Dépôt légal 2e trimestre 1990
ISSN 0335 - 92435 Périodique N° 71243

Supplément au N° 141, été 1990

Ce numéro : 50 F