

QUELQUES

RUES

PARIS

JÉRÔME CHENAL  
YVES PEDRAZZINI  
GUÉLADIO CISSÉ  
VINCENT KAUFMANN

QUELQUES RUES  
D'AFRIQUE.  
OBSERVATION  
ET GESTION DE  
L'ESPACE PUBLIC À  
ABIDJAN, DAKAR  
ET NOUAKCHOTT

JÉRÔME CHENAL

---

GUÉLADIO CISSÉ

---

ISAKHA DIAGANA

---

MOUSSA DIOP

---

VINCENT KAUFMANN

---

MOUSSA KEITA

---

EL HADJI MAMADOU NDIAYE

---

MAMADOU NDIAYE

---

YVES PEDRAZZINI

---

BENOÎT VOLLMER

---

CHEIKH SAMBA WADE

---

Editions : Lasur©2009

---

Conception graphique : monokini avec la collaboration de Camille Aymon. [www.monokini.ch](http://www.monokini.ch)

---

Impression : Imprimerie Fleury, Yverdon-les-Bains. [www.imprimeriefleury.ch](http://www.imprimeriefleury.ch)

---

ISBN 978-2-9700357-6-3

---

# IMPRESSUM

---

Quelques rues d'Afrique. Observation et gestion de l'espace public à Abidjan, Dakar et Nouakchott.  
Jérôme Chenal, Yves Pedrazzini, Guéladio Cissé, Vincent Kaufmann (éds.). École Polytechnique Fédérale de  
Lausanne (EPFL). Les éditions du LASUR, 2009.  
ISBN 978-2-9700357-6-3

## ADRESSES DES ÉDITEURS :

---

### **Jérôme Chenal**

École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL)

Laboratoire de sociologie urbaine (LASUR)

#### **Adresse :**

EPFL-ENAC-LASUR

BP 2141

Station 16

CH-1015 Lausanne (Suisse)

Tél: + 41 21 693 62 39 / + 41 78 738 59 15

Mail: jerome.chenal@epfl.ch, jerome@chenal.ch

URL: www.epfl.ch, lasur.epfl.ch, www.chenal.ch

### **Yves Pedrazzini**

École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL)

Laboratoire de sociologie urbaine (LASUR)

#### **Adresse :**

EPFL-ENAC-LASUR

BP 2135

Station 16

CH-1015 Lausanne (Suisse)

Tél: + 41 21 693 42 05 / + 41 78 913 21 93

Mail: yves.pedrazzini@epfl.ch

URL: www.epfl.ch, lasur.epfl.ch

### **Guéladio Cissé**

Centre suisse de recherche scientifique en Côte d'Ivoire (CSRS)

#### **Adresse :**

CSRS

BP 1303

Abidjan 01 (Côte d'Ivoire)

Tél: + 225 23 47 27 90

Mail: gueladio.cisse@csrs.ci

URL: www.csrs.ch

**Vincent Kaufmann**

École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL)

Laboratoire de sociologie urbaine (LASUR)

**Adresse :**

EPFL-ENAC-LASUR

BP 2135

Station 16

CH-1015 Lausanne (Suisse)

Tél: + 41 21 619 11 11

Mail: [vincent.kaufmann@epfl.ch](mailto:vincent.kaufmann@epfl.ch)

URL: [www.epfl.ch](http://www.epfl.ch), [lasur.epfl.ch](http://lasur.epfl.ch)

# REMERCIEMENTS

---

Nos remerciements vont, à Nouakchott, à l'INRSP (Institut National de Recherche en Santé Publique) et en particulier au Professeur Lo Baidy, Directeur de l'Institut. Ils vont, à Dakar, à toute l'équipe de l'ENDA-Graf (Guédiawaye). À Abidjan, à nos collègues du Centre Suisse de Recherche Scientifique ; à Lausanne, à l'École Polytechnique Fédérale (EPFL) à travers le Laboratoire de Sociologie Urbaine qui a assuré financièrement la réalisation de cet ouvrage. La liste ne serait pas complète sans remercier les photographes qui ont œuvré à Dakar, Nouakchott et Abidjan pour notre recherche ; un grand merci à Boubacar Touré Mandemory, Benoît Vollmer et Jean Gahue. Enfin, nos remerciements vont à ceux qui, de près ou de loin, en Suisse et en Afrique, « passants ordinaires » de nos rues, chercheurs ici et là, amis, tous ensemble ont permis à ce livre d'exister.

# ACKNOWLEDGEMENT

---

Cet ouvrage a été réalisé grâce au soutien financier du projet du LASUR « Urbanisation, espace public et gestion urbaine durable en Afrique de l'Ouest : processus d'exclusion et d'intégration sociales à Dakar et Nouakchott », financé conjointement par la Coopération@EPFL et la Coopération Suisse (SDC/DDC). Il a également reçu le soutien du programme NCCR North-South (DDC/SDC et FNRS/SNF) ainsi que celui de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL).

DAKAR

LA VILLE

DOUBLE

**«Dakar la nuit. Rues droites désertes. Morne ville endormie. On ne peut imaginer rien de moins exotique, de plus laid. Un peu d'animation devant les hôtels. Terrasses des cafés violemment éclairées. Vulgarité des rires. Nous suivons une longue avenue, qui bientôt quitte la ville française» (Gide, 1927). Le diagnostic est sans détour, Dakar n'a pas d'intérêt pour André Gide dans les années 1920 et, pourtant, c'est à cette même période que la ville prend son envol économique, culturel et intellectuel pour devenir une capitale, non seulement en terme d'administration d'un territoire, mais en terme symbolique; une capitale, c'est-à-dire une ville dont le rôle dépasse largement les frontières d'une commune ou d'un pays. Car Dakar, c'est aussi et surtout «La porte de l'Afrique», comme il était possible de lire sur des affiches publicitaires d'Air France d'avant 1960. Dakar, c'est le port d'embarquement de l'arachide, Dakar la capitale de l'AOF<sup>1</sup>, puis Dakar capitale du Sénégal. Si l'histoire de la ville reste intimement liée à la présence française en Afrique, Dakar l'indépendante deviendra – et restera – une des deux villes «modernes» de l'Afrique francophone de l'Ouest, l'autre étant Abidjan (Mersadier, 1968).**

# CONTEXTE

---

## FONDATION DE LA VILLE

---

Dakar doit sa fondation et son développement à cinq éléments majeurs (Mersadier, 1968). Nous les reprenons ici, brièvement, en guise d'introduction.

LA RAISON MILITAIRE Dakar est fondée tout d'abord et principalement pour des raisons militaires. Il fallait en effet «occuper le terrain» entre St-Louis au Nord et les rivières et fleuves du Sud. Les Français installeront des postes militaires permettant le contrôle des côtes et de tout l'arrière-pays. En témoigne l'importance de la présence militaire visible – encore aujourd'hui – par l'emplacement des nombreux terrains militaires (situés sur la corniche ouest) et – à l'époque – dans la baisse commerciale qui a accompagné le retrait des troupes françaises, montrant ainsi le poids économique de la fonction militaire à Dakar.

LA RAISON COMMERCIALE En même temps que l'intérêt militaire, naît un intérêt pour la production et l'exportation vers l'Europe de l'arachide. Jusque dans les années 1830, c'est par le port de Rufisque que transite l'arachide, mais, petit à petit, pour des raisons d'économie, on utilisera les infrastructures existantes à Dakar. La décision

en 1863 de faire construire à Dakar un grand port militaire et commercial – et malgré de coûteux et lents travaux – sonnera la mort de Rufisque au profit de Dakar.

LA RAISON ADMINISTRATIVE En 1895, la France décide la création de l'AOF. Dans ce premier temps, c'est depuis St-Louis que la région est gérée avant le transfert à Dakar en 1902. St-Louis reste la capitale du Sénégal uniquement. Une multitude d'activités se développeront en rapport avec l'administration, à tel point que «se trouvant trop loin, cette administration allait se développer en vase clos, devenir une énorme machine à laquelle les Sénégalais participeraient relativement peu» (Mersadier, 1968), mais qui donne à Dakar une importance et une activité économique qu'elle n'aurait pas eu sans cela.

LA SINGULARITÉ DE DAKAR En effet, la qualité de citoyen français était reconnue aux «originaires» de Gorée, Dakar, Rufisque et Saint-Louis. Cette «bizarrerie» institutionnelle fera que Dakar et les autres communes auront un des leurs pour représenter leurs intérêts en France au Parlement.

<sup>1</sup> Afrique Occidentale Française



LA SITUATION GÉOGRAPHIE UNIQUE DE LA VILLE Elle gagnera rapidement le rôle de carrefour, grâce notamment à son port et à son aéroport, les plus proches de l'Amérique du Sud, participant au développement de l'aéropostale.

## GÉOGRAPHIE DE LA VILLE

Dakar est située à l'extrême Ouest du Sénégal et du continent africain. La région de Dakar est une presqu'île de 550 kilomètres carrés<sup>2</sup>, à trois faces, faite de roches basaltiques et accompagnée, au Nord, d'une étroite bande de sable. Son site est généralement plat, mais perturbé à l'Ouest par quelques hauteurs dont les plus significatives sont les Mamelles. À l'Est, elle est contiguë avec la région de Thiès alors qu'elle est entourée par l'océan Atlantique à l'Ouest, au Nord et au Sud. Dakar est comprise entre les méridiens 17°10' et 17°32' et les parallèles 14°53' et 14°35'. Le climat du Sénégal, de type sahélien, est caractérisé par une saison des pluies d'une durée variable du Nord au Sud (trois à quatre mois) selon la latitude et une saison sèche le reste de l'année (novembre à juin). L'alizé souffle sept mois sur douze sur cette région.

# DÉVELOPPEMENT DE LA VILLE

## DAKAR FACE À UNE ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE SOUTENUE

À l'indépendance, Dakar est l'agglomération la plus importante d'Afrique de l'Ouest et le Sénégal figure parmi les pays les plus fortement urbanisés avec 23% de sa population vivant dans les zones urbaines.

Tout au long de son histoire, Dakar a aspiré les populations de l'arrière-pays. Il fallait bien, d'abord, que Dakar se peuple pour se développer, qu'une main-d'œuvre importante vienne travailler sur les immenses

chantiers du port et de l'aéroport, construite des bâtiments et des rues, peuple les bureaux et les boutiques des maisons de commerce, transporte l'arachide à bord des bateaux; que des services publics et privés s'installent pour nourrir cette population, la soigner, l'instruire (Mersadier, 1968).

C'est un secteur tertiaire précocement gonflé qui a provoqué un afflux de populations rurales vers la ville, alors que le secondaire n'existait encore qu'en raison de grands travaux qui devaient un jour ou l'autre se terminer. 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 (Mersadier, 1968).

Cette situation va encore s'accroître vers la fin des années 1960 et jusqu'en 1974 avec une période de grandes sécheresses dans le Sahel – le même phénomène est visible à Nouakchott – qui aura des répercussions sur les revenus agricoles, avec comme conséquence un exode massif des populations rurales vers les villes, et principalement vers Dakar.

Entre 1988 et 2006, la tendance est à la baisse et Dakar s'éloigne de plus en plus des forts taux d'accroissement que l'on a l'habitude d'attribuer aux villes d'Afrique de l'Ouest. Les grandes villes augmentent ainsi moins rapidement que l'imaginaient les projections des années 1980. De plus, durant des décennies, la ville qui s'est agrandie prioritairement par l'exode rural a vu cette tendance s'inverser depuis le début des années 2000 et aujourd'hui, l'accroissement naturel semble constituer le principal mode de développement de la population de la ville.

Aujourd'hui, Dakar est une ville de 2,6 millions d'habitants. Ce chiffre ne prend pas en compte que la Commune, il s'agit de la région de Dakar, qui comprend les quatre départements de Dakar, Guédiawaye, Pikine et Rufisque.

<sup>2</sup> Elle représente le 0,28% du territoire national

	DAKAR	Accroissement %	PIKINE & GUEDIAWAYE	RUFISQUE	TOTAL	Accroissement %
1878	1.600					
1902	22.00	11,55				
1923	35.000	2,23				
1936	92.600	7,77	0			
1955	238.600	5,10				
1960	374.700	9,45				
1965	455.000	3,96				
1967	500.000	4,83				
1971		1,48	141.000			
1976		1,48	1.224.458		1.488.942	4,00
1988	680.932	1,48	619.759	188.250	2.167.793	3,50
2002			2,43	284.260	2.496.244	2,96
2006	1'049.253	2,43	1.133.830	313.161		2,96
2007				2.570.132		
2008				2.646.208		

## LA GENÈSE DE DAKAR

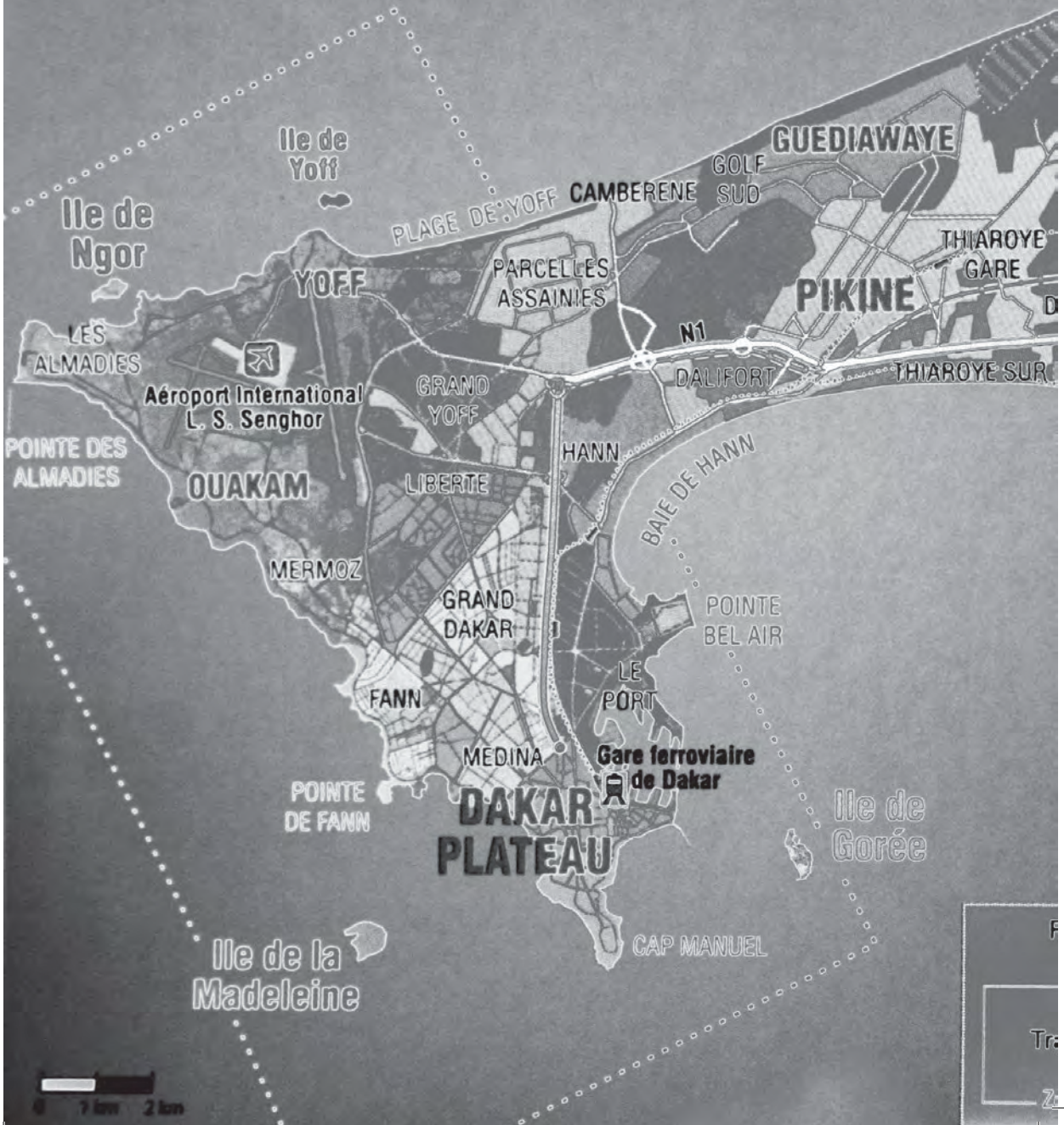
Dès le XV<sup>e</sup> siècle, les navigateurs portugais fréquentent les côtes et la presqu'île du Cap-Vert sans toutefois s'y établir. Le premier établissement commercial sera fondé par les Hollandais au XVII<sup>e</sup> siècle non sur le continent, mais sur une petite île, au large, baptisée Goed Rée signifiant « la bonne rade », qui deviendra Gorée. C'est sans doute parce qu'ils imaginent le continent sur cette partie de presqu'île comme dangereux que peu d'Européens osent tenter la terre ferme ; les Anglais s'installeront à l'embouchure de la Gambie et les Français à l'embouchure du fleuve Sénégal.

Le pillage par les indigènes et les maladies (le paludisme et la fièvre jaune) sont des raisons suffisantes pour ne pas s'installer de manière définitive sur les terres. Les Européens vivaient reclus sur une île, ils n'étaient pas les seuls à vivre coupés du monde, la République Lébou, formée par les habitants de la presqu'île vivait aussi coupée du reste du territoire grâce à la construction des enceintes, les murs « tata », pour se protéger des voisins de l'intérieur du pays (Mersadier, 1968).

C'est au début du XIX<sup>e</sup> siècle que le Ministère de la marine et des colonies de la France imagine de s'implanter sur la presqu'île, en face de Gorée. Le but est double comme l'écrit Alain Sinou (1990) : il faut à la fois marquer la présence d'une France moderne sur le continent et se démarquer des comptoirs privés, et à la fois développer l'agriculture et le commerce

basés principalement sur l'arachide. Dans cette optique, Dakar doit devenir le centre de gravité de ce commerce. En 1862, c'est l'armée qui signe tout naturellement le premier plan d'urbanisme, plan de lotissement et de cadastre : Plan Pinet-Laprade du nom de son concepteur, officier du Génie tout d'abord qui deviendra Gouverneur ensuite. Le plan développe une trame régulière qui quadrille l'espace dans le secteur abrité d'une l'anse, à l'Est de la presqu'île et la superpose aux villages Lébou existants. Rayant le caractère sacré des sépultures indigènes et des mosquées, ce « lotissement » groupe les établissements près du débarcadère, réserve des terrains pour les édifices publics et projette la future ville sur ce qui est aujourd'hui le Plateau (Dione, 1992).

En même temps, naissent les premiers équipements comme le phare (construit en 1864) sur les collines des Mamelles, un dépôt à charbon et des casernes. Avec la construction des jetées du port (1866) suivie de l'implantation des Messageries impériales, l'escale de Dakar prend le pas sur celle de Saint-Vincent dans les îles du Cap-Vert. Dakar subit cependant la concurrence des autres comptoirs comme Gorée et Rufisque tout proche, et Saint-Louis où étaient installés le gouverneur et l'appareil administratif de la colonie. Beaucoup d'habitants de Gorée demandent des parcelles sur la presqu'île, mais







ils ne construisent pas de logement, ni de magasin préférant Rufisque plus libérale économiquement (Dione, 1992). L'administration cherche pourtant, à cette époque, à encourager la migration vers Dakar afin de rentabiliser l'occupation de cette partie de territoire.

De 1870 à 1885, la population de Dakar est stable autour de 1.500 habitants, restant essentiellement une ville de garnison et de fonctionnaires à la recherche de logements. En 1875, y transférant lui-même ses bureaux, le chef de l'arrondissement de Gorée et dépendances, le colonel Canard, notait dans son rapport : « tranquillité parfaite, toujours très peu d'habitants européens ou mulâtres. Il n'y a ici ni bottier, ni tailleur, ni perruquier; le commerce est à peu près nul et il n'y a que quelques marchands de goutte qui font un peu d'affaires. Peu de ressources alimentaires. En somme, la vie est difficile, très chère et peu agréable » (Deval, 1989).

### **LE CHEMIN DE FER ET L'ARACHIDE MARQUENT LE DÉBUT DE L'HISTOIRE**

Dakar existait avant le chemin de fer, nous l'avons vu précédemment, mais cette infrastructure, terminée en 1885, marquera le début du « développement » de la ville. Les établissements de commerce s'installent progressivement à Dakar conjointement à l'extension des cultures devenues possibles avec la pacification de l'arrière-pays. Le port de Dakar, constamment agrandi en fonction du trafic, comme en témoigne la construction d'une première jetée en 1898 et d'une seconde en 1908, devient petit à petit le plus important de la région (Sinou, 1990).

L'arachide allait faire de Dakar la capitale économique du Sénégal. L'organisation de la traite se faisait exclusivement à Saint-Louis, mais les maisons de commerce et les banques s'installent progressivement à Dakar. La présence du gouvernement général de l'AOF<sup>3</sup> provoquera plus tard, une amplification de cette installation (Mersadier, 1968). La direction des maisons de commerce pour l'ensemble de l'Afrique prenait place à Dakar. La montée des rivalités coloniales et la politique menaçante de l'Angleterre imposent en 1898 une nouvelle stratégie navale qui fait de Dakar, Diégo-Suarez<sup>4</sup>, Nouméa<sup>5</sup>, Cap Saint-Jacques<sup>6</sup>, Fort-

de-France<sup>7</sup>, Bizerte<sup>8</sup>, les points d'appui de la flotte. La présence française en Afrique de l'Ouest est également renforcée dès 1902 grâce à la création d'un gouvernement général siégeant à Dakar, capitale d'une fédération de huit territoires. Base navale dotée d'un arsenal, puis d'un port de commerce, Dakar détrône peu à peu Rufisque, principal port d'exportation de l'arachide, et Saint-Louis, débouché des escales du fleuve, qu'un estuaire ensablé et tourmenté par la barre isole toujours davantage de la mer. Sitôt achevé, le port de Dakar s'avère insuffisant pour répondre aux besoins. Il sera en construction continue tout au long du siècle (Dione, 1992)

Vers 1900, la décision de 1885 de faire de Dakar la capitale de la Fédération de l'Afrique occidentale française (AOF<sup>9</sup>) est effective. La politique de développement de la presqu'île du Cap-Vert est désormais décidée par le gouvernement général de l'AOF. Elle s'orientera dans deux directions principalement. Tout d'abord vers un effort d'équipement, afin d'améliorer le paysage de la ville, avec l'installation d'égouts, de nouveaux tracés de rues et d'édifications de bâtiments publics, et un souci ensuite de prise en compte de l'accroissement de la population. En 1901, Degouy, un capitaine du Génie, réalise un plan d'extension pour Dakar afin de répondre à la croissance démographique. Dès 1904, les premières avenues importantes sont percées; elles sont destinées à relier les grandes installations les unes aux autres (Dione, 1992).

Le statut nouveau de la ville, capitale de l'AOF, renforce les migrations (Sinou, 1990) et Dakar compte, vers 1910, 30.000 habitants environ. Le Gouvernement envisage de distinguer dans la ville les quartiers européens des quartiers noirs avec la création de la ville indigène de la Médina (1915), exclusivement noire, comme réponse à l'accroissement de la population et suite à une épidémie de fièvre jaune. Sans en avouer l'objectif principal, il s'agissait de mettre en place une ségrégation spatiale entre les Africains et les Européens. À cette même époque, un plan directeur est donc élaboré (1914-1915) couvrant le Plateau et la Médina (CAUS, BCEOM, 2003) et donnant ainsi une assise légale à la séparation des populations.

<sup>3</sup> Afrique Occidentale Française

<sup>4</sup> Devenu Antsiranana, au Nord de Madagascar

<sup>5</sup> Nouvelle-Calédonie

<sup>6</sup> Indochine alors, maintenant Vietnam

<sup>7</sup> Martinique

<sup>8</sup> Tunisie

<sup>9</sup> La Fédération de l'Afrique occidentale française (AOF) regroupe huit colonies et le territoire du Cap-Vert (la presqu'île) désormais autonome de la colonie du Sénégal.

Dans ce sens encore, un plan d'aménagement voit le jour en 1937, confié à l'architecte Raymond Lopez, mais le plan restera sous forme d'esquisse. Il prévoyait, entre autres, la restructuration de la vieille ville, pour n'y laisser subsister que le commerce et l'administration. Ce plan privilégiait l'embellissement de la ville, appliquait le principe de la ségrégation totale (ségrégation sociale et spatiale et spécialisation fonctionnelle) et prévoyait l'aménagement au Nord de villages indigènes, séparés du reste de la ville par des zones de cultures vivrières.

La ville de Dakar va croître rapidement à partir des années 1930 et, à la veille de la Seconde Guerre Mondiale, la ville dépasse les 100.000 habitants et n'arrive pas à créer suffisamment de logements pour les nouveaux arrivants. L'effort de guerre va réduire les moyens à disposition et renforcer la crise du logement.

L'industrialisation est tardive à Dakar, elle ne commence vraiment qu'après la Seconde Guerre Mondiale, quand disparaît complètement l'esprit du pacte colonial (Mersadier, 1968). C'est d'abord l'arachide qui est traitée sur place – on ne l'envoie plus directement vers l'Europe, mais elle est transformée en huile – puis d'autres produits alimentaires, puis le textile, les chaussures, les fûts métalliques ou le ciment.

Les industries étaient conçues à l'échelle de l'AOF et pas à l'échelle du Sénégal, ceci explique l'avance de Dakar sur les autres villes de la sous-région, mais aussi les craintes lors des indépendances car chaque pays allait promouvoir leurs propres industries et sonner la fin du double avantage économique et politique de Dakar. La ville recevait avant 1960 environ 40% des investissements du FIDES (Fonds d'investissement pour le développement économique et social), ce qui montre également l'avantage que devait avoir Dakar en termes d'équipements et d'infrastructures.

La fin de la guerre marque également un changement dans les mentalités, le début d'une nouvelle ère politique qui se retrouve au niveau urbain. Le gouvernement de la métropole supprime les réglementations les plus inégalitaires du régime colonial et notamment le travail forcé. De plus, face aux limites du système colonial, l'État français cherche à intégrer culturellement,

économiquement et politiquement les élites locales qui seront plus tard amenées à diriger le pays, leur donnant notamment une représentativité politique.

Au niveau de l'urbanisme, la fin de la guerre est aussi synonyme de changements, les plans directeurs et autres schémas urbains qui n'avaient qu'un caractère semi-officiel changeront de statut avec l'ordonnance du 28 juin 1945 qui institue un caractère officiel à l'urbanisme des territoires d'outre-mer. Le Plan directeur d'urbanisme (PDU) du Cap-Vert de 1946, réalisé par la mission d'architectes-urbanistes Gutton, Lambert et Lopez, deviendra le premier représentant de cette nouvelle ère. Ce plan approuvé par l'arrêté n° 5485 du 20 décembre 1946, a servi de base à un vaste programme d'équipements relatif à l'aménagement du Cap-Vert. La gestion du plan était confiée au Service temporaire d'aménagement du grand Dakar (STAGD). L'application du PDU de 1946 a occasionné de grands travaux, entraînant une forte immigration vers le Cap-Vert.

La guerre a changé les rapports et l'État veut maintenant offrir aux élites locales de meilleures conditions d'habitation. À cet effet, il crée la SICAP (Société Immobilière du Cap-Vert) dont les buts sont la viabilisation de terrain, le développement du crédit foncier et la construction de logements. La société construira des séries de villas et d'immeubles dans le quartier de Grand Dakar, mais cette opération n'atteindra pas les objectifs escomptés. Les raisons à cela sont avant tout les prix de revient des constructions qui ne peuvent s'adresser qu'à une infime minorité de fonctionnaires aux revenus réguliers. De plus, le modèle d'habitat correspond à une vision d'un habitat social occidental et ne convenait que faiblement.

## **APPARITION ET DISPARITION DES BIDONVILLES**

Dès les années 50, les problèmes de logements deviennent de plus en plus importants et les bidonvilles apparaissent dans d'autres zones de Grand Dakar comme Fass et Colobane tandis que les quartiers centraux de la Médina se densifient de plus en plus. L'État décide alors d'enrayer le phénomène et déguerpit les habitants illégaux dans des zones situées

à l'extérieur de la ville, à Pikine, où de nouveaux lotissements sont tracés. Les déguerpis se voient concéder à titre gratuit une parcelle de 200 mètres carrés, mais doivent y construire leur habitation par leurs propres moyens. La première opération de ce type – Pikine ancien – est engagée en 1952. Pour l'État, elle est l'unique solution; il faut délester le centre de la ville d'une partie de sa population! Dakar crée son double: Pikine. Une fois de plus, l'afflux des migrants va être accentué avec l'indépendance en 1960, à cause notamment du statut de Dakar qui devient capitale de l'État du Sénégal et qui maintenant concentre, outre les fonctions économiques du pays (industrie, et commerce), les fonctions politiques.

L'indépendance du pays ne changera rien dans les politiques urbaines et jusqu'à la fin des années 60, on se contente de continuer avec les structures de l'époque coloniale, même si l'on se rend compte que les ressources disponibles et les méthodes employées sont largement insuffisantes par rapport aux besoins (Sinou, 1990).

La politique de déguerpissement est intensifiée et des habitants de la Médina et ceux des bidonvilles sont expulsés vers les lotissements de Grand Yoff et de Dagoudane Pikine, puis en 1967 vers Pikine-extension et en 1971 vers Guédiawaye. Ces lotissements ne concernent qu'une part des habitants de Dakar, mais en même temps les ruraux continuent d'affluer vers le Cap-Vert, créant ainsi de nouvelles zones irrégulières. Pour faire face à cette situation, l'élaboration d'un nouveau plan d'urbanisme est confiée en 1963 à l'architecte et urbaniste Michel Ecochard, qui après trois ans d'enquêtes et de travail, soumet un premier avant-projet. Son plan directeur faisant suite à une ébauche de 1961 qui entérine l'urbanisation des secteurs de la SICAP, Grand Yoff et Pikine et tente pour la première fois d'intégrer dans la composition urbaine les oubliés de l'haussmanisation dakaroise. Communément appelé « Plan Ecochard », le Plan directeur d'urbanisme (PDU) de 1967<sup>10</sup> couvre la presque île du Cap-Vert jusqu'à la forêt de Mbao. Ce PDU prend en compte l'expansion spatiale de la commune de Dakar et de la zone Ouest de Pikine-Guédiawaye, ainsi que la rénovation des quartiers anciens de Médina, Reubeuss et Grand Dakar.

Ce nouveau plan marque clairement une première rupture dans la politique urbaine qui considère l'urbanisation « spontanée » comme une « perversion urbanistique » qu'il convient d'éradiquer. Le 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 imaginer l'emplacement des futures zones d'extension ne suffit pas, il faut des moyens pour construire ces zones et les moyens manquent. Même problème pour les grands équipements industriels ou de service prévus (raffinerie, nouvel aéroport, ...) qui ne seront pas construits. Au même moment, la croissance démographique s'amplifie et rapidement l'urbanisation dakaroise va dépasser les limites envisagées par le plan (Sinou, 1990).

Le plan Ecochard ambitionne aussi de stopper volontairement l'urbanisation à l'Est de Pikine, afin d'organiser l'extension de l'agglomération à partir des deux pôles que sont Dakar-ville, à l'Ouest, et Pikine, à l'Est. Sur cette ambition, le plan va également se confronter à un manque de moyens. Les opérations de déguerpissement de plus en plus vastes s'accompagnent d'un effort d'équipement de plus en plus faible; les moyens à disposition ne suivent pas les besoins et la construction des bornes fontaines, par exemple, est, dans les nouveaux lotissements, de plus en plus réduite; la viabilisation des routes de plus en plus aléatoire.

En fin de compte, les politiques urbaines ne feront que privilégier, dans ces années-là, une classe moyenne solvable (principalement les employés des administrations). La SICAP<sup>11</sup> et l'Office des habitations à loyer modéré (OHLM) ne construisent des logements que pour cette catégorie de personnes à l'instar de ce qui se passe à Grand Dakar avec les cités « Des douanes » et celle « De la police ».

## L'URBANISATION FACE À LA CRISE DES ANNÉES 1970 ET DES ANNÉES 1980

La crise économique mondiale des années 1970 va remettre en cause les modèles de développement des villes du tiers-monde en général et de Dakar en particulier. L'objectif d'atteindre des normes d'équipements

<sup>10</sup> Approuvé par décret n°67-864 du 19 juillet 1967

<sup>11</sup> Société immobilière du Cap-Vert

comparables à celles en vigueur dans les pays du Nord est abandonné et les standards revus à la baisse. Le niveau d'équipement et de confort est alors pensé en fonction des moyens des usagers ; il s'agit de fournir au plus grand nombre un cadre minimal permettant aux ménages de s'installer légalement et d'éviter le développement de nouveaux bidonvilles.

Des parcelles assainies remplacent alors les lotissements dans les projets de la Banque mondiale à l'instar de l'opération de 400 hectares dans le Nord de Dakar, à proximité de l'ancien village de Cambérène (aujourd'hui, le quartier s'appelle... Parcelles Assainies). L'idée de la Banque et des autorités est de fournir pour un prix modique une parcelle de 150 à 300 mètres carrés dotée d'un équipement minimal (adduction d'eau collective et voirie simplifiée). L'achat de la parcelle peut se faire à crédit, tout comme la construction du logement. Destinées principalement aux plus défavorisés, ces parcelles sont néanmoins majoritairement acquises par les classes moyennes déjà installées en ville, qui ont une meilleure solvabilité (Sinou, 1990). Le problème des populations les plus pauvres demeure donc entier.

Dix ans après la crise mondiale des années 1970, une autre crise vient frapper le Sénégal et l'État est confronté à une grande récession économique modifiant ses choix politiques. Sur fond de baisse des revenus de la population urbaine et d'une augmentation du taux de chômage, les pouvoirs publics vont réduire les dépenses de l'État dans un premier temps, pour ensuite privilégier les investissements directement productifs au détriment des interventions d'aménagement qui, de toute manière, ne semblent pas réussir à maîtriser l'urbanisation.

Sous l'influence des bailleurs de fonds internationaux, le Sénégal passe alors à un urbanisme de gestion au détriment d'un urbanisme de projets. On cherche à rendre efficaces les services existants, les réseaux de transports publics, la voirie, le cadastre. Dans cette optique, les pouvoirs de la municipalité de Dakar sont accrus et une communauté urbaine est même créée. En portant les efforts sur la gestion, on réduit les opérations de type parcelles assainies, trop coûteuses et qui n'atteignent pas leur cible. On leur préfère des projets

plus simples, moins grands, qui visent à la régulation foncière et plus à la construction de logements, celle-ci étant laissée à la charge des populations. À cette même période et sur recommandation du sommet des villes de Vancouver (Habitat 1 de 1976), l'État assouplit sa politique en direction de l'habitat irrégulier. La politique dite du bulldozer<sup>12</sup> est progressivement gelée. Cette phase d'application d'une politique pragmatique a pour cadre d'expérimentation Dalifor qualifié de « bidonville rescapé dans la périphérie de Dakar » (Wade, 1991).

## LE RENOUVEAU DES GRANDS TRAVAUX

Aujourd'hui, deux documents font référence en matière d'aménagement urbain. Le premier est le Plan directeur urbain (PDU) du Grand Dakar qui est à l'étude depuis 2000 avec comme horizon l'année 2025. Il n'est pas encore achevé, et personne ne sait s'il le sera un jour. Ce plan fait suite au plan Ecochard – il n'y en a pas eu d'autre entre-temps – qui a été constamment actualisé jusqu'à la fin des années 1990, sans toutefois avoir été adopté et sans être opposable au tiers. La position officielle actuelle est de terminer le PDU et de l'adopter pour le rendre opposable au tiers, ce qui en ferait un document de type plan des zones (POS) et plus un document d'orientations stratégiques de l'urbanisation.

Le second document de référence qui influence la production de la ville est Le Plan national d'aménagement du territoire qui propose un développement équilibré du territoire à partir d'une meilleure gestion des mobilités. L'option stratégique principale, en plus des initiatives circonscrites à Dakar intra-muros, est la construction d'une autoroute à péage entre Dakar et Thiès. Les objectifs sont, entre autres, une plus grande fluidité de la circulation, une jonction simplifiée entre Dakar et l'intérieur du pays et l'amélioration de la mobilité urbaine dans l'agglomération dakaroise. L'infrastructure va assurer une connexion entre le nouvel aéroport international Blaise Diagne (AIBD), dont la réalisation tarde, et le centre de Dakar, ainsi que la future Cité des affaires prévue à l'emplacement de l'aéroport actuel. Il devra aussi favoriser une réorientation de l'habitat vers l'Est réduisant la pression immobilière et la saturation du centre de Dakar.

<sup>12</sup> Les quartiers précaires étaient la plupart du temps « rasés » par les bulldozers.



photographie : Jérôme Chenal



Une partie des objectifs (donc des travaux) du Plan national d'aménagement est de la responsabilité de l'Agence nationale de l'Organisation de la conférence islamique qui a en charge la construction de nombreuses infrastructures dont l'aménagement en quatre voies de la route de la Corniche Ouest et d'un tunnel, celui de Soumbédioune, pour faciliter l'accès du centre-ville, ainsi que de la réhabilitation de la VDN (Voie de dégagement Nord), pour ne citer que ces deux exemples.

### DAKAR AUJOURD'HUI

La région de Dakar produit 55% du PIB du Sénégal, détient 83% des entreprises modernes et 94% des entreprises nationales soit, pour l'année 2000, environ 1.196 entreprises sur les 1.272 du pays<sup>13</sup>. On peut remarquer aussi que, avec plus de 46% des fonctionnaires, 97% des salariés du commerce et des transports, 96% des employés des banques et 87% des emplois permanents<sup>14</sup>, Dakar demeure l'âme du pays, confirmant une situation de macrocéphalie à tous points de vue. Au niveau de l'État, nous avons vu que la politique d'aménagement du territoire national tente de parvenir à un rééquilibrage territorial la fois pour soulager

Dakar, mais également pour redistribuer les richesses sur l'ensemble du Sénégal. Pour l'heure, force est de constater que le rééquilibrage n'a toujours pas eu lieu.

Mais si Dakar attire la plupart des richesses, elle n'est toutefois pas une ville riche. Car, comme tout le reste du pays, la ville a connu une croissance démographique rapide durant ces dernières décennies, sans commune mesure avec son développement économique qui, lui, demeure plus lent. Cette donnée a entraîné un certain nombre de déséquilibres dans la distribution de la population et l'organisation de l'espace au sein même de la ville ; les déséquilibres spatiaux sont manifestes entre le Plateau privilégié – place des centralités – et les autres espaces de statut plus anonyme. La ville continentale est en proie à un étalement périphérique en tache d'huile avec la prolifération des quartiers spontanés et de l'habitat irrégulier. Ce développement a entraîné une raréfaction des réserves foncières et un désordre spatial important. Dakar apparaît, malgré ses nombreux investissements – parfois coûteux, comme une ville improvisée, mal planifiée avec la propension à l'extension urbaine anarchique où les contrastes du niveau d'équipement font penser à une sévère ségrégation socio-spatiale.

<sup>13</sup> THIAM, O. (2004) Urbanisation et mobilité urbaine. Journée de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire. Dakar.

<sup>14</sup> CONSEIL REGIONAL DE DAKAR (2004) Projet de Plan Régional de Développement Intégré de Dakar (PRDI). Dakar, Conseil Régional de Dakar.

Si le centre-ville de Dakar garde son caractère stratégique important et principal, lié aux nombreuses fonctions qu'il incarne – service, politiques commerciales et économiques entre autres – de nouvelles centralités apparaissent et sont repérables dans l'espace urbain. Il faut notamment citer l'espace du triangle Sud (Place SFAX) avec la nouvelle Radio-Télévision sénégalaise, la Banque centrale des États d'Afrique de l'Ouest, le boulevard du Général de Gaulle qui rappelle étrangement le « Chinatown » des villes occidentales et le centre commercial du champ des courses : « les 4 C ».

Autre centralité dakaroise, le domaine de la SODIDA, nouvelle zone industrielle qui accueille des usines retirées du port de Dakar et de nouvelles créations. L'implantation de petites et moyennes entreprises près des zones résidentielles est bien appréciée des promoteurs, des travailleurs et des consommateurs. Cette zone apparaît comme une alternative « réussie » à la concentration dans le centre-ville.

La Voie de dégagement Nord (VDN) et ses environs avec le nouveau pôle d'implantation des activités de services des zones résidentielles (Mermoz, Fann, Ngor, Almadies, Yoff, Foire). Ces nouvelles zones accueillent de plus en plus de Ministères, de blocs administratifs, de sièges de sociétés privées, d'écoles et quelques organisations internationales. Cette déconcentration de la ville est aussi favorisée par les nouvelles routes, les percements de boulevards issus des grands travaux. Enfin, d'autres espaces de polarité économique se sont développés le long de la route de Rufisque dans le département de Pikine où certaines banques, ainsi que des succursales de grandes entreprises, se sont implantées progressivement. L'activité économique se redéploie ainsi progressivement vers l'axe Parcelles Assainies-Guédiawaye qui concentre un potentiel démographique intéressant en terme de marché (Ndiaye, 2007).

Dans le futur, c'est la zone de Diamniadio–Yenne–Sebikotane qui devrait incontestablement devenir le pôle économique principal de Dakar, grâce notamment à la construction de l'aéroport AIBD (UN-Habitat, 2007), même si pour l'heure rien n'est effectif.

Il apparaît une diversification des zones centrales, attractives sur l'espace régional. Cependant, force est de constater que le centre-ville continue de jouer un rôle de premier plan dans l'attraction des déplacements et les flux migratoires.

# PROBLÈMES ET RÉPONSES

## UNE URBANISATION INFORMELLE

Créée dans les années 50 pour désengorger Dakar, la ville de Pikine a grandi comme le double « pauvre » de Dakar, elle a fini par prendre toute la place qu'elle avait à disposition. Et alors que Dakar concentrait la majorité des investissements, Pikine et Guédiawaye restaient sans possibilité de faire d'elles des villes à part entière. Et c'est aujourd'hui le problème de la région, elle ne compte qu'une ville, le centre de Dakar, et les autres Communes ne sont que des banlieues. Une gestion intégrée de la presqu'île aurait demandé une organisation multipolaire de la ville, ce qu'elle tarde à faire, et cela même si les centralités sont nombreuses, comme nous venons de le voir. Aujourd'hui, comme hier, l'agglomération de Dakar se développe prioritairement par l'informel. Le quartier de « Pikine irrégulier » en est l'exemple historique, mais les récents déplacements de population montrent que l'histoire se répète encore aujourd'hui, faisant même craindre une recrudescence du phénomène de développement de la ville par l'informel.

Au-delà de ces phénomènes, la vraie raison de l'informalité est le manque de moyens des ménages, de plus en plus nombreux, qui n'arrivent pas à accéder au marché foncier libre. La seule possibilité de se loger dans ce cas est le squat. En clair, le manque de moyen et le choix de déplacer les populations sont les principaux phénomènes à la base de la formation des quartiers précaires.

La croissance de la ville périphérique se fait majoritairement selon un processus désarticulé, l'espace occupé représenterait la moitié de la surface urbaine

et logerait les trois quarts des citoyens. Les pratiques foncières et spatiales sont inédites et souvent informelles. L'impact spatial de l'urbanisation se réalise de trois manières, par une densification du tissu urbain préexistant, une extension verticale, et par la formation de noyaux urbains excentrés.

L'importance croissante comme celle des quartiers d'habitat spontané est liée à la résorption de la pénurie de logements, avec une insuffisance des programmes publics, de logements sociaux, rares et inabordables pour la plupart des habitants.

L'accroissement très rapide de la population urbaine déjoue les objectifs de développement économique et social que s'étaient fixées les autorités et les populations elles-mêmes. La ville ne devient plus un choix, mais une fatalité pour ses habitants, un moment de rupture entre la ville ancienne et la ville nouvelle.

A ces difficultés, il faut adjoindre les carences et les dysfonctionnements de la planification et la gestion urbaines. Les outils stratégiques du développement urbain ne sont pas légion, les plans et autres documents d'urbanisme sont rares, souvent irréalistes, rarement appliqués.

La question du logement se pose avec acuité à Dakar, devant l'impuissance des pouvoirs publics. On rappellera que 60% des citoyens vivent dans des constructions illégales. Les programmes d'habitat sont insuffisants ou financièrement inaccessibles aux migrants, nouveaux candidats à la ville.

Le corollaire de cette croissance urbaine rapide est une occupation irrationnelle de l'espace entraînant un désordre foncier profond. Dakar a épuisé toutes ses réserves foncières. La mode est au grignotage des bouts de terre qui, pour des raisons environnementales, étaient « en jachère » la plupart du temps.

### TRANSPORTS ET MOBILITÉ URBAINE

La presqu'île du Cap-Vert semble manquer de place. La circulation devient impossible entre le centre de Dakar et le reste du pays. La faute à l'unique route qui permet de relier les deux. Mais le désengorgement de la ville n'est pas aisé. La solution trouvée est la construction d'une autoroute pour relier les deux points. Une autoroute à péage et une autoroute sans péage, les deux sur une même emprise de route. Pour l'heure, début 2009, les travaux ne sont pas achevés et les

photographie : Jérôme Chenal



problèmes de circulation sont encore plus importants qu'avant pour des raisons de chantier, un peu partout sur le tracé. Cette volonté de rendre fluide le trafic, si elle est louable, pose deux questions principales. La première est relative au choix du mode de transport et la seconde est relative aux délogements des populations qui se trouvent sur les emprises de la future autoroute.

Dakar fait le choix exclusif de la route et à l'heure où les grandes métropoles se mettent à réfléchir en d'autres termes, à l'heure où le baril de brut ne pose pas uniquement des questions financières, mais également environnementales, on peut légitimement se poser la question d'un tel choix. On sait les lobbies des routes, du génie civil, on sait la main mise des entreprises françaises sur le domaine, mais cela ne permet que partiellement de comprendre le choix. Un train réduit maintenant à sa plus simple expression – une voie, une rame – relie Rufisque à Dakar, sur un trajet identique à celui de l'autoroute. On sait également que les principaux usagers de la route sont les milliers de banlieusards qui prennent chaque jour les cars rapides et autres Dakar Dem Dikk (bus) pour aller travailler au centre-ville. Pourquoi, dans ce cas,

ne pas développer d'autres modes de transport? Mais Dakar semble vouloir jouer avec son image d'une ville moderne avec une corniche ouest à voie rapide, pouvant déplacer des milliers d'hommes, rapidement.

Ce choix de la route est renforcé par les grands programmes de la Banque mondiale et les divers financements étrangers, mais également par les fonds provenant du budget de l'État. Ils témoignent de l'importance des projets des voiries à Dakar, donnant la preuve à la fois d'un grand déficit à ce niveau et d'un choix de mobilité. Ces projets sont une réponse directe aux difficultés que les Dakarais ont pour se déplacer. Mais, comme dans la plupart des villes de la sous-région, la route ne garantira pas aux plus pauvres de pouvoir se mouvoir, ceux-ci seront exclus de la libre mobilité dans la ville. Les programmes de développement mis en place favorisent uniquement les classes moyennes et supérieures par la construction de voies rapides et autre autoroute à péage.

Le second élément dont nous parlions plus haut est celui du déplacement des populations. Les habitants de Pikine se trouvant sur la future emprise de l'autoroute devront être relogés sur les terrains de Keur Masser, à de nombreux kilomètres de là. Le succès

photographie : Jérôme Chenal



**15** Jaxaay est un terme wolof qui signifie l'aigle, utilisé par le président de la République A Wade pour symboliser «l'oiseau qui ne se laisse pas embourber dans les eaux»

d'une telle opération dépend de la distance entre le lieu de vie des déguerpis et les nouveaux terrains de relogement, mais également entre les nouveaux terrains et les bassins d'emploi. Les déplacements des populations de Pikine portent donc en eux l'échec de l'opération que l'on peut prédire dès aujourd'hui. Les populations chercheront à vendre les terrains que l'État va leur donner et essayeront de rester sur place (du moins dans un périmètre proche), rendant Pikine encore un peu plus dense.

Avec le transport vient également la question des déplacements et de la mobilité. Paradoxalement, les routes sont tellement encombrées à Dakar que toute la population fait les frais des effets conjugués des chantiers mal gérés, des pluies, des pratiques de conduite hasardeuse, et cætera. Et l'enjeu majeur, aujourd'hui est bien celui de pouvoir être mobile (Kaufmann, 2007). Et même si les thèses de Kaufmann s'appliquent aux sociétés occidentales, force est de constater que pour les populations les plus pauvres, à Dakar ou ailleurs, dans des contextes de grandes métropoles du Sud, la capacité à se mouvoir reste également au centre des préoccupations. Et de cette capacité dépend la survie. C'est pourquoi les problèmes de mobilité et de déplacement sont des enjeux majeurs pour Dakar aujourd'hui.

La question est également posée en termes d'inégalité spatiale pour les différents usagers, les classes populaires vivant en périphérie, qui doivent effectuer de longs déplacements journaliers vers le centre pour y exercer leurs activités économiques. Aux flux de migrants des campagnes vers la ville, s'ajoutent donc les migrations intra-urbaines que les autorités ne peuvent accompagner, compte-tenu de l'indigence des services publics. Les outils de planification, qui ont été mis en œuvre pour canaliser et organiser cette croissance urbaine, n'ont pas permis d'éviter une désarticulation du tissu urbain qui se manifeste aujourd'hui à travers les extensions urbaines anarchiques, les embouteillages inextricables, le bruit, la pollution atmosphérique... L'afflux de marées humaines et de véhicules qui paralysent les artères des centres urbains augmentent la pollution sonore et atmosphérique et entravent le développement des activités commerciales. Cette

crise est multiforme au point que l'on peut parler de la ville comme d'un système de carences (Ndiaye, 2008).

## UN ENVIRONNEMENT INSTABLE

L'environnement dans un contexte de saison des pluies devient un domaine d'interrogation important, partant du principe que le cadre de vie a une influence directe sur les populations. C'est un fait relativement nouveau que de faire des parallèles entre salubrité, maladie, hygiène et durée de vie, ou pauvreté. C'est une réelle prise de conscience qui se développe, sans doute portée par les grandes tendances internationales, que l'environnement est un enjeu majeur de l'espace public.

Le premier phénomène à prendre en compte est le climat, et est donc lié à une saison; l'hivernage comme on l'appelle. En effet, la présence de la pluie durant de longues semaines à Dakar, chaque année, révèle les problèmes. La plupart des problèmes existent certes tout au long de l'année, mais ils s'exacerbent sous l'effet des fortes pluies. L'environnement devient un problème, les transports ralentissent, les déguerpissements sont à nouveau à la une dans la presse, mettant les manquements de l'État en avant. Tout semble durant quelques mois prendre des dimensions exceptionnelles. Cette donnée de base, laissée de côté depuis des décennies maintenant, cette donnée physique, doit être considérée comme un élément important si l'on ne veut pas passer à côté d'une gestion et d'une planification durable de la ville. Dans le cas de Dakar, le climat joue un rôle très important.

Dakar n'a pas la maîtrise de ses eaux pluviales, sa banlieue est régulièrement exposée à des inondations. Ces dernières s'expliquent certes en partie par la forte pluviométrie, mais elles trouvent leur catalyseur dans les défaillances du système d'assainissement, la carence de la planification, certaines formes de spatialité et comportements socioculturels. La Banque mondiale encourage les autorités sénégalaises à lancer des études de Plans directeurs de drainage et de restructuration des quartiers inondés, à inventorier les actions préparatoires de restructuration de quartiers.

Les inondations de 1999 et surtout celles de 2005 ont amené l'État à mettre en place un programme de lutte contre les inondations et d'éradication des bidonvilles par la construction de logements sociaux dénommés « Jaxaay »<sup>15</sup>

## CONCLUSION

Dakar met en place un modèle, celui de la ville « moderne », celui de Dubaï et ses autoroutes, et le modèle des villes sud-africaines qui dans l'imaginaire collectif représente la réussite d'une Afrique noire dans l'économie mondiale. C'est cela que cherche Dakar : être une ville mondiale, de référence, une ville carrefour pour un pays, une région. La recherche de l'image de la modernité est présente derrière les programmes de développement, une vision mondiale sur fond d'une concurrence entre villes. Au-delà de la vitrine internationale que la ville veut être, des centaines de milliers d'habitants laissés pour compte, vivent et meurent sur les trottoirs du développement. Le problème à Dakar, c'est que la population des exclus est majoritaire,

et la ville leur échappe, elle n'est planifiée et ouverte qu'à une petite frange de nantis.

Pour mettre en place son programme de ville moderne, Dakar mise avant tout sur la route et sur son corollaire : l'automobile. Elle mise sur des modes de transport qui sont largement en voie d'être dépassés et que les villes européennes et nord-américaines commencent, de plus en plus, à remettre en question. Et pour construire ses routes, Dakar déplace les populations, sans se soucier des enseignements du passé et des expériences faites ailleurs dans ces domaines. Pikine est l'exemple qui n'a pas fonctionné, où la volonté politique n'a rien pu faire contre les dynamiques urbaines.

« Voilà l'une des faces hideuses de l'urbanisation de Dakar. Ce mouvement à deux vitesses par où les pauvres sont sacrifiés au détriment des riches et des princes et qui contraste sur le devenir social de Dakar qui ne cesse de s'élargir par des populations venues de l'intérieur du pays à la recherche du confort et du mieux-être » (Faye, 2007). C'est le cœur du problème de Dakar, ville duale avec un centre pour nantis et une banlieue, qui grandit, comme une ombre, pour les plus pauvres.

## RÉFÉRENCES

- CAUS & BCEOM** (2003) *Plan directeur d'urbanisme de Dakar horizon 2025*. Dakar, Direction de l'urbanisme et de l'architecture.
- CONSEIL REGIONAL DE DAKAR** (2004) *Projet de Plan Régional de Développement Intégré de Dakar (PRDI)*. Dakar, Conseil régional de Dakar.
- DEVAL, H.** (1989) Spécial Dakar. *Marchés tropicaux et méditerranéens*, 2271, 1317-1356.
- DIONE, M.** (1992) Dakar au fil des plans. IN CULOT, M. & THIVEAUD, J.-M. (Eds.) *Architecture française d'outre-mer*. Paris, Mardaga.
- FAYE, C.** (2007) Un township en plien coeur de Dakar. *Sud Quotidien*. Dakar.
- GIDE, A.** (1927) *Voyage au Congo*. Paris, Gallimard.
- KAUFMANN, V.** (2007) *Les paradoxes de la mobilité*. Lausanne, PPUR.
- MERSADIER, Y.** (1968) Dakar, entre hier et aujourd'hui. *Revue française d'études politique africaines*, 29, 39-50.
- SINOUE, A.** (1990) Dakar. *Bulletin d'information Architecturales*. Paris, Institut français d'architecture.
- THIAM, O.** (2004) Urbanisation et mobilité urbaine. *Journée de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire*. Dakar.
- UN-HABITAT** (2007) *Stratégie de développement urbain du Grand Dakar: Diagnostic territorial Rapport consolidé*. Dakar, IAGU.
- WADE, C. S.** (1991) *Dalifort, un bidonville rescapé dans la périphérie de Dakar*, mémoire de maîtrise de géographie. St-Louis, UCAD.