

Jean-Charles PUECHBLANC

Co-promoteurs:

M. Etienne Ngendakumana, Assistant

M. Hugues Wilquin, Prof Dr Ir chef du service Architecture

ETAT ET SPECIFICITES DE L'ESPACE PUBLIC AFRICAIN

Le cas de la place de l'OMVS à Dakar

RESUME

REMERCIEMENTS

Qu'il me soit permis de remercier particulièrement Messieurs Hugues Wilquin et Etienne Ngendakumana, directeurs de ce travail de fin d'études, pour les conseils qu'ils m'ont prodigués et leur disponibilité pendant toute la période de préparation et de synthèse.

Mes remerciements vont également à Monsieur Mamadou Berthé, architecte président de l'ordre des architectes sénégalais, ainsi qu'à ses associés et ses collaborateurs pour leur implication dans ce projet et l'accueil chaleureux que j'ai reçu au sein de leur agence à Dakar.

Le voyage réalisé dans le cadre du présent travail a été rendu possible grâce à l'intervention financière du Conseil interuniversitaire de la Communauté française de Belgique - Commission universitaire pour le Développement - Bruxelles que je tiens à remercier vivement.

Je remercie également Messieurs Abdou Salam Fall, sociologue à l'Institut Fondamental d'Afrique Noire rattaché à l'Université Cheikh Anta Diop, Falle Ngom et Saliou Niamg de la Direction du Paysage et des Espaces Verts Urbains, Ibrahima Sall, chef de projet à l'Agence Nationale de la Conférence Islamique, Monsieur Thioune, directeur de la direction de l'aménagement urbain de la ville de Dakar, Alioune Thiame de l'aménagement au Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar, Gabriel Tine de l'Agence Autonome des Travaux Routiers, pour leur contribution et l'intérêt qu'ils ont montré à l'égard cette étude.

Je suis très reconnaissant envers Stephen, Sokhna, Youssou, Gisèle ainsi que Dominique et Brigitte Travers pour leur accueil et l'aide qu'ils m'ont apportés pendant mon séjour à Dakar. Je remercie tous ceux qui ont participé sous quelques formes que ce soit à cette étude, ceux qui m'ont témoigné leur soutien, ceux qui ont montré de l'intérêt pour ce travail.

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	4
METHODOLOGIE.....	5
Pourquoi une méthodologie d'analyse adaptée est nécessaire?	5
Quel espace allons nous étudier?	5
Quels outils se donner?	6
SPECIFICITES ET POTENTIALITES DE LA PLACE DE L'OMVS A DAKAR.....	7
Dakar la nouvelle donne.....	7
Un nouveau type d'espace public	8
La place de l'OMVS, un noeud urbain structurant.....	9
La place de l'OMVS, un espace hérité et mutilé	10
Les axes pénétrants et transversal peu lisibles au niveau local	11
Vers un nouvel ordre bâti?	13
Quelles conditions pour habiter?.....	14
Les transports en commun: un constat alarmant	15
La place de l'OMVS, un lieu d'intermodalité	16
Le micro-commerce: un avenir menacé?	17
Le micro-commerce, un service pour voyageurs et ouvriers?	17
Le sport comme spectacle urbain	19
L'entretien de l'espace public: un problème récurrent	20
Des initiatives particulières comme solution?	20
Une quête d'identité.....	21
L'ouvrage d'art comme un monument?	21
Le baobab comme lien culturel historique	22
CONCLUSION.....	23

ETAT ET SPECIFICITES DE L'ESPACE PUBLIC AFRICAIN

Le cas de la place de l'OMVS à Dakar

L'Afrique est un continent dépossédé de son histoire urbaine. Si de petites villes espacées ont bel et bien existé, la colonisation a radicalement changé la donne. Dès leur arrivée, les européens créent en effet des villes-ports pour jouer le rôle de centres de transit entre de vastes arrières pays et l'Europe. Bien qu'elles aient été tracées et construites par une société exogène, ces villes ont été reprises comme capitale à l'indépendance. S'en est suivi un phénomène de renforcement urbain sous forme d'une urbanisation massive et irréversible. Cependant aujourd'hui, la croissance à la fois démographique et spatiale de ces villes remet en cause le modèle même sur lequel elles ont été bâties.

Pour faire face, ces villes subissent une profonde restructuration. D'une part elles sont devenues des métropoles concentrant les pouvoirs politiques, économiques et culturels nationaux. Elles doivent donc redistribuer cette activité sur un territoire plus grand. D'autre part, la mobilité urbaine est devenue une condition pour leur développement si bien que l'organisation actuelle des déplacements est en cours de révision.

Dans ce contexte, l'espace public est souvent perçu par les aménageurs comme une simple disponibilité pour l'extension des infrastructures existantes. Il se trouve ainsi sous la pression de nouveaux équipements grande échelle. Il devient ainsi urgent de connaître les spécificités de l'espace public afin d'en exploiter toutes les potentialités. C'est au prix de cet effort seulement que l'espace public pourra devenir une des clés du développement des villes.

Afin de réaliser une analyse efficiente, nous devons dans un premier temps nous doter d'outils spécifiques qui font bien souvent défaut à l'observateur étranger. Nous développerons donc dans une première partie la méthodologie d'analyse de ce « milieu inconnu » que nous avons spécialement mise en place. Nous l'appliquerons ensuite au cas de la place de l'OMVS à Dakar au cours d'un voyage d'étude. Nous tenterons de dégager les spécificités de cette place et les potentialités qu'elles font naître. Nous aboutirons alors à une proposition de réaménagement qui pourra servir à nourrir la réflexion des aménageurs.



Image satellite de nuit de l'Afrique et l'Europe

METHODOLOGIE

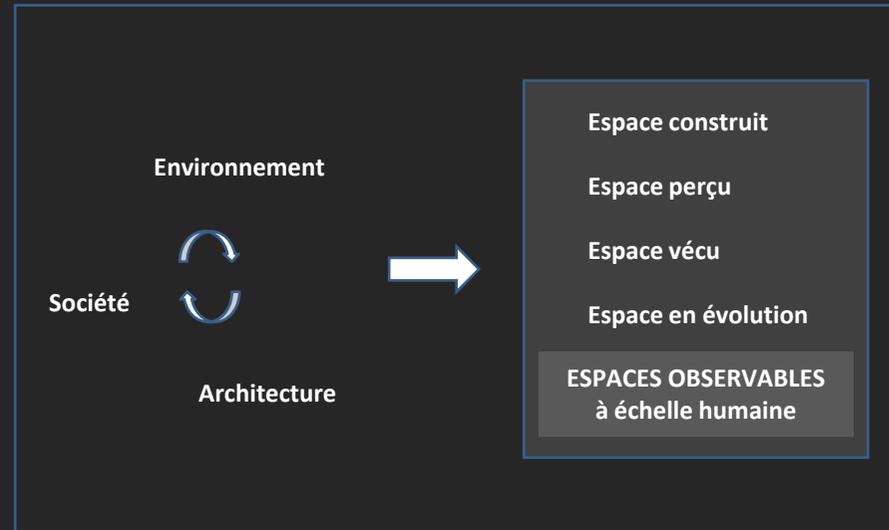
Pourquoi une méthodologie d'analyse adaptée est nécessaire ?

Notre statut d'observateur européen de l'espace public urbain africain nous place face à une triple difficulté. La première est celle de la complexité inhérente à toute analyse urbaine. La grande diversité des acteurs, des disciplines concernées et la complexité de l'environnement urbain supposent déjà un énorme effort. La seconde difficulté découle des problèmes que nous pouvons rencontrer pour obtenir des informations. Nous sommes d'une part dans un environnement inconnu. D'autre part, et sans doute faute de moyens, les ressources traditionnelles comme les plans ou les recensements ne sont pas disponibles ou peu fiables. La troisième difficulté tient à notre position d'étranger. Notre présence modifie les comportements que nous voulons observer mais surtout, selon les mots d'E.T Hall, nous évoluons dans des mondes perceptifs différents à cause de la différence de nos identités culturelles. En fait, nous n'utilisons pas les mêmes référents que les dakarois pour nous repérer ou pour évaluer notre habitat.

En réponse à cette triple complexité, nous devons développer des stratégies pour porter un regard pluridisciplinaire, développer des stratégies pour obtenir des informations fiables et précises, développer des stratégies pour comprendre les phénomènes culturels. Il est évident que toutes ces stratégies doivent être adaptées à l'objet de notre étude, l'espace public.

Quel espace allons nous analyser ?

L'espace public peut être de façon très synthétique compris comme le résultat de l'interaction entre trois paramètres. Un environnement d'abord, c'est-à-dire l'ensemble des données liées à la géographie du lieu. Une société ensuite, c'est-à-dire des hommes organisés qui habitent ce lieu. Une architecture enfin, c'est-à-dire un ensemble de constructions qui qualifient ce lieu.



Décomposition de l'espace public urbain

Il semble dès lors possible de décomposer l'espace public en différents niveaux:

- l'espace construit qui est le cadre physique
- l'espace perçu qui correspond à l'espace appréhendé par les hommes de façon sensible
- l'espace vécu qui est l'espace d'expression des pratiques
- l'espace en évolution, c'est-à-dire en changement qu'il soit cyclique (quotidien, saisonnier) ou bien linéaire (historique)

Une telle décomposition met à jour des espaces à échelle humaine c'est-à-dire des espaces dont l'homme donne la mesure, qu'il s'agisse de l'homme qui bâtit, qui perçoit, qui pratique l'espace ou qui dure dans le temps. Finalement, ce sont là des espaces accessibles à l'observateur, soit-il étranger, que nous qualifions d'espaces observables.

METHODOLOGIE

Quels outils se donner ?

A partir des remarques que nous avons faites, il semble logique de proposer l'observation méthodique au cours d'un voyage d'étude comme outil d'analyse. Elle présente en effet un double avantage pour nous. D'une part, le nombre d'indicateurs observables depuis l'espace public est immense : accessibilité, type d'activité, types d'usagers, climat, histoire, changements, état d'entretien, etc. D'autre part, ces indicateurs sont directement disponibles et donc accessibles.

On reproche souvent à l'observation d'être trop subjective pour servir de base à une action sérieuse si bien que nous n'y accordons que peu d'importance et finissons par ne plus voir de nombreux signes. Allan B. Jacobs a démontré la pertinence et l'efficacité de l'étude sensorielle du milieu en effectuant de simples parcours de quelques heures dans la ville.

Nous devons donc faire un effort pour rationaliser notre regard et optimiser notre présence in situ. Nous proposons en fait d'associer à chacune des parties de la décomposition de l'espace public que nous avons faite, une méthode d'observation spécifique tirée de la littérature. Nous couvrons ainsi tout le champs de l'espace public et posons des regards différents dont le croisement enrichira l'étude.

Cependant, l'observation pendant la période courte d'un voyage d'étude nous amène au mieux à formuler des hypothèses plutôt que des conclusions. Nous proposons de compléter l'observation par la pratique du projet. En soumettant des esquisses de projet à des témoins privilégiés, nous attendons en retour:

- Une validation/réfutation des hypothèses
- Un complément d'information
- Des réactions

En fait, nous utiliserons le support de l'esquisse comme un embrayeur de parole, comme un moyen d'évaluation de l'espace public et comme un moyen de dimensionnement.

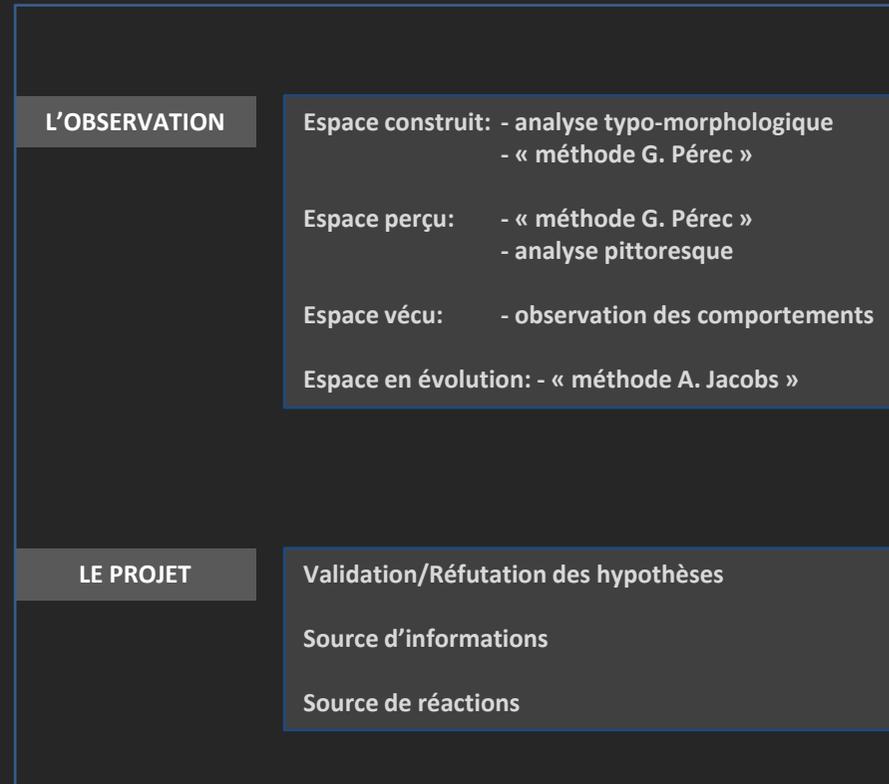


Schéma synthétique de la méthodologie

SPECIFICITES ET POTENTIALITES DE LA PLACE OMVS, DAKAR

Dakar: la nouvelle donne

Fondée en 1857, Dakar fait partie des villes d'Afrique occidentale créées par les colonisateurs français. Reprise comme capitale du Sénégal à l'indépendance, elle est devenue une métropole concentrant presque tous les centres de décision du pays et 55% du PIB.

Elle connaît une croissance démographique et spatiale impressionnante. La zone urbaine de Dakar est en effet passée de 214.000 habitants pour 48 km² en 1965 à environ 2.247.000 habitants pour 200km² aujourd'hui. Elle s'étend maintenant au-delà de la presqu'île du Cap-Vert et regroupe les villes de Dakar, Guédiawaye et Pikine.

En conséquence, Dakar se trouve étouffée à la tête de la presqu'île et son développement futur dépend de sa capacité à se restructurer.



Carte du Sénégal

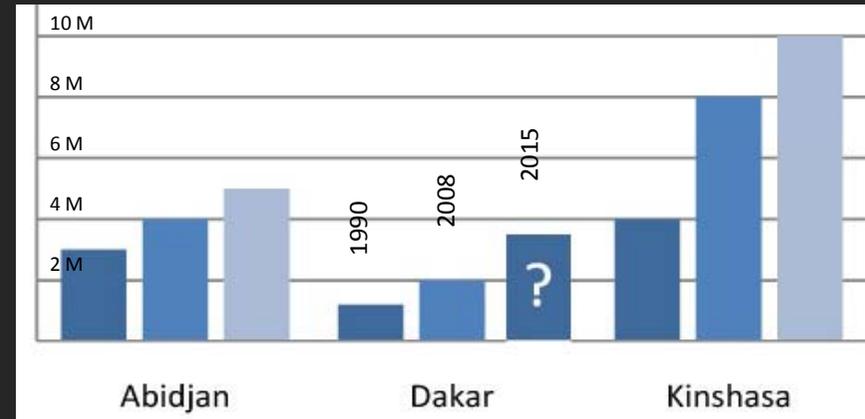
LE SENEGAL

capitale: Dakar

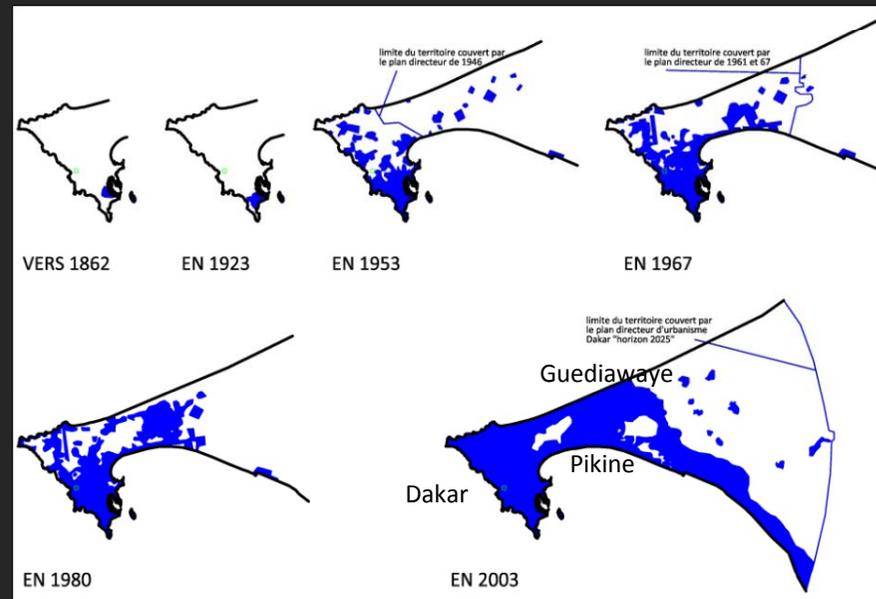
superficie: 197.000km²

population: 12.500.000hab

Indépendance de la France en 1960



Prévisions démographiques selon JF TROIN



Evolution de la zone urbaine de Dakar entre 1862 et 2008

SPECIFICITES ET POTENTIALITES DE LA PLACE OMVS, DAKAR

Un nouveau type d'espace public

La place de l'OMVS se situe sur la presqu'île du Cap-Vert entre l'aéroport international et la commune historique du Plateau.

En 2008 la place de l'OMVS s'est vu imposer la construction d'un échangeur de type autoroutier sur l'emplacement d'un jardin public urbain. Il comprend un pont, un rond point et des voies d'accès et de sortie. Aujourd'hui et suite à ces travaux routiers, la question de l'aménagement de la place se pose de façon urgente. En fait, il s'agit de répondre à la question de la valeur urbaine qu'il convient de redonner à cet espace public.

Le cas de la place de l'OMVS n'est pas isolé dans la métropole dakaroise. L'extension et le prolongement des infrastructures de transport ont fait subir à d'autres espaces publics le même sort et ils posent les mêmes questions. Cela donne au cas que nous allons étudier la valeur de référence.



Vue aérienne de la presqu'île du Cap-Vert

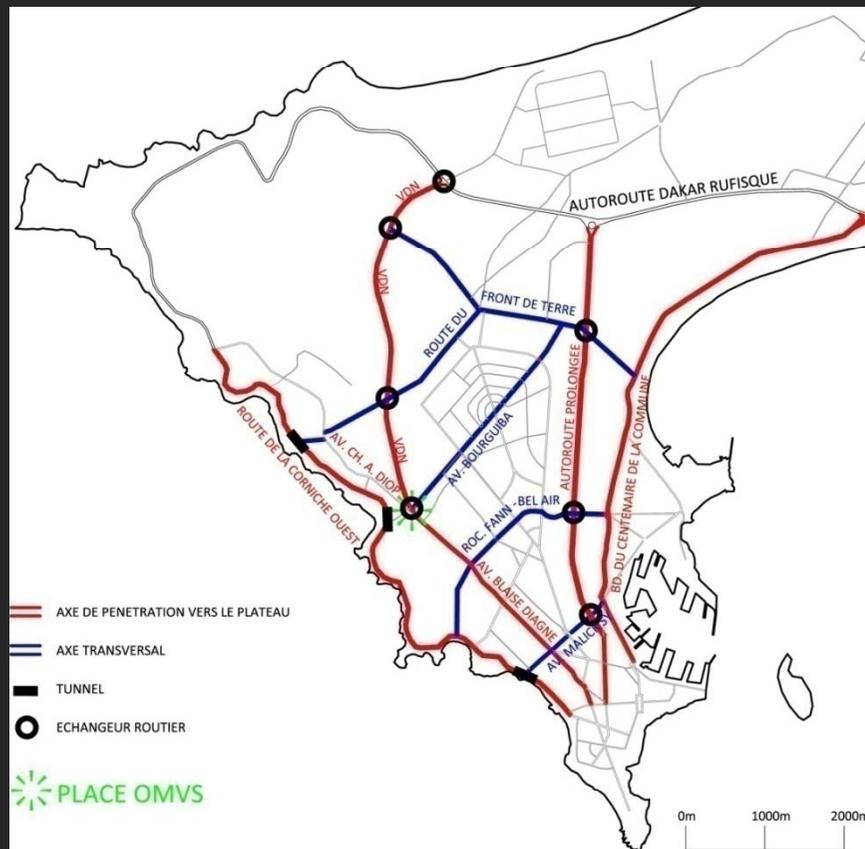


Vue aérienne de la place OMVS – avril 2008

SPECIFICITES ET POTENTIALITES DE LA PLACE OMVS, DAKAR

La place de l'OMVS, un nœud urbain structurant

La trame viaire de la métropole s'organise à partir de l'autoroute Dakar – Rufisque selon un réseau de voies pénétrantes convergeant vers le centre d'activité et de voies transversales reliant les premières d'Est en Ouest.

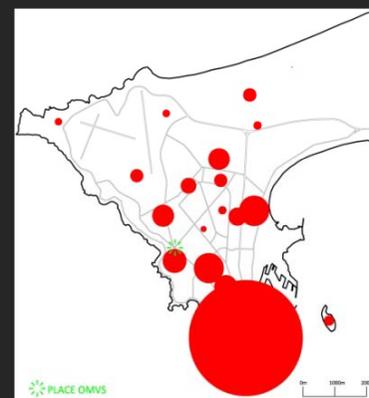


La trame viaire de la métropole dakaroise

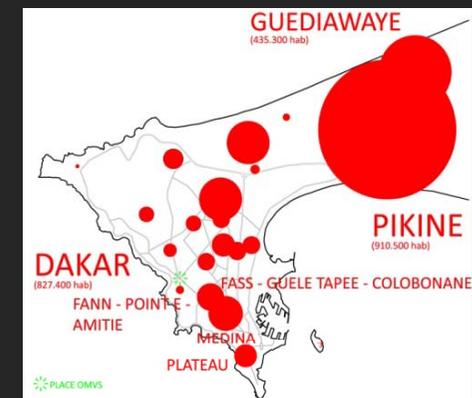
Les pénétrantes prennent des airs d'autoroutes urbaines et favorisent la vitesse des véhicules au détriment des piétons et de tout autre moyen de déplacement. Les pénétrantes gardent elles une typologie beaucoup plus urbaine d'avenue.

Les croisements de ces voies principales, récemment reconfigurés par des échangeurs, deviennent des nœuds d'échange essentiels pour le flux quotidien entre la banlieue au nord et le centre d'activité de l'extrémité sud de la presqu'île.

La place de l'OMVS, au croisement entre la voie de dégagement nord et l'avenue Cheikh Anta Diop, deux pénétrantes, et l'avenue Bourguiba, une transversale, est sans aucun doute un carrefour d'importance majeure à l'échelle métropolitaine. Par ailleurs, la place est en contact avec le pôle universitaire constitué par l'université Cheikh Anta Diop et l'hôpital Fann. Ainsi, en même temps qu'un carrefour urbain structurant les déplacements, elle est attachée à une centralité.



Distribution de l'activité



Distribution du logement

SPECIFICITES ET POTENTIALITES DE LA PLACE OMVS, DAKAR

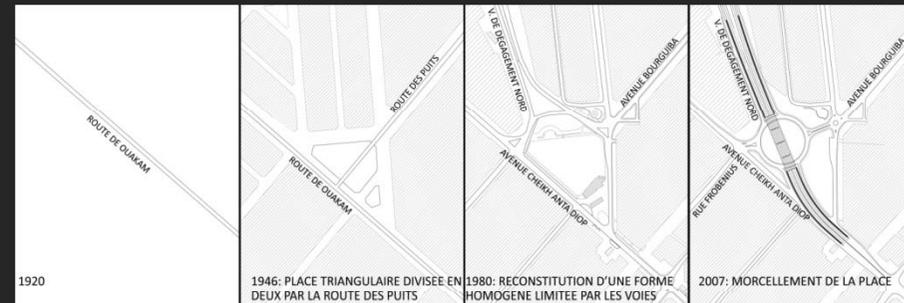
La place de l'OMVS, un espace hérité et mutilé

L'urbanisation de la zone qui nous intéresse se fait de façon maîtrisée au début des années 1950. La place est donc un espace décidé de forme triangulaire et traversé par deux voies.

Dans les années 1980, l'automobile transforme le paysage. On décide la création de la voie de dégagement nord d'une emprise de 100m reliant l'autoroute Dakar – Rufisque à cette place et destinée à faciliter l'accès vers le centre de Dakar. Les îlots attenants sont alors découpés, la place prend la forme d'un carrefour en étoile. Elle retrouve cependant une unité par la constitution d'un jardin public qui sera inauguré sous le nom de place de l'OMVS en 1992.

Les années 2000 voient se poursuivre l'envahissement de la place par l'automobile. La voie de dégagement nord est prolongée à travers la place par un ouvrage d'art et se connecte directement à l'avenue Cheikh Anta Diop en comprimant à l'extrême la structure urbaine au sud. Un rond-point immense isole au centre une partie de la place.

Désormais, la séparation de la place en deux par l'ouvrage devient prépondérante sur les limites de l'espace public. Si les conflits entre véhicules sont partiellement résolus, les conflits entre les véhicules et les autres pratiques urbaines se multiplient. Surtout, la trame des îlots et la trame du bâti n'ont plus qu'un lien extrêmement fragile voire artificiel avec la trame viaire et l'espace public.



Plans reconstitués d'évolution de la forme de la place de l'OMVS



Coupe Est-Ouest de la place de l'OMVS en 2008



Clichés comparatifs de la place de l'OMVS en 2003 et 2008

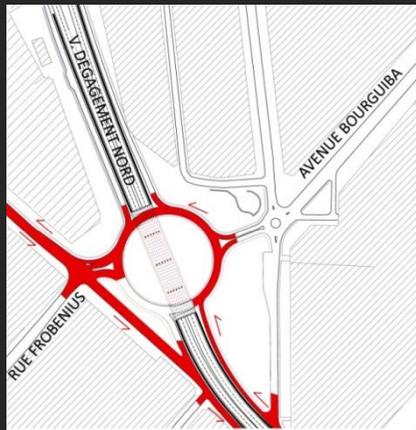
SPECIFICITES ET POTENTIALITES DE LA PLACE OMVS, DAKAR

Les axes pénétrants et transversal peu lisibles au niveau local

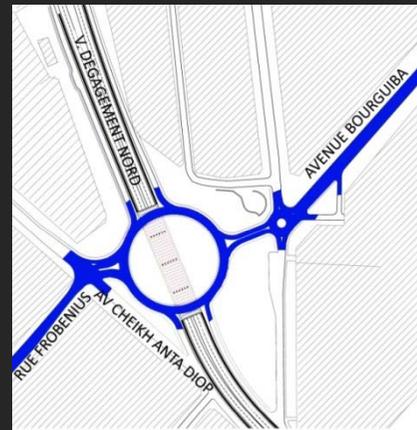
Si le principe de voies pénétrantes et transversales est évident à l'échelle de la ville, au niveau de la place de l'OMVS la construction de l'échangeur n'a guère amélioré leur lisibilité.

D'une part la connexion de l'avenue Cheikh Anta Diop et de la voie de dégagement nord se fait au prix d'une compression douloureuse. Elle réduit en effet la largeur des voies piétonnes au sud à moins de 1m et détruit en même temps la continuité de l'axe historique que formait l'avenue Cheikh Anta Diop entre la commune de Ouakam et le centre de Dakar.

D'autre part, l'axe transversal formé par l'avenue Bourguiba puis la rue Léo Frobenius n'est ni prioritaire ni identifiable. Il est comme encombré par des rond point, des terres plein ou des carrefours.



L'avenue C. A. Diop déstructurée



L'axe transversal peu lisible

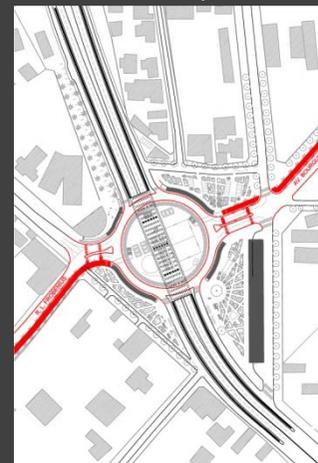
Quelles potentialités?

La continuité de l'axe pénétrant

Nous proposons de former un axe pénétrant continu avec la voie de dégagement nord et dans son prolongement, l'avenue Cheikh Anta Diop. Pour cela nous supprimons d'une part la compression de la structure urbaine au sud de la place par la destruction d'un bâtiment du lycée Seydou Nourou Tall. Cette destruction alignera les bâtiments dans cette portion et permettra d'élargir les voies piétonnes pour un meilleur confort des usagers se rendant à l'université ou à l'hôpital tout proches. Nous proposons d'autre part de fermer une portion de l'avenue Cheikh Anta Diop et de signaler cette interruption par une borne formée d'un immeuble existant et d'un nouveau bâtiment.



L'axe pénétrant



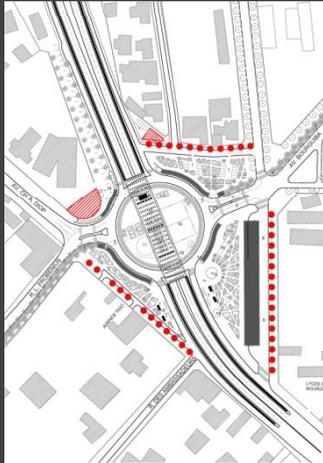
L'axe transversal

Priorité à l'axe transversal

Nous proposons de donner la priorité à l'axe transversal en simplifiant les carrefours. Nous proposons de le doubler d'une large piste piétonnes et de planter des alignements de palmiers pour lui donner une visibilité.

SPECIFICITES ET POTENTIALITES DE LA PLACE OMVS, DAKAR

Quelles potentialités?



L'axe pénétrant

Redonner à la place sa forme triangulaire

Nous proposons de fermer la place par l'implantation de deux nouveaux bâtiments. Cela lui rendra ainsi sa forme triangulaire que l'on soulignera par le prolongement des alignements d'arbres existants. Nous définissons ainsi sans équivoque un espace unitaire et limité.



L'axe transversal

Composer des îlots homogènes

Nous proposons également de recomposer les îlots internes de la place. Notre objectif est à la fois d'équilibrer la place dans le sens nord-sud et est-ouest et de lui donner une homogénéité. La taille des îlots ainsi constitués rend possible différentes utilisations.

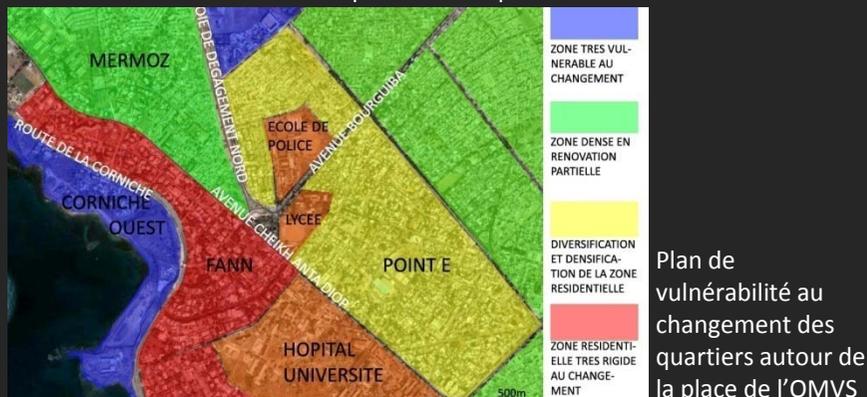
SPECIFICITES ET POTENTIALITES DE LA PLACE OMVS, DAKAR

Vers un nouvel ordre bâti?

On voit émerger au dessus de la ligne d'horizon basse et lisse de la place de l'OMVS un nouveau type de bâtiments. Remarquables par leur hauteur et leur implantation en front à rue, ils qualifient l'espace public avec bien plus de conviction que les bâtiments plus vieux implantés eux en recul et sans façade vers l'espace public. S'achemine-t-on pour autant vers une nouvelle définition de l'espace public par le bâti? La place est en fait dans une situation de déséquilibre entre le quartier Mermoz en proie à une profonde mutation et le quartier résidentiel de standing Fann extrêmement rigide face au changement.



Clichés comparatifs de la place de l'OMVS en 2003 et 2008



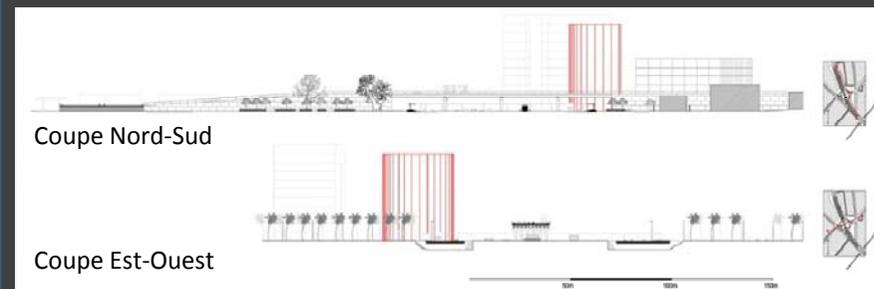
Quelles potentialités?

Garder le contrôle de la silhouette

Ce déséquilibre constaté sur les faces de la place de l'OMVS nous impose une intervention pour garder le contrôle de la silhouette. En effet cette nouvelle typologie de bâtiment signale la place à plusieurs centaines de mètres à la ronde. Elle joue le rôle de marqueur qu'il faut maîtriser pour un bon repérage.

Nous proposons de former une porte d'entrée vers l'avenue Cheikh Anta Diop que nous avons interrompue en donnant au nouveau bâtiment une forme hémisphérique et une hauteur comparable celle de l'immeuble qui surplombe la place. On atteint alors une relative harmonie entre les volumes qui s'élèvent au dessus de l'ouvrage d'art.

En donnant à ce nouvel immeuble une fonction commerciale, on signalerait avec clarté la fonction dominante de l'avenue Cheikh Anta Diop entre la place de l'OMVS et Ouakam.

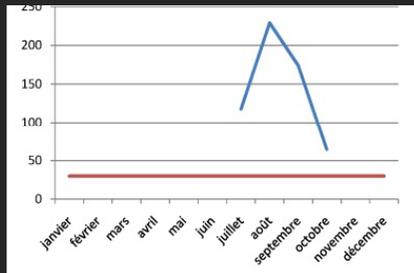


La silhouette maîtrisée de la place de l'OMVS

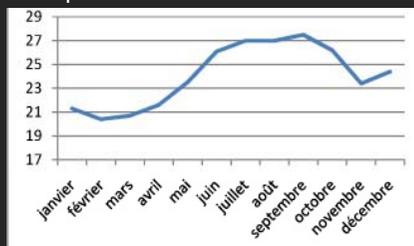
SPECIFICITES ET POTENTIALITES DE LA PLACE OMVS, DAKAR

Quelles conditions pour habiter la place?

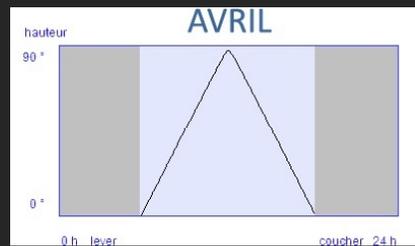
C'est du côté du climat, c'est-à-dire de l'environnement qu'offre la presqu'île du Cap-Vert, qu'il faut chercher les conditions favorables à l'occupation de l'espace public. Plutôt que de saison sèche et de saison humide, on préférera parler à Dakar de « bonne saison » et de « mauvaise saison ». La mauvaise saison s'étend de la mi-juin à la mi-octobre. C'est la période qui concentre la quasi-totalité des précipitations. L'atmosphère dakaroise, comparable à une serre chaude, est alors très pénible pour l'organisme. La bonne saison caractérisée par sa « fraîcheur délicate » est marquée par une baisse de la température moyenne comme de l'humidité. L'alizé marin souffle et « soulève parfois des nuages de poussière qui aveuglent les piétons ». Finalement ce sont les dispositions prises pour se protéger de l'ensoleillement et du vent qui vont créer des lieux agréables à vivre toute l'année. Pour ce qui concerne l'espace public, ce sont principalement les arbres qui vont servir d'écran au vent et à la poussière.



Précipitations mens. relevées en mm



T. moyenne normale relevée en °C L'ombre conditionne l'occupation de la place



Hauteur angulaire du soleil le 21 avril



Quelles potentialités?

Générer de l'ombre pour fixer l'activité

Nous proposons de créer de l'ombre partout où l'on souhaite fixer une activité.

Les arbres sont largement utilisés, nous préconisons les margousiers pour la densité de l'ombre qu'ils génèrent et le faible entretien qu'ils demandent.

Nous utilisons aussi des couvertures de type pergola pour protéger des lieux spécifiques de la place de l'OMVS.



Plan de l'ombre générée par notre proposition

SPECIFICITES ET POTENTIALITES DE LA PLACE OMVS, DAKAR

Les transports en commun: un constat alarmant

L'offre de transport en commun se divise en deux catégories:



Un taxi



Un minibus AFTU



Un bus Dakar Dem Dick

Une offre « formelle » chargée par la ville d'exploiter le réseau. Elle exploite des lignes régulières et a une tarification fixée.

Cependant, elle souffre du manque d'entretien des équipements et d'une très faible intégration à la structure urbaine par manque d'arrêts en site propre. Cela conduit, en particulier au niveau de la place OMVS à des déposes sauvages de voyageurs, parfois en plein rond-point.



Un Ndiaga Ndiaye



Un car rapide

Une offre « informelle » composée de transporteurs privés se livrant une concurrence féroce. Ils transportent à bas coût une grande partie de la population.

Elle souffre de n'être pas du tout intégrée à la structure urbaine et doit se contenter d'occuper de façon informelle les vides urbains. Elle devient un facteur de dégradation des aménagements et de dégradation des conditions de confort des riverains et des voyageurs.

Les transports en commun génèrent de ce fait des espaces à la fois dangereux et inconfortables parce qu'inadaptés, dégradés et sales parce qu'exclus de l'espace public, bruyants et confus parce qu'implantés sans concertation. Pourtant, la proportion des transports en commun dans les déplacements urbains est énorme. De plus, l'étalement de la ville, la distribution de l'activité, leur faible coût et la diminution du nombre de véhicules qu'ils entraînent les rendent absolument indispensables dans une perspective de développement.

La question de leur intégration à l'espace public est en fait une condition de la pérennité de tout nouvel aménagement. Ils ne deviendront un service de qualité qu'à condition d'avoir des espaces réservés et adaptés. Ils resteront des facteurs dégradants sinon.



Dépose sauvage de voyageurs



Occupation informelle de la place



Incident à un arrêt informel



Un terminus informel place de l'OMVS

SPECIFICITES ET POTENTIALITES DE LA PLACE OMVS, DAKAR

La place de l'OMVS: un lieu d'intermodalité

La position de nœud urbain de la place de l'OMVS a une conséquence directe sur l'organisation des transports en commun. En effet, l'observation a montré qu'ils sont organisés selon quatre « réseaux » (informels ou pas) aboutissant ou partant de la place de l'OMVS. Nous les appellerons Ouakam, Guédiawaye-Pikine, Dakar et Bourguiba en référence à leur destination. En fait, ces réseaux ressemblent à des lignes ayant pour terminus la place de l'OMVS. De ce fait, bon nombre de voyageurs doivent changer de véhicule avant de poursuivre de leur itinéraire. C'est ce que l'on appelle l'intermodalité.

Pourtant rien ne favorise aujourd'hui cette intermodalité: les arrêts informels sont éparpillés et distants, aucune information n'est adressée aux voyageurs et les flux piétons ne sont pas canalisés par des aménagements correctement dimensionnés et sûrs.



Importance des flux de correspondance entre les réseaux (d'après enquête)



Changement de véhicule sur la place de l'OMVS pour beaucoup de voyageurs

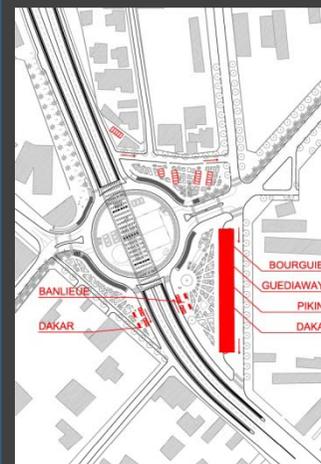
Quelles potentialités?

Organiser l'intermodalité

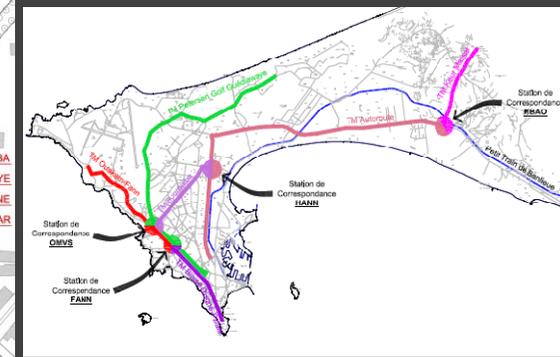
Nous proposons d'organiser l'intermodalité autour d'un terminus commun aux quatre réseaux. Cette concentration permet de gérer les flux plus simplement, d'écourter le temps de changement de véhicule, de fournir une information au voyageur.

Par une gestion des flux adéquate, nous connectons ce terminus à deux arrêts de bus destinés aux lignes traversant la place sans s'y arrêter. Nous favorisons aussi les conditions d'accès aux taxis en créant des parkings.

Finalement, nous nous inscrivons dans un schéma de déplacement beaucoup plus large, à l'échelle de la métropole.



Organisation de l'intermodalité



Extrait du PDUD « horizon 2025 »

SPECIFICITES ET POTENTIALITES DE LA PLACE OMVS, DAKAR

Le micro-commerce: un avenir menacé?

Le micro-commerce se compose d'un ensemble de pratiques commerciales informelles de très petite taille. Leur forme est extrêmement variée, du marchand ambulant à la cantine en toile en passant par le chariot de fruits. Ils ont en commun une grande mobilité, un besoin d'ombre, de qualité de sol et de contact avec le flux piétonnier pour s'implanter.



Cette pratique s'exprime avec une très grande vigueur et une adaptabilité remarquable. Cela en fait à notre sens une pratique incompressible de l'espace public.

Pourtant dans le discours de la plupart des aménageurs le micro-commerce est une pratique à éliminer. Elle serait tellement encombrante et dégradante qu'il faudrait la supprimer à tout prix.

Mobilité

Adaptabilité

Vigueur

Discours des aménageurs



Pratique incompressible

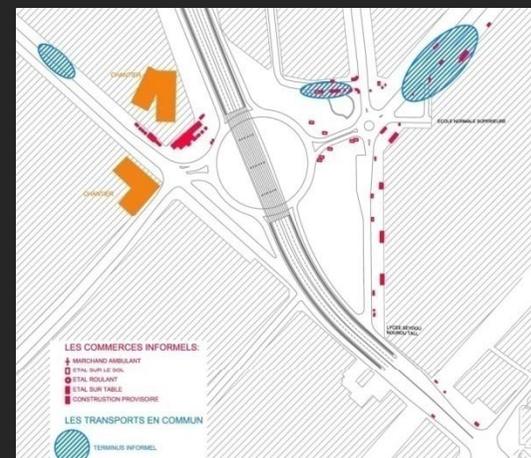
?



Pratique répressible

Le micro-commerce un service pour voyageurs et ouvriers?

Au regard du choix d'implantation des commerçants et de leur activité, on peut se demander s'ils n'offrent pas un service de proximité bon marché aux voyageurs en attente de transport en commun et aux ouvriers des chantiers voisins. En effet, il s'agglutinent autour des zones d'arrêt de transports en



L'implantation des micro-commerces le mercredi 9 avril 2008 à 10h

SPECIFICITES ET POTENTIALITES DE LA PLACE OMVS, DAKAR

commun et des deux chantiers en cours place de l'OMVS.

Par ailleurs, cette activité fournit un revenu, soit-il modeste, aux petits commerçants. Alors que l'inoccupation touche une très large partie de la population, on peut se demander si éradiquer cette pratique serait vraiment opportun.



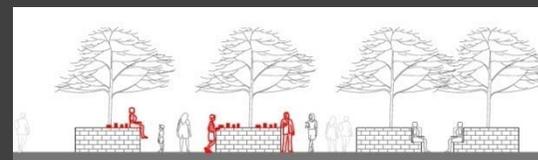
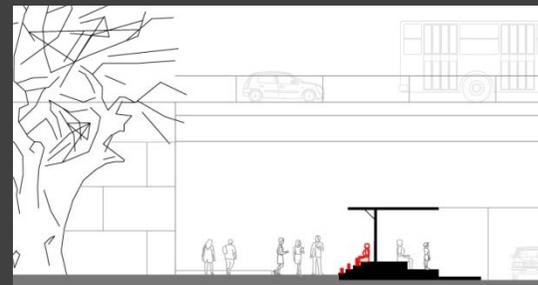
Des micro-commerces place de l'OMVS

Quelles potentialités?

Encadrer la pratique du micro-commerce

En maîtrisant l'implantation des micro-commerces ils peuvent devenir un service pour ceux qui fréquentent la place. Le principal reproche qui leur est fait est l'encombrement, il faut donc leur réserver des espaces appropriables en dehors des flux de circulation. On leur redonne en même temps une dignité. Nous proposons donc de créer pour eux deux types d'espaces. Le premier consiste à faire de l'arrière des gradins des présentoirs inclinés et ombragés. Le deuxième consiste à surélever chaque les arbres par un socle pour définir un espace ombragé libre à l'appropriation.

Il faut également leur garantir un contact avec le flux piétonnier. Nous avons choisi de traiter le flux principal en le séparant en plusieurs voies afin d'augmenter les zones d'échanges.



SPECIFICITES ET POTENTIALITES DE LA PLACE OMVS, DAKAR

Le sport comme spectacle urbain

Beaucoup de personnes pratiquent le sport le long de l'avenue Bourguiba. Cependant, leur course se trouve brutalement interrompue place de l'OMVS par les infrastructures routières. Ils ne peuvent pas rejoindre facilement la corniche ouest où existe déjà un parcours sportif.

Par ailleurs, la pratique du sport à Dakar prend souvent l'allure d'une parade. Le sport n'est pas seulement un moyen pour entretenir sa santé, c'est aussi un moyen pour se montrer, se donner en spectacle et faire des rencontres. D'ailleurs il arrive que des combats de lutte sénégalaise entraînent la fermeture de rues entières.



Un groupe de sportifs avenue Bourguiba



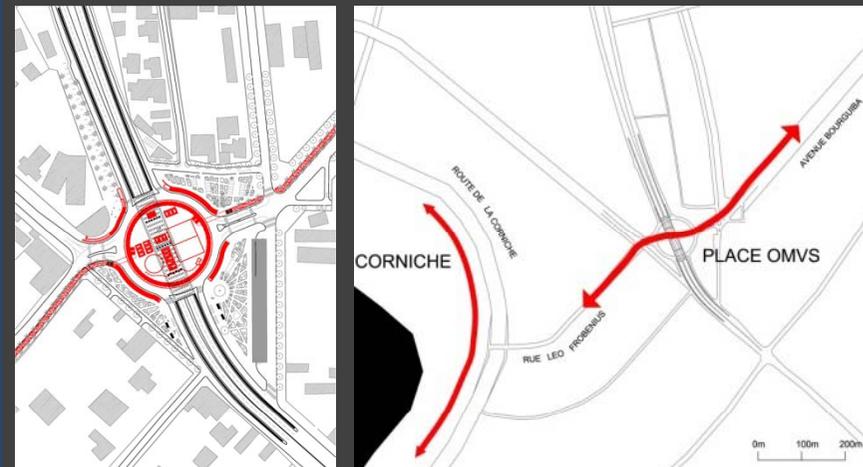
La course des sportifs interrompue par le rond-point sur la place de l'OMVS

Quelles potentialités?

Donner au sport une scène urbaine

Le rond-point est un espace central et scénique, nous proposons qu'il devienne une arène sportive. En fermant cet espace par des grilles métalliques comme dans les stades de foot et en contrôlant l'accès par deux passages souterrains, on crée un espace de sécurité où l'on peut mettre à disposition du matériel sportif. On en fait en même temps un espace traversant pour le joggeur qui se rend sur la corniche ouest.

Nous proposons d'aménager en plus autour de cette scène des gradins couverts pour accueillir un public de passage ou permanent: un piéton pressé de prendre le bus, un lycéen en pause qui prend son temps ou bien la foule réunie pour un combat de lutte sénégalaise. En même temps les gradins deviennent un fond et redonnent une unité au rond-point pour l'automobiliste qui l'emprunte.



SPECIFICITES ET POTENTIALITES DE LA PLACE OMVS, DAKAR

L'entretien de l'espace public: un problème récurrent

Qu'il s'agisse de l'entretien à court terme: collecte des déchets, désensablement,... ou à long terme: réparation des dégradations... l'entretien pose problème partout à Dakar.



Des déchets non récoltés



L'ensablement



Des trottoirs dégradés

Des initiatives particulières comme solution?

Nous avons relevé autour de la place de l'OMVS trois types d'initiatives privées d'entretien de l'espace public:



Dans les quartiers résidentiels, les riches habitants créent des jardins dans la rue en face leur propriété.

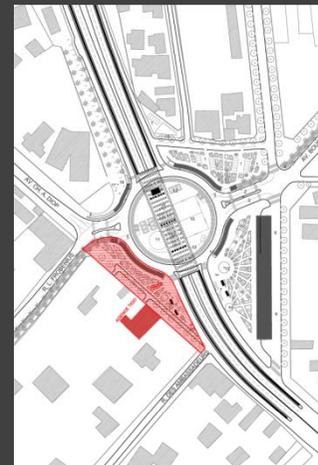


Le long des rues commerçantes, l'espace public est utilisé pour implanter de la publicité. Cela s'accompagne souvent par la création d'un parterre végétal ou minéral



Les micro-commerces en déplaçant pierres ou pavés ainsi qu'en balayant autour de leur installation réalise un entretien modeste mais quotidien.

Quelles potentialités?



La concession

Nous proposons de confier à l'agence TIGO (téléphonie mobile) déjà implantée place de l'OMVS l'entretien d'une partie de la place. En contrepartie, elle pourra afficher sa publicité sur de panneaux dont nous proposons de garder la maîtrise.

SPECIFICITES ET POTENTIALITES DE LA PLACE OMVS, DAKAR

Une quête d'identité

La toponymie révèle une profonde quête d'identité africaine à Dakar. D'une part rappelons que l'OMVS est l'Organisation pour la Mise en Valeur du fleuve Sénégal. Constatons ensuite que les rues qui aboutissent place de l'OMVS portent le nom de « parrains ». Elles ont été rebaptisées à l'indépendance pour remplacer soit une référence à un colonisateur, soit une dénomination populaire. Les parrains ont été choisis pour les combats qu'ils ont mené pour faire reconnaître la culture africaine.



Léo Frobenius
1873-1938
Ethnologue allemand qui remit en cause les bases idéologiques du colonialisme



Cheikh Anta Diop
1923-1986
Historien et anthropologue sénégalais dont les thèses ont démontré l'apport des civilisations nègres à la culture mondiale



Habib Bourguiba
1903-2000
Homme politique tunisien qui prit une part active dans l'indépendance de son pays avant d'en devenir président



Aimé Césaire
1913-2008
Poète et homme politique français fondateur du mouvement littéraire de la négritude avec Léopold Sédar Senghor

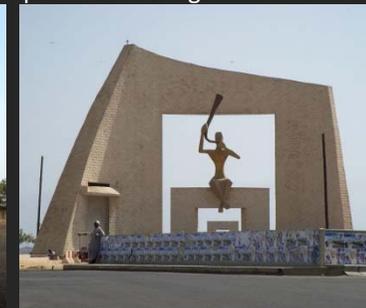
Les « parrains » des rues autour de la place de l'OMVS

L'ouvrage d'art, un monument?

Une ville construit généralement son identité par des monuments. Il existe à Dakar une catégorie de monuments constituée de sculptures, stèles ou colonnes célébrant par une référence historique l'identité dakaroise et plus largement africaine. On peut se demander si l'ouvrage d'art place de l'OMVS ne fait pas partie de cette catégorie de monuments. En effet il en possède la plupart des caractéristiques:

- Sa création est liée à un événement historique de la ville : la tenue du sommet de l'Organisation de la Conférence Islamique à Dakar en avril 2008. Ce sommet a permis l'obtention de financements sénégalais et étrangers pour la construction de l'ouvrage.
- Il est présenté comme un modèle de développement à la fois technique et urbain
- Il configure la zone urbaine qui l'entoure et joue le rôle de repère
- Il est orné de mosaïques composées par un artiste de la capitale revendiquant ainsi une valeur esthétique sénégalaise

Cela signifie que l'ouvrage ne doit pas seulement être compris comme une infrastructure routière mais aussi comme une démonstration technique, esthétique et urbaine purement sénégalaise.



Obélisque de l'indépendance. Porte du IIIème Millénaire

Mosaïques ornant l'ouvrage de la place de l'OMVS

SPECIFICITES ET POTENTIALITES DE LA PLACE OMVS, DAKAR

Le baobab comme lien culturel historique

Il y a moins de cent ans, un plan faisait état d'une forêt de baobabs à proximité de l'emplacement actuel de la place de l'OMVS. Inutile d'y revenir longuement, le baobab est un arbre éminemment respecté dans toutes les cultures ouest africaines. Les baobabs peuvent servir de sépulture, de lieu de sacrifice de bêtes, de lieu de rassemblement. Ils ont une résistance tout à fait remarquable. Leurs racines, leur écorce, leurs feuilles et leurs fruits possèdent de nombreuses vertus et sont consommés.

Aujourd'hui, deux baobabs sont encore présents sur la place. Ils sont d'ailleurs identifiés individuellement et les usagers parlent « du grand baobab » et « du petit baobab » de la place de l'OMVS. A cause de la lenteur de leur croissance, ces deux baobabs existaient déjà lors de l'urbanisation de la place. Ils ont donc joué un rôle important dans la structuration de l'espace urbain. Sans aucun doute, ils sont un élément fondamental de l'identité de cet espace public.



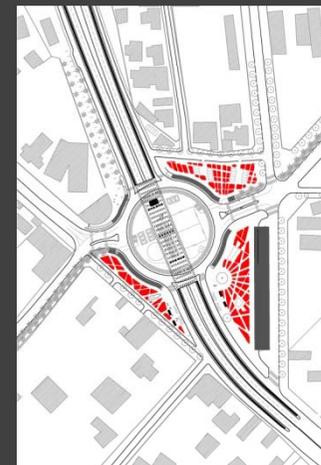
« Le grand baobab » de la place de l'OMVS

Quelles potentialités?

Une forêt pour redonner une identité sénégalaise à la place

A la fois la recherche d'identité pressentie à travers la toponymie et l'aspect monumental de l'ouvrage d'art nous impose d'intégrer la question de l'identité sénégalaise à l'aménagement de la place de l'OMVS. Nous proposons d'évoquer, par la composition d'un paysage urbain, la forêt de baobabs à cause de sa portée historique et culturelle typiquement ouest africaine. Nous proposons en fait de réaliser des plantations d'arbres organisés symboliquement.

Pour donner cette dimension symbolique, nous nous inspirons d'une part de l'occupation spatiale de la forêt par les Sénégalais dans le village de Nguekokh, près de Dakar. D'autre part, nous organisons notre composition par un faisceau de lignes concentriques émanant « du grand baobab » qui devient ainsi le doyen de la forêt autour duquel s'organise la vie. Nous définissons par ces deux moyens un plan de plantation des nouveaux arbres.



Plan de plantation des arbres



« Le grand baobab », centre de vie

CONCLUSION

A travers l'étude de la place de l'OMVS à Dakar, l'espace public africain nous est apparu porteur d'énormes potentialités encore inexploitées. Au stade d'évolution où elle se trouve Dakar subit des mutations profondes de son tissu urbain. En effet, son statut de métropole acquit grâce à la concentration des centres de décisions nationaux et à l'explosion urbaine, lui impose maintenant une réorganisation. D'une part elle redistribue l'activité sur l'ensemble de son territoire. D'autre part, elle rationalise la mobilité urbaine au moyen de grands axes routiers convergents et transversaux. Dans ce contexte, l'espace public dakarois doit être mis à contribution et de façon urgente. S'il a servi dans un premier temps de support au développement d'une nouvelle trame viaire, il faut maintenant aller plus loin. Il ne s'agit pas simplement d'agrémenter les aménagements existants mais de pérenniser les travaux réalisés et donner un nouveau potentiel de développement. En nous plaçant dans le cas de la place OMVS, que nous pouvons aussi étendre à tous les nœuds importants de la nouvelle trame viaire de la métropole, nous pouvons faire trois recommandations principales.

En tout premier lieu, la place publique dakaroise est un espace favorable à la construction d'une identité à la fois sénégalaise et urbaine. Jusqu'à présent, l'identité sénégalaise s'est construite dans la ville par des monuments ou par la toponymie. Les places publiques nous semblent favorables à la création d'une identité à travers des images fortes établissant des liens historiques ou faisant référence à la culture des habitants.

Ensuite, par sa position de nœud urbain structurant l'espace métropolitain, la place de l'OMVS est un lieu d'échange privilégié. Il nous paraît indispensable d'en faire un lieu d'intermodalité en intégrant tous les types de transports à la structure urbaine. Il s'agit d'une part d'assurer la pérennité de tout nouvel aménagement en le préservant de l'occupation informelle par les transports en commun. D'autre part, à l'heure où la zone urbaine continue de s'étendre et où l'automobile étouffe la ville, il s'agit de garantir des déplacements grande capacité et bon marché pour les usagers.

Enfin, Dakar se densifie. Si l'espace public est souvent occupé de façon spontanée dans la métropole, cette spontanéité devient une menace avec la concentration de la population. Il nous semble donc essentiel d'encadrer les pratiques urbaines. Le micro commerce, le spectacle, les rencontres font partie des pratiques qui s'expriment avec une vigueur incompressible à Dakar. Il s'agit donc de les faire coexister avec les autres fonctions de la place de façon à offrir à tous un cadre de vie agréable. En d'autres termes, il s'agit d'organiser la mixité des appropriations de l'espace public.

Finalement, nous voulons donner à l'espace public son véritable rôle dans le développement urbain. Plus qu'une simple disponibilité foncière, nous voulons en faire un véritable générateur de mieux vivre ensemble dans la métropole.



Scène urbaine place de l'OMVS à Dakar