

BIBLIOGRAPHIE

- V. Monteil - Al Bakri Routier d'Afrique Blanche et Noire du Nord-ouest. Bulletin de l'IFAN. T. 30, Série B, n° 1, 1968.
- R. Basset - Essai sur l'histoire de la langue de Tombouctou et des royaumes Songhaï et Melli.
- Bekri - Description de l'Afrique Septentrionale, Louvain, 1889, in-8 traduit par le baron Slane.
- A. Bonnel de Mézières - Recherches de l'emplacement de Ghana dans les mémoires présentés par divers savants à l'Académie des inscriptions et Belles lettres.
- A. Hacquard - Monographie de Tombouctou. Paris, 1900.
- Ibn Batouta - Voyage au Soudan, traduit par Slane.
- Ibn Haoukal - Description de l'Afrique. Paris.
- Jeannequin de Rochefort - Voyage de Libye au royaume du Sénégal. Paris, 1642.
- Ch. Monteil - Monographie de Djenné.
- Ch. Monteil - Djenné, métropole du Delta Central du Niger. Paris, 1932.
- R. Caillé - Journal d'un voyage à Tombouctou.
- H. Barth - Voyages et découvertes. Paris, 1861.
- Félix Dubois - Tombouctou la mystérieuse. Paris, 1896.
- Maurice Delafosse - Haut-Sénégal - Niger - Paris, Larose, 1912.
- Tarikh El Fettah - Traduction Houdas et De la Fosse. Paris, Larose, 1913.
- Tarikh es Sûdan - Traduction Houda, Paris, Larose, 1900.
- J. Boulnois et Boubou Hama - L'empire de Gao, Histoire, coutumes et mœurs des Sonraï.
- C. Anta Diop - L'Afrique pré-coloniale. Paris, 1960.
- P. Thomassey - Notes sur la géographie et l'habitat de la région de Koumbi-saleh, in Bul. IFAN, DAKAR.
- R. Mauny - Notes d'archéologie au sujet de Gao, Bul. IFAN.
- Louise Villien Rossi - L'étonnante poussée urbaine de l'Afrique Noire francophone et les problèmes qu'elle pose, in Annales du centre d'Enseignement supérieur de Brazzaville, 1966.

in: Revue française d'études Politiques africaines, n° 29, mai 1968, pp 39-50

Dakar N entre hier et aujourd'hui ⁽¹⁾

par Yvon MERSADIER

C'est en venant de l'Est, du continent, que l'on devrait aborder Dakar. Si l'on arrive par terre, en saison sèche, on sent déjà une vingtaine de kilomètres avant la mer qu'il y a quelque chose de différent : le climat change brusquement, le vent sec et chaud devient frais et humide. L'alizé qui souffle sept mois sur douze est une caractéristique importante de la ville : il y rend le séjour agréable.

Mais bientôt d'autres phénomènes font oublier cette première sensation. Le nombre de véhicules sur la route devient de plus en plus important, et c'est, lorsqu'on atteint Rufisque, un paysage de banlieue de grande ville européenne qui commence. Des zones industrielles et des cultures maraîchères, quelques bois de filaos, des « cités dortoirs » animées, puis à travers quelques bidonvilles un autoroute conduit au cœur même de Dakar le voyageur, et le plonge directement dans le grouillement d'une cité moderne. Il a, en quelques minutes, l'impression d'avoir changé de monde.

(1) Un ouvrage collectif « Dakar, évolution d'une métropole africaine », publié sous la direction de M. Sankaré par les Editions Présence Africaine, doit paraître ces jours-ci. Il faut considérer l'article qui suit comme une introduction, ou une avant-première de sa parution.

Fon
N° : 1535
Cote B
Date : 9 JUIN 1982

B 1535

Cette impression sera peut-être plus vive si, toujours de l'Est, il arrive par avion. Il aura survolé pendant des heures une savane monotone et désolée, sèche et peu peuplée : quelques arbres verts autour des villages, quelques agglomérations plus importantes à un carrefour de routes. Puis c'est brutalement la mer, et s'avancant dans la mer la presqu'île du Cap Vert, doigt de sable terminé par un bourrelet de basalte, saillant de quelques kilomètres sur une côte rectiligne couvert de jardins et d'habitations en rangs serrés, et de buidings à son extrémité. L'impression qui domine alors est d'artificial, de rapporté : que cet autre monde n'a rien à voir avec le continent que l'on vient de quitter, qu'il essaye de s'en échapper.

Est-ce en raison de son isolement géographique que l'on reproche souvent à Dakar d'être coupé économiquement et socialement de son arrière-pays ? On dit parfois péjorativement que Dakar n'est pas l'Afrique, alors que c'est en réalité une autre Afrique, celle d'aujourd'hui, l'esquisse de celle de demain, que l'on compare à celle d'hier. La coupure est inévitable, bien qu'elle ne soit pas aussi nette que l'on prétend : il vaut mieux définir son influence. Et savoir que ce sont les seules décisions de quelques hommes ou gouvernements qui en cent ans ont fait de quelques villages une agglomération d'un demi million d'habitants.

UNE CREATION DELIBEREE

Il est vrai que ces quelques villages s'étaient eux aussi coupés du continent : la République Lébou avait construit des enceintes, les murs « tata », pour se protéger de ses voisins de l'intérieur. Il en reste quelques vestiges. D'autres voisins vivaient sur l'îlot de Gorée, point d'appui militaire et escale pour les navires négriers ou autres, se rendant dans le sud. L'activité colonisatrice était alors dirigée depuis Saint-Louis du Sénégal, à l'embouchure du fleuve, seule voie convenable pour pénétrer à l'intérieur du pays, avec plus au sud la Gambie et la Casamance.

Mais il devenait indispensable de jeter une tête de pont entre Saint-Louis et les rivières du sud : en 1857, Protêt débarquait sur la presqu'île du Cap-Vert. Cette fonction militaire de Dakar a gardé son importance jusqu'au récent départ des troupes françaises. Pour la mesurer, il suffit d'évoquer la baisse des activités commerciales qui suivit ce départ, ou de regarder un plan de la ville actuelle : les plus beaux emplacements sur la corniche du bord de mer sont terrains militaires, forts, casernes ou champs de tir.

A la raison militaire de la fondation de Dakar, s'ajoute très vite une raison commerciale : l'intérêt de la production et de l'exportation

vers l'Europe de l'arachide devenait évident. En 1859, Pinet Laurade occupait Rufisque, à la racine de la presqu'île, qui allait devenir le principal port exportateur d'arachide et le rester jusqu'à la crise des années trente, puisque pour réduire les coûts il fallut bien utiliser les installations plus modernes et plus pratiques de Dakar ; la construction d'un grand port militaire et commercial avait été décidée en 1863 : mais sa réalisation demanda d'énormes, lents et coûteux travaux. Pendant de nombreuses années, l'activité commerciale allait être concentrée à Rufisque, puis partagée entre les deux cités, jusqu'à ce que Rufisque abandonne la lutte et cède toutes ses prérogatives à Dakar.

Le troisième acte de la fondation de la ville est administratif. En 1895, est créée l'Afrique Occidentale Française, dont la capitale est fixée à Dakar. C'est sûrement le fait le plus important pour son évolution. D'abord en raison de l'important volume d'activités qu'allait susciter cette nouvelle fonction, mais surtout de l'orientation de ces activités : ce n'était plus une ville sénégalaise qui se créait, mais une ville pour une portion de continent. La capitale du Sénégal restait Saint-Louis, Dakar allait ignorer le Sénégal où déjà il se trouvait à peine, ou en tous cas ne le connaîtrait pas plus que le Dahomey ou le Niger. Et, ses administrés se trouvant trop loin, cette administration allait se développer en vase clos, devenir une énorme machine à laquelle les Sénégalais participeraient relativement peu.

Deux derniers actes expliquent encore cette singularité de Dakar. Le premier concerne directement les hommes : c'est la qualité de citoyen français qui fut reconnue aux « originaires » de Gorée, Dakar, Rufisque et Saint-Louis, les quatre vieilles communes. La fierté suscitée par la possession de cette qualité devait inévitablement s'accompagner d'un certain détachement, sinon de mépris, à l'égard des « indigènes » de l'intérieur, qu'ils soient citadins ou ruraux : les Dakarois éliaient même un député qui les représentait au Parlement de Paris.

Le dernier acte est une conséquence du décor : sa situation privilégiée devait faire de Dakar un carrefour important dès que son port et plus tard son aéroport furent achevés. Alors non content de refuser partiellement l'Afrique, il se tournait vers l'extérieur. Une activité de transit considérable allait se développer, spontanée d'abord, puis organisée et systématiquement amplifiée. Le slogan des années cinquante était « Dakar, station-service de l'Atlantique ». Cette facilité d'accès, ce lieu de passage obligé, allaient permettre à Dakar, plus qu'à toute autre ville d'Afrique, d'être ouverte sur le monde et de profiter de l'importante circulation de personnes, et de personnalités, qui découlait de cette ouverture. Si bien que, de nombreuses années durant, l'Afrique c'était pour beaucoup Dakar.

Et, si un autre slogan annonçait « Dakar porte de l'Afrique », chacun sait que dans les pays chauds beaucoup de choses se font ou se disent sur le pas de la porte... Les responsables actuels essaient de conserver à Dakar ce rôle international et, en accueillant congrès et conférences, d'en faire une sorte de Genève africain.

DES CONSEQUENCES IMPREVUES

Dakar ainsi voulu, son développement était inéluctable. Le port ne pouvait rester un point d'appui militaire et une escale de ravitaillement pour les bateaux de commerce. Le chemin de fer allait faire converger vers lui la production exportable de l'arrière pays : conçu d'abord pour relier le Niger au Sénégal, vers Saint-Louis, il atteignit vite Dakar. Puis Saint-Louis même fut relié par le rail à Dakar : le rôle économique du fleuve et de la vieille capitale disparaissait. Une partie de l'activité du port de Kaolack allait très vite se transférer aussi vers la presqu'île. Peu importe maintenant que ce fût Dakar ou Rufisque : les deux villes étaient trop proches l'une de l'autre pour que la capitale et le port moderne ne finissent pas par absorber la cité commerçante : elles sont aujourd'hui réunies en une même commune.

Grâce à l'arachide, Dakar allait donc devenir quand même une capitale pour le Sénégal, sa capitale économique. Si l'organisation administrative de la « traite » se faisait à Saint-Louis, c'était au bénéfice de Dakar où s'installaient grandement les maisons de commerce, exportatrices et importatrices, les banques, les transitaires, déjà quelques petites industries. Mais la présence du gouvernement général provoquait une amplification de cette installation : à côté du pouvoir administratif s'établissaient les directions de ces maisons pour l'ensemble de l'Afrique occidentale française, et parfois même britannique.

L'industrialisation devait être plus tardive. Elle n'a commencé vraiment qu'après la dernière guerre, quand disparut complètement l'esprit du pacte colonial. C'est d'abord l'arachide qui fut traitée sur place, et les exportations d'arachides en coques s'amenuisèrent au profit de l'huile brute. D'autres industries alimentaires suivirent, puis des usines textiles et des ateliers de confection, des fabriques de produits divers, de la chaussure au fût métallique, une cimenterie... La plupart traitent des produits importés, bruts ou semi-usinés (les deux exceptions les plus importantes sont l'huilerie et une récente usine d'engrais). La plupart sont conçues non à l'échelle du Sénégal, mais à celle de l'A.O.F. et ceci explique l'avance considérable prise par Dakar en ce domaine sur les autres villes d'Afri-

que de l'Ouest ; ainsi que l'inquiétude des Dakarais au lendemain des indépendances, lorsque les nouveaux Etats purent susciter leur propre industrialisation fermant leurs marchés aux entreprises de l'ancienne capitale longtemps jalouée, car son privilège politique se doublait d'un privilège économique. Si les industriels se sont installés d'abord sur la presqu'île du Cap Vert, c'est essentiellement parce que les gouvernements français puis sénégalais y ont investi une masse considérable de capitaux en équipements et infrastructures d'accueil. C'est ainsi que Dakar a reçu près de 40 % des crédits FIDES attribués au Sénégal (la construction de l'Aéroport étant d'autre part entièrement financée par la France), répartis à peu près également entre l'infrastructure et l'équipement social, santé, éducation et édilité. Le premier plan sénégalais avait essayé de réagir contre cette tendance. Le second a été obligé de revenir à cet apparent déséquilibre : 41 % des investissements prévus le sont pour le Cap Vert et en particulier 48 % en matière d'enseignement, de formation et d'information, 22 % en matière de santé, 29 en matière d'infrastructure. Les investissements prévus pour l'habitat, l'édilité, l'hydraulique, concernent pour les quatre cinquièmes Dakar.

Une grande partie de ces investissements concernent bien sûr des réalisations d'intérêt général : port, aéroport, équipement administratif, et aussi hôpitaux, université et lycées. Mais ils traduisent également une contrainte historique : Dakar a été conçu comme une grande ville moderne, et tous ses visiteurs s'accordent pour dire qu'elle est encore, avec Abidjan, la seule ville moderne d'Afrique de l'Ouest ; elle a été conçue comme capitale d'un sous-continent, ce qu'elle a effectivement été un temps. Le Sénégal indépendant a hérité, toutes proportions gardées, d'une géante qui pèse d'un poids trop lourd sur le pays entier et qui surtout s'accroît à un rythme anormalement rapide et d'un mouvement qui semble irrésistible.

UNE DEMOGRAPHIE COMPLEXES

On a parlé, à propos de Dakar, de monstre démographique : 1.600 habitants en 1878, 35.000 en 1923, 100.000 à la veille de la guerre. A partir de 1945, le mouvement s'amplifie : 200.000 en 1955, 455.000 en 1965. Le million est prévu pour 1980. Ce sera alors le cinquième des Sénégalais qui seront concentrés sur la presqu'île.

Cette aspiration de la population de l'arrière-pays était inévitable. Il fallait bien, d'abord, que Dakar se peuple pour se développer, qu'une main-d'œuvre importante vienne travailler sur ses immenses

chantiers du port et de l'aéroport, construisent des bâtiments et des rues, peuplent les bureaux et les boutiques des maisons de commerce, transportent l'arachide à bord des bateaux ; que des services publics et privés s'installent pour nourrir cette population, la soigner, l'instruire. Le processus d'urbanisation est partout le même et presque partout les urbanistes et les planificateurs se laissent surprendre par son accélération. Ces phénomènes d'évolution de l'économie et du transfert de population du secteur primaire vers le secondaire puis le tertiaire, les crises d'adaptation qui en résultent ont été étudiés. Mais le cas dakarois n'a pas sa place dans le schéma qu'a décrit, entre autres, Fourastié. C'est un secteur tertiaire précocement gonflé qui a provoqué un flux de population rurale vers la ville, alors que le secondaire n'existait encore qu'en raison de grands travaux qui devaient un jour ou l'autre voir leur fin. L'industrialisation qui suivit ne pouvait pas absorber ces excédents de main-d'œuvre, non spécialisée. Pourtant Dakar continue à croître de 6 à 7 % par an, moitié par accroissement naturel, moitié par migration.

Il est classique de rendre responsable de cette immigration l'attrait des revenus monétaires importants que peut procurer la ville. Mais n'est-ce pas une illusion ? Le migrant, s'il trouve du travail, ne percevra jamais de salaire élevé, et ce travail sera d'ailleurs rarement régulier. Le revenu moyen du cultivateur sénégalais étant, autoconsommation comprise, de l'ordre de 20.000 francs par an, il lui faudra théoriquement, s'il a une femme et deux enfants, gagner 80.000 francs dans l'année pour égaliser les situations. Certains y parviennent ou même à force d'imagination, de travail ou de chance, dépassent ce seuil. Mais alors vont peser sur eux tous les malchanceux, parents plus ou moins proches qui, en attendant que leur tour vienne de gagner quelque argent, n'ont d'autre ressource que de renouer les liens qui existaient au village et qui exigeaient le partage en cas de nécessité. C'est le « parasitisme familial » que l'on appelle pudiquement ailleurs « satellitisme ». Son ampleur est difficile à déterminer : mais on sait, et c'est logique, qu'il est plus important chez les salariés les mieux rémunérés. Une des conséquences en est que les cadres supérieurs qui ont des revenus plus élevés que les cadres moyens, ont, en raison du poids de ces « clients », un niveau de dépense alimentaire par personne plus faible. On sait également que ces satellites sont plus nombreux chez les fonctionnaires et d'une façon générale chez les non manuels que chez les ouvriers et les manœuvres, même à salaire égal, car ils connaissent mieux la complexité des rouages de la vie urbaine et semblent mieux capables de découvrir un emploi : les plantons sont toujours au courant de tout.

C'est donc en réalité un mirage qui attire ces ruraux. Mirage provoqué par les quelques images de la ville qui parviennent jusqu'à

leur village : fonctionnaire en tournée, commerçant ramenant son stock de marchandises. Ou bien, à l'escale où il se rend parfois, l'impression que dans la ville tout le monde a de l'argent.

Enfin, surtout, le décident les brefs retours de ceux qui semblent avoir réussi, leur assurance, le récit de leurs expériences. Pourquoi alors ne sont-ils jamais déçus au point de revenir cultiver leur terre ? Sans doute parce que, malgré leur inactivité et l'insignifiance de leurs revenus, leur niveau de vie est supérieur. Un revenu ne suffit pas à déterminer un niveau de vie : le nombre des services que peut rendre la ville y rend finalement la vie meilleure qu'en brousse. On peut s'arranger pour s'y nourrir pas plus mal qu'en brousse, et de façon plus agréable et variée : le poisson frais en particulier y est abondant et bon marché. Un toit pour la nuit se trouve toujours. Mais surtout, malgré ses insuffisances, Dakar possède un équipement social et sanitaire hors de proportion avec ce qui existe à l'intérieur ; on y meurt moins de maladie et on peut plus facilement y envoyer ses enfants à l'école. La densité de l'équipement commercial est un attrait supplémentaire : alors que les commerçants se sont repliés de l'intérieur vers les centres quand il leur a été interdit de s'occuper de l'arachide, laissant un vide commercial difficile à combler, on trouve à Dakar de tout et partout, du neuf et de l'occasion, souvent à des prix étonnamment faibles. La multitude des minuscules commerces est une des caractéristiques de Dakar ; il semble que chacun a quelque chose à vendre, quelques fruits, des cigarettes à l'unité, des clous de récupération grossièrement redressés... C'est la principale ressource pour se procurer quelque argent, et l'ingéniosité des femmes en particulier est remarquable ; quoi de plus facile, en rentrant à pied du marché, que de revendre au passage une carotte, un peu de sel, un morceau de poisson sec, avec chaque fois un minuscule bénéfice ?

Une impression de grand désœuvrement se dégage alors d'une promenade à travers Dakar. Ce désœuvrement est réel, mais symétrique de celui que l'on rencontre en brousse pendant une grande partie de la saison sèche. Il ne faut pas oublier que les travaux agricoles sont au Sénégal concentrés sur quelques mois ; pourquoi alors ne pas passer la longue période d'inactivité à la ville ? Mais une partie seulement des migrants retourne sur des champs à la saison des pluies. Ceux-ci ont certainement choisi la meilleure formule, assurant leurs revenus agricoles et essayant, pendant leur inactivité, de se procurer des revenus monétaires.

Un autre aspect du sous-emploi à Dakar est plus inquiétant encore. Il concerne les « déscolarisés » de tous âges, mais principalement des jeunes, enfants de vieux Dakarois qui ont fréquenté quelques

années l'école, primaire ou même secondaire, souvent sans obtenir de diplôme. Des milliers chaque année se mettent à la recherche d'un travail, la plupart sans grande conviction. C'est un emploi de bureau qu'ils souhaitent, mais le secteur tertiaire est déjà pléthorique. Ils refusent presque toujours les travaux manuels, et n'ont d'ailleurs pas la qualification qui leur permettrait de rentabiliser leurs connaissances générales. Alors que les chefs d'entreprise se plaignent souvent de devoir confier certains travaux (dans la mécanique ou le bâtiment) à des illettrés. Il ne peut être question pour eux d'aller à l'agriculture : la plupart ne sont jamais sortis de Dakar. Ils traînent alors dans les rues, vivent aux dépens de leurs parents ou de camarades plus chanceux, et sont disponibles pour toutes les formes de délinquance.

Les statistiques décrivent mal ces diverses formes de chômage. Un problème de définition se pose d'abord : qui est chômeur et qui ne l'est pas ? Il y a des chômeurs actifs, qui en réalité s'arrangent pour se procurer quelques revenus par de petits travaux ou une activité commerciale. Il y a des passifs qui attendent un emploi en cherchant plus ou moins. Il y a ceux qui ont déjà occupé un emploi salarié ou possèdent une spécialité, ceux qui n'ont jamais travaillé ou n'ont que leur force physique à offrir. Quantité de vrais chômeurs, entre deux emplois, se considèrent un peu comme en vacances. Depuis 1961, un service de la main-d'œuvre centralise offres et demandes d'emplois. En juin 1966, 60.000 chômeurs y étaient inscrits, dont près de la moitié se disaient gens de maison ou manœuvres ; 227 avaient pu être placés dans le mois. Il est impossible de savoir s'il s'agissait de chômeurs réels, et quelle proportion du nombre total de sous-emplois ils représentent. Car la notion de chômage est si subjective : il peut y avoir pour chacun un minimum d'activité rémunérée indispensable, mais aussi un optimum qui n'est pas forcément le plein-temps. Se déclarera-t-on chômeur entre le minimum et l'optimum ? Ce serait à vérifier, mais il est probable que, pour de nombreux Dakarais, le travail à temps plein est inconcevable, non par paresse mais en considération de l'énorme disproportion entre l'offre et la demande d'emplois. C'est une forme de sagesse de penser qu'il vaut mieux un peu de travail pour tous que beaucoup pour quelques-uns...

DES ELITES ET DES FONCTIONNAIRES

Mais Dakar a aussi attiré des élites, et en a formé quelques générations. La vie intellectuelle a normalement été concentrée d'abord à Saint-Louis : l'école des fils de chefs était destinée à former les cadres indigènes dont l'administration coloniale avait besoin. Mais

les besoins du gouvernement général étaient tels qu'il fallut bien et c'était de bonne politique, recruter dans les autres États de l'A.O.F. C'est ainsi que, du Dahomey surtout (et particulièrement pendant la période d'inflation de personnel de l'après-guerre), vinrent s'installer à Dakar un nombre considérable de fonctionnaires, parmi les meilleurs. Les maisons de commerce, les banques, recrutaient aussi sur d'autres territoires une partie de leurs commis (2).

D'autre part, c'est à Dakar que furent établies les premières « grandes écoles », et deux en particulier ont joué un rôle très important : l'école William Ponty, dans la grande banlieue de Dakar, d'où sortaient des instituteurs, et l'école de Médecine, qui formait en quatre ans ces « Médecins africains » qui ont été les pionniers de la médecine en Afrique. Il n'est pas un gouvernement d'Afrique de l'Ouest qui ne comprenne un ou plusieurs ministres, quand ce n'est pas le chef de l'Etat lui-même, qui sortent d'une de ces deux écoles.

Il y avait aussi le Grand Conseil de l'A.O.F. où se discutaient les affaires de la Fédération. Chaque réunion de cette assemblée était l'occasion, pour la majorité des conseillers, de retrouver ses compagnons d'étude au lieu même où ils les avaient faites.

Les indépendances ont dispersé ces élites, mais beaucoup n'ont pas voulu retourner chez elles, et se sont sénégalisées, tout en gardant des relations suivies avec leur pays d'origine. C'est d'ailleurs souvent moins le Sénégal qui les a retenues que Dakar même, toujours considéré un peu comme la capitale de tous les Etats francophones d'Afrique de l'Ouest. Ce qui explique que Dakar soit resté un des hauts lieux de la politique internationale africaine. L'Université de Dakar a été conçue dans cette optique : si d'autres, concurrentes, s'intallent dans d'autres villes, elles ne sont pas encore complètes et celle de Dakar garde le privilège de l'ancienneté et le prestige d'être restée presque entièrement française. Il y a peu de diplômés de l'enseignement supérieur en Afrique de l'Ouest qui n'ont pas fait au moins une partie de leurs études à Dakar.

Le nombre élevé de fonctionnaires est une des autres caractéristiques de Dakar. A la disparition du gouvernement général, le Sénégal n'a pas hérité seulement des bâtiments administratifs, mais aussi d'une bonne partie de leurs occupants. Alors qu'à Saint-Louis le

(2) Un phénomène inverse vaut d'être signalé : Après la guerre les entreprises de construction et de travaux publics n'ont pas hésité à expatrier les meilleurs de leurs ouvriers sénégalais pour les faire travailler sur les chantiers d'Abidjan, Conakry ou Nouakchott. On trouve encore, dans les entreprises de Côte-d'Ivoire, des ouvriers spécialisés originaires de Dakar.

gouvernement du Sénégal avait déjà ses propres fonctionnaires. Le transfert du gouvernement à Dakar allait encore augmenter cette masse. Ils sont plus de quinze mille aujourd'hui, de tous niveaux, fonctionnaires en titres, contractuels ou vacataires, travaillant au building du gouvernement ou instituteurs, douaniers, policiers, agents des nombreux services para-publics. Leur présence est partout sensible : on dit souvent que le fonctionnaire est roi à Dakar. Leur privilège le plus important est l'assurance de la stabilité dans l'emploi, et des salaires sensiblement plus élevés que ceux du secteur privé. C'est pourquoi ils sont dans la ville comme une sorte de levain, ouverts sur un style de vie moderne qu'ils tendent à propager dans la masse par simple effet d'imitation, comme eux-mêmes sont partiellement entraînés par la présence d'une nombreuse population européenne, personnel de l'assistance technique, du commerce, des banques, cadres de l'industrie, missions diplomatiques, qui impose à Dakar un style, des commerces, des services, des loisirs, donnant en particulier au cœur de la ville l'allure d'une grande cité française. Certains commerçants libanais eux-mêmes se sont décidés à moderniser leurs installations.

Aux fonctionnaires peuvent être assimilés les employés du secteur privé qui ont un style de vie et des attitudes analogues. Par contre, la masse des ouvriers de l'industrie et du bâtiment, est plus hétérogène. C'est eux qui constituent le lien entre le Dakar moderne et actif et la masse des sans-emplois, des travailleurs non qualifiés ou occasionnels, dont ils sont plus proches aussi bien par la mentalité que par les zones d'habitat.

VERS UNE UNIFORMISATION

On a essayé (3) de ventiler cette population en quelques classes sociales. La plus élevée, les « privilégiés », contiendrait hauts fonctionnaires et hommes politiques, quelques cadres supérieurs du secteur privé, la couche supérieure des professions libérales et un groupe « traditionnel » comprenant quelques marabouts influents et riches et la couche aristocratique Lébou, encore propriétaire de nombreuses parcelles de Dakar. Viendrait ensuite une couche petite bourgeoise faite de fonctionnaires moyens et d'employés du secteur privé, de certains salariés de l'industrie, de petits entrepreneurs. Ensuite, un prolétariat composé des ouvriers et des petits fonctionnaires et employés, enfin le « prolétariat flottant ».

(3) R. Delbard, in « Dakar, l'évolution d'une métropole africaine ».

Une telle classification, commode pour l'analyse, est un peu prématurée, car elle suppose la disparition totale de l'hétérogénéité due aux différences ethniques, aux facteurs religieux, à l'ancienneté de l'installation à Dakar, aux attitudes différentes à l'égard des structures traditionnelles. Aucune de ces classes n'est homogène. On peut rencontrer, même chez les hauts fonctionnaires, des genres de vie totalement différents, les uns vivant entièrement à l'européenne, les autres encore au sein d'une famille étendue et de ses contraintes. L'habitat lui-même n'est pas un critère : les maisons individuelles des lotissements nouveaux ne sont pas peuplées que de fonctionnaires et d'employés et de leur famille restreinte ; dans les baraques de la Médina ou de la cité nouvelle de Pikine peuvent vivre des gros commerçants africains entourés d'une énorme clientèle et dont la fortune est impressionnante.

Le rôle de Dakar est justement, grâce au brassage de populations qu'il provoque, de faire disparaître cette hétérogénéité fondamentale, afin que puisse se dessiner une société africaine nouvelle, qui ne sera pas forcément à l'image des sociétés européennes.

Le premier symptôme de cette homogénéisation est l'atténuation des particularismes ethniques. On ne trouve pas à Dakar, ou rarement, de gros regroupement de telle ou telle ethnie dans un quartier déterminé. Le migrant s'intègre vite au fond Wolof et Lébou (45 % de la population) et parle bientôt sa langue : 90 % de la population de Dakar comprend et parle le Wolof. Ce n'est pas par refus délibéré des valeurs socio-culturelles propres à l'ethnie ; l'ethnicité devient simplement provinciale. Et c'est ainsi que le sentiment de l'appartenance à une ethnie fait peu à peu place à celui de l'appartenance à une nation. Le rôle de Dakar à cet égard est primordial.

On a souvent constaté que, placés devant les mêmes alternatives, les individus réagissent de la même manière, quelle que soit leur ethnie, leur catégorie sociale, leur religion. Ainsi dans le domaine de l'alimentation, le Toucouleur de la vallée du Sénégal, qui ne consomme chez lui que du mil, se met au riz dès son arrivée à Dakar, au détriment de la balance commerciale du pays. L'alimentation, à la ville se modernise très vite, et 30 % de celle du Dakarois est importée.

Il y a des résistances à la modernisation, mais elles ne pourront résister longtemps aux nécessités de la vie urbaine. Déjà se dessine une atténuation de la polygamie, un éclatement de la famille étendue, une disparition progressive du système de la dot. La ville moderne modernise non seulement l'individu, mais toute la société.

Encore faudrait-il que ce mouvement, urbain, se transmette au monde rural. Mais ils ne vivent pas au même rythme. Malgré les efforts du gouvernement qui décentralise son action, projette en brousse ses fonctionnaires, administrateurs, instituteurs, moniteurs agricoles, animateurs, Dakar reste encore trop l'extrémité d'un entonnoir où se déverse l'arachide. L'intégration des deux mondes est difficile ; l'un est concentré sur quelques kilomètres carrés et évolue très vite. Sur l'autre, dispersé, on cherche encore une prise, un contact. Il semble que Dakar soit venu trop tôt ; les secteurs secondaire et tertiaire se sont formés alors que la primaire avait à peine commencé son évolution et exigeait que l'on concentre sur lui tous les efforts.

Dakar et le Sénégal sont pourtant condamnés à vivre ensemble. Mais il faudra, pour qu'ils s'entendent, que Dakar veuille bien se tourner vers la brousse, peut-être qu'il concède quelques-uns de ses privilèges aux petites villes de l'intérieur plus proches du monde rural.

Economiste et sociologue, Yvon MERSADIER est maître de recherches à l'O.R.S.T.O.M. et travaille depuis plusieurs années à l'I.F.A.N., à Dakar. Il s'est spécialisé dans les études de consommation.

Un cas réussi d'intégration urbaine : La cité des Castors de Dékheulé à Dakar

par A. OSMONT-DOTTELONDE

Lorsque les membres de la Société Coopérative des « Castors de Dékheulé », à Dakar, commencèrent en 1954 leur expérience d'auto-construction d'une cité de 90 maisons, ils ne prévoyaient sans doute pas que la solution adoptée entraînerait un processus de dynamique sociale aussi original et profond que celui que nous avons pu observer lors de deux séjours, en 1965 et en 1966. Pour cette société, en effet, il ne s'agissait, comme il est dit explicitement dans l'exposé des motifs de ses statuts, que « de réduire au bénéfice de ses membres et par l'effort commun de ceux-ci le prix de revient de constructions ainsi que de toutes leurs dépendances ou annexes ; à édifier sur tout terrain sis à Dakar ».