

Seck (Assane) : *Dakar, métropole africaine*

Roger Pasquier

Citer ce document / Cite this document :

Pasquier Roger. Seck (Assane) : *Dakar, métropole africaine*. In: Revue française d'histoire d'outre-mer, tome 61, n°222, 1er trimestre 1974. p. 163;

https://www.persee.fr/doc/outre_0300-9513_1974_num_61_222_1747_t1_0163_0000_1

Fichier pdf généré le 06/01/2019

SECK (Assane) : *Dakar, métropole africaine*. — Dakar, I.F.A.N., 1970. — 27 cm, 516 p. (Mémoires de l'Institut fondamental de l'Afrique noire. 85.)

Cette excellente thèse de géographie ne peut laisser indifférent l'historien. Pour présenter la grande métropole de l'Ouest africain, l'auteur a choisi de décrire dans une première partie la multiplicité des activités modernes et la diversité des paysages urbains du Dakar des années 1960. Il recherche ensuite des facteurs d'explication à la situation actuelle dans l'analyse du cadre naturel, dans l'histoire de la ville depuis l'occupation française de la presqu'île du Cap Vert jusqu'à l'installation du Gouvernement général et dans un inventaire précis de ce qu'il appelle l'équipement de base : chemin de fer, port et carrefour aérien. Enfin, il consacre une troisième partie à définir la fonction de métropole économique, montrant l'irrésistible prépondérance de Dakar, progressivement assurée par l'élimination de Gorée, de Saint-Louis, de Rufisque et de Kaolack.

Les pages qui retracent l'installation de la France depuis les velléités de l'Ancien Régime jusqu'aux projets élaborés au milieu du XIX^e siècle et à la prise de possession de 1857 retiendront l'attention. Bien documentées, elles exposent les hésitations des gouverneurs et des ministres et la pression des intérêts économiques. Peut-être aurait-il fallu insister davantage sur la nécessité au moment où se développe la navigation à vapeur, de fournir aux lignes régulières vers l'Amérique du Sud une escale sûre que Gorée ne pouvait offrir. Dakar, on le sait, a longtemps végété et avant de s'intégrer pleinement à l'économie sénégalaise, a dû se contenter du rôle modeste de point de ravitaillement pour les paquebots de la ligne du Brésil. La construction du chemin de fer reliant Dakar à Saint-Louis, moment décisif dans le développement de la ville et les différentes phases de la construction du port constituent autant de dossiers précis établis le plus souvent d'après les pièces d'archives. Enfin, Dakar n'ayant imposé que progressivement sa suprématie, c'est l'occasion de présenter une large tranche de l'histoire économique du Sénégal en montrant le rôle des autres ports au cours du XIX^e siècle et de la première moitié du XX^e siècle. Bien des développements seraient encore à citer, notamment ceux qui traitent des litiges entre l'Administration et les Lébou au sujet de la propriété des terres de la presqu'île du Cap Vert, du déplacement des quartiers africains provoqué par le développement de la ville coloniale, de la ségrégation décidée lors de l'épidémie de peste de 1914 et de la spéculation immobilière.

Œuvre de géographe, ce livre apparaît aussi comme une solide contribution à l'histoire du Sénégal.

Roger PASQUIER.

VENNETIER (Pierre) : *L'Afrique équatoriale*. — Paris, Presses universitaires de France, 1972. — 18 cm, fig., 3 cartes (Que sais-je ? 1522.)

On s'interroge sur l'opportunité, à l'époque postcoloniale, d'un « Que sais-je ? » intitulé *L'Afrique équatoriale* et consacré (seulement) à l'ex-A.E.F. — Cameroun : « construction artificielle, ... cette Afrique équatoriale n'offre ni unité physique, ni unité humaine », écrit l'auteur lui-même ! Il est vrai qu'au revers de la même feuille on lit l'affirmation contraire : « une cohésion se maintient, à la fois héritée du passé et imposée par la géographie à des pays qui, de toute évidence, sont « condamnés à vivre ensemble » ! Cette évidence n'est pas très convaincante, ni la délimitation d'un ensemble géographique s'étendant sur 15° de latitude (plus de 3.000 km) et qui joint le Gabon au Tchad mais rejette le Zaïre loin du Congo.