UNIVERSITÉ DE LORRAINE

AVERTISSEMENT

Ce document est le fruit d'un long travail approuvé par le jury de soutenance et mis à disposition de l'ensemble de la communauté universitaire élargie.

Il est soumis à la propriété intellectuelle de l'auteur. Ceci implique une obligation de citation et de référencement lors de l'utilisation de ce document.

D'autre part, toute contrefaçon, plagiat, reproduction illicite encourt une poursuite pénale.

Contact : ddoc-theses-contact@univ-lorraine.fr

LIENS

Code de la Propriété Intellectuelle. articles L 122. 4
Code de la Propriété Intellectuelle. articles L 335.2- L 335.10
http://www.cfcopies.com/V2/leg/leg_droi.php
http://www.culture.gouv.fr/culture/infos-pratiques/droits/protection.htm

UNIVERSITÉ LORRAINE

Thèse présentée par :

DIALLO, Yaya

Pour obtenir le grade de : **Docteur de l'université Lorraine**

Spécialité : Géographie. Option : Aménagement et urbanisme

Dakar, métropole en mouvement.

Recomposition territoriale et enjeux de la gouvernance urbaine à Rufisque.

Sous la direction de :

GINET, Pierre Professeur, université Lorraine

Soutenance publique, le 31 janvier 2014

Sommaire

Sommaire *1*

Liste des sigles *3*

Introduction *7*

Première partie *15*

Cadre théorique *15*

Deuxième partie : *72*

Cadrage de la géographie administrative et territoriale *72*

Chapitre 1. Dynamique territoriale de la région de Dakar *76*

Chapitre 2. Dispositifs administratif, politique et territorial du Sénégal *155*

Troisième partie : *176*

Aperçu de géopolitique locale à travers quelques etudes de cas *176*

Chapitre 1. Le marché central et le complexe SOCOCIM industrie : des cadres pertinents de géopolitique locale *179*

Chapitre 2. La zone Nord du département de Rufisque : un espace rural sous pression urbaine aux portes de l'agglomération de Dakar *229*

Quatrième partie *267*

Planification territorial et gouvernance urbaine *267*

Chapitre 1. Le territoire régional de Dakar : de la circonscription administrative à la grande conurbation métropolitaine. *271*

Chapitre 2. Décentralisation et gouvernance locale *319*

Conclusion *345*

Références bibliographiques *349*

DOCUMENTS OFFICIELS ET REVUES *354*

Résumé *356*

Summary *356*

Mots clés *357*

Gouvernance urbaine, ... *357*

Géopolitique locale, ... *357*

Territoire, Aménagement urbain *357*

Agglomération, ... ***357***

Métropolisation, ... ***357***

Foncier, ... ***357***

Décentralisation, ... ***357***

Développement durable ***357***

Liste des cartes ***358***

Listes des figures ***359***

Liste des tableaux ***360***

Liste des photos ***361***

Annexe ***363***

Table des matières ***384***

Liste des sigles

ADM	Agence de Développement Municipal
AFD	Agence Française de Développement
AGETIP	Agence d'Exécution des Travaux d'Intérêt Public
AIBD	Aéroport International Blaise Diagne
AILSS	Aéroport International Léopold Sédar Senghor
AJCR	Amical des Jeunes Commerçants de Rufisque
AMPMD	Agence de Mise en œuvre de la Plateforme du Millénaire de Diamniadio
ANSD	Agence Nationale des Statistiques et de la Démographie
AOF	Afrique Occidentale Française
ARC	Alliance pour la République et la Citoyenneté
ARD	Agence Régionale de Développement
ATC	Amical des Tailleurs et des Commerçants
ATEFA	And ak Tanor Falaat Abdou
BMCE	Banque Marocaine pour Crédit Extérieur
BCEAO	Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest
BHS	Banque de l'Habitat du Sénégal
BOAD	Banque Ouest Africaine de Développement
BU	Bibliothèque Universitaire
CADAK	Communauté des Agglomérations de Dakar
CADDEL	Conférence Africaine de la Décentralisation et le Développement Local
CFA	Communauté Française d'Afrique
CAPEC	Cabinet d'Assurance Petite Côte
CAR	Commauté des Aggloméraion de Rufisque
CEGUM	Centre de Recherche en Géographie de Metz
CES	Conseil Economique et Social
CFAO	Comptoir Française de l'Afrique de l'Ouest
CODEL/CGM	Comité de Développement Locale / des Colobanes Gouye mouride
CNTS	Confédération Nationale des Travailleurs du Sénégal
CNTS/FC	Confédération Nationale des Travailleurs du Sénégal / Force du Changement
CGU	Contribution Globale Unique
CUD	Communauté urbaine de Dakar
DAGE	Direction de l'Administration Générale des Equipements
DAT	Direction de l'Aménagement du Territoire
DCL	Direction des Collectivité Locale
DISEZ	Zone Economique Intégrée Spéciale à Dakar
DSRP	Document de Stratégies de Réduction de la Pauvreté
DSTC	Direction des Services Techniques Communaux
ENDA	Environnement et Développement
ENEA	Ecole Nationale d'Economie Appliquée

FLSH	Faculté des Lettres et Sciences Humaines (Dakar)
FEANF	Fédération des Etudiants d'Afrique Noire en France
FMI	Fond Monétaire International
G12	Secteur Gazièlo
GERAD	Groupe d'Etudes de Recherches et d'Appui au Développement
GOANA	Grande Offensive Agricole pour la Nourriture et l'Abondance
IAGU	Institut Africaine de Gestion Urbaine
ICOTAF	Industrie Cotonnière Ouest Africaine
IDA	Association Internationale de Développement
IFAN	Institut Fondamental d'Afrique Noire
IFU	Institut Français de l'Urbanisme
IRG	Institut de Recherche sur la Gouvernance
ISRA	Institut Sénégalais de Recherches Agricoles
JAFZA	Jebel Ali Freezone
MARP	Méthode Accélérée de Recherche Participative
MCA	Millénium Challenge Account
MCC	Millénium Challenge Corporation
MC10	Secteur Marché Central
MIFERSO	Société des Mines de Fer du Sénégal Oriental
OCDE	Organisation de Coopération et de Développement Economiques
OCI	Organisation pour la Conférence Islamique
OHLM	Office des Habitations à Loyers Modérés
OMD	Objectifs du Millénaire pour le Développement
ONG	Organisation Non Gouvernermentale
ONU	Organisation des Nations-Unies
P13	Secteur Marché aux Poissons
PAC	Programme d'Appui aux Communes
PAD	Port Autonome de Dakar
PAS	Programme d'Ajustement Structurel
PAR	Plan d'Action de Réinstallation
PDG	Président Directeur Général
PDRI	Projet de Développement Rural Intégré
PDU	Plan de Directeur d'Urbanisme
PED	Pays en Développement
PES	Plastique et Élastomère du Sénégal
PIB	Produit Intérieur Brut
PNAT	Plan National d'Aménagement du Territoire
PNB	Produit National Brut
PRECOL	Programme d'Equipement des Collectivité locales
PUD	Plan d'Urbanisme de Détail

RDIA	Taxe de Redevance des Infrastructures Aéroportuaires
RPA/AFU	Réseau des Professionnels Africains francophones de l'Aménagement du Foncier Urbain
RGPH	Recensement Général des Populations et de l'habitat
SCA	Stratégie de Croissance accélérée
SDAU	Schéma Directeur d'Aménagement et d'urbanisme
SDE	Sénégalaise des eaux
SDUGD	Stratégies de Développement urbain du Grand Dakar
SENELEC	Société Nationale d'Electricité
SICAP	Société Immobilière du Cap-Vert
SNHLM	Société Nationale des habitations à Loyers Moderés
SMUH	Secrétariat des Missions d'Urbanisme et d'Habitat
SRAT	Schéma Régional d'Aménagement du Territoire
STAGD	Service Temporaire d'Aménagement du Grand Dakar
SOCOCIM	Société des Chaux et Ciment
UCAD	Université Cheikh Anta Diop de Dakar
UEMOA	Union Monétaire Ouest Africaine
UNACOIS	Union Nationale des Commerçants et Industriels du Sénégal
UNESCO	Organisation des Nations-Unies pour l'Education la Science et la Culture
USAID	Agence des Nations-Unies pour le Développement International
VDN	Voie de Dégagement Nord
ZAC	Zone d'Aménagement Concertée

Introduction

Les différentes crises structurelles et conjoncturelles qui ont frappé l'humanité ces dernières années ont favorisé dans les pays sous-développés, particulièrement en Afrique subsaharienne, une prise de conscience généralisée de l'importance de la promotion d'une gestion territoriale axée sur l'échelon local, considéré désormais à la fois comme acteur et vecteur privilégié du développement. La généralisation de la politique de décentralisation, sous différentes formes selon les États, même si le fond et le fonctionnement sont presque partout identiques, constitue alors le principal moteur par lequel s'élabore une véritable gestion territoriale locale. Dans ce contexte de mondialisation et de crise, la recherche de l'efficacité est primordiale, car il s'agit de promouvoir des territoires économiquement solides, compétitifs, bien ancrés dans le réseau des échanges mondiaux. Aujourd'hui, quelques villes se positionnent au sommet des échanges mondiaux : New-York très influente dans les flux des capitaux avec le *Wall-Street*, Paris qui dispose d'un rayonnement culturel mondial exerce une attractivité sur l'ensemble de la planète, Shanghai véritable centre commercial avec son port à vocation mondiale, etc. En se focalisant sur ces quelques exemples de métropoles qui jouissent d'une fonction de commandement considérable à l'échelle planétaire, nous déduisons qu'une gestion territorialisée efficace nécessite l'existence d'un certain nombre d'éléments dont la combinaison constitue la base de la compétitivité du territoire. Cela dit, le territoire local doit disposer de capitaux suffisants, de ressources humaines qualifiées, d'un minimum d'infrastructures, d'équipements et de services structurants, d'un cadrage institutionnel élargi à l'ensemble des acteurs de développement (représentants de l'État, élus, entrepreneurs, ONG, associations locales, populations) pour prétendre à une gestion locale efficace puis stimuler son niveau de compétitivité à différentes échelles (du local au global). Or, en observant les pays sous-développés nous constatons que, dans une large mesure, seules les villes capitales d'État présentent plus ou moins ces caractéristiques. Au Sénégal, l'analyse de la répartition des investissements révèle une organisation territoriale centralisée, macrocéphale. Les équipements, infrastructures et services sont généralement mis en place en fonction de la ville de Dakar qui abrite la quasi-totalité des sièges des entreprises publiques et privées, des banques (Banque Centrale des États de l'Afrique de l'Ouest), des services administratifs. La ville constitue, alors, un territoire stratégique de pilotage de politique de développement local et donc de promotion d'une gestion locale efficace. Cela ne veut pas dire que les espaces ruraux ne peuvent pas aspirer au développement local, au contraire. Néanmoins, en parlant de compétitivité, de positionnement aux échanges internationaux, il est clair qu'au niveau actuel de développement des pays du Sud, les espaces urbains, notamment les grandes villes présentent plus de possibilités de s'intégrer aux flux économiques mondiaux.

L'analyse de la gestion territoriale dans les villes du sud soulève la problématique de la gestion du foncier urbain, de la maîtrise des habitats précaires liés à l'accroissement démographique à l'étalement urbain, et aux défaillances des outils de planification. Les espaces périurbains des grandes villes, tel est

d'ailleurs le cas de l'agglomération dakaroise, sont fortement affectés par une urbanisation rapide et brutale, sans aucune véritable mesure d'accompagnement en amont comme en aval. Sur le plan administratif, l'extension urbaine engendre la fragmentation territoriale et la multiplication de structures institutionnelles locales sous prétexte de l'instauration d'une gestion locale de proximité. La fragmentation territoriale est caractérisée par une nucléarisation de la gestion urbaine matérialisée par la mise en place d'une soixantaine de structures institutionnelles locales environ dans un micro-espace de 550 km^2. En effet, non seulement il en résulte des chevauchements de compétences entre les différentes institutions locales[1], mais aussi l'exiguïté territoriale réduit considérablement les potentialités sur lesquelles faut inexorablement s'appuyer pour enclencher des projets de développement local.

C'est surtout au sein du territoire départemental de Rufisque que s'appliquent les reformes administratives enregistrées ces dernières années dans la circonscription régionale de Dakar. De loin le plus étendu de la région en matière de superficie, il constitue un espace d'importance stratégique considérable au regard des potentialités qu'il recouvre et des perspectives portés par une diversité d'acteurs soucieux de se positionner dans la course à la conquête des terres de la couronne périurbaine. L'absence d'outils fiables de contrôle du foncier (plan cadastral par exemple) intensifie l'insécurité foncière, rend les collectivités locales des espaces périphériques plus vulnérables puis fragilise le système de gestion territoriale. Il en résulte, ainsi, une raréfaction des terres, une hausse de la valeur foncière, une intensification des spéculations, une persistance des rivalités entre différents protagonistes. Nous nous posons, ainsi plusieurs questions afférentes surtout à la délimitation foncière de la région de Dakar. Existe-t-il de système juridique mis en place pour la gestion du foncier ? Comment le foncier est-il réparti, juridiquement, dans les zones rurales et les espaces urbanisés. Quelles compétences disposent les différents acteurs dans la gestion du foncier ?

C'est seulement en répondant à ces interrogations, auxquelles les administrations sénégalaises ne sont pas en mesure d'apporter de réponse, que nous pourrons établir un état des lieux du foncier dans la région de Dakar, puis à situer les responsabilités dans les différents conflits et rivalités de pouvoir opposant les divers acteurs. Force est de constater que les réalités du terrain caractérisées par l'absence de plan cadastral dans les zones périurbaines, la non maîtrise de la spéculation immobilière, le manque de coordination entre l'État, les acteurs institutionnels locaux et les services techniques déconcentrés chargés du contrôle du foncier et de l'urbanisme constituent une entrave considérable au diagnostic foncier.

[1] Le code des collectivités locales adopté en 1996 a mis en place une diversité d'acteurs institutionnels (région, commune, communauté rurale, communauté d'agglomération) sans pour autant répartir clairement les domaines de compétence propre à chacun d'eux. Avec cette incohérence juridique, les institutions locales se retrouvent panoplie de champs d'actions autour desquels subsistent des conflits de compétences.

L'agglomération dakaroise, dans ses espaces de marges correspondant aux couronnes périurbaines du département de Rufisque, rassemble des collectivités locales confrontées à des problèmes de gestion territoriale auxquels elles ne se sont pas suffisamment préparées. En réalité, les collectivités locales nouvellement créées ont encore un faible niveau de popularité sur le terrain malgré une existence légitimée sur le plan juridique. Certaines d'entre elles constituent tout simplement un regroupement de quartiers dortoirs où les sources de recettes locales sont quasi-inexistantes.

La combinaison de l'ensemble des éléments soulignés au sein de la région de Dakar (urbanisation brutale et mal maîtrisée, ruée vers les espaces périurbains dans un contexte d'absence d'outils de contrôle et de raréfaction des réserves foncières, fragmentation territoriale marquée par la création d'une multitude de collectivités en quête d'une réelle fonctionnalité), renvoie à la problématique des enjeux liés aux mutations spatiales, ainsi qu' à l'articulation entre les territoires et la gouvernance locale dans les grandes villes.

La gestion territorialisée telle qu'elle se déroule présentement dans l'agglomération dakaroise répond-elle aux demandes diverses des citoyens ? La fragmentation territoriale favorise-t-elle, parce qu'ancrée dans la proximité, une meilleure prise en compte des préoccupations locales ? Ou, au contraire, constitue-t-elle un facteur de blocage à l'efficacité des modes de gestion et par conséquent une entrave à la compétitivité des espaces urbains ?

Il se pose alors la question d'échelles pertinentes de gouvernance. Étant donné que la région de Dakar présente les aspects d'une grande métropole au sein de l'espace national sénégalais et de la région ouest africaine, il est quasi-certain que dans une logique de compétitivité et d'efficacité qu'une instance de gouvernance de niveau métropolitain confèrerait plus d'ampleur et de dynamisme à la métropole dakaroise. Sur le terrain, les décideurs semblent avoir bien pris conscience de cette réalité en instituant la régionalisation qui confère le statut de collectivité locale à toutes les régions administratives du Sénégal, et en associant les deux structures intercommunales de la région de Dakar[2] au sein d'une entité territoriale dénommée Entente CADAK-CAR. Toutefois, dans la pratique ces différentes instituions n'existent que de nom, et le niveau de fonctionnalité du Conseil régional de Dakar et des structures intercommunales reste encore très modeste. Leur existence est masquée par la forte présence des villes chef-lieu de commune, en l'occurrence Dakar, Rufisque, Pikine, Guédiawaye, qui sont de loin beaucoup plus actives sur le terrain aussi bien en matière de fonctionnement que d'investissement. Il va falloir alors

[2] L'arrivée des libéraux au pouvoir exécutif, en mars 2000, est marquée par l'institutionnalisation par décret présidentiel de la Communauté des Agglomération de Rufisque (CAR) et la Communauté des Agglomérations de Dakar (CADAK), en substitution à la Communauté Urbaine de Dakar (CUD) qui était créée par les socialistes en 1983.

déterminer clairement les compétences et les champs d'action propres à chaque échelon territorial afin d'amoindrir les chevauchements, de réduire les disparités entre collectivités territoriales, puis d'optimiser les capacités d'investissements des instances locales. Certaines compétences décentralisées (construction, entretien, réhabilitation d'infrastructures, gestion des ordures ménagères, voierie et éclairage public) sont encore trop lourdes à endosser ; en effet, le recours à une instance de décision de niveau plus vaste (échelle métropolitaine) demeure de plus en plus indispensable. La mise en œuvre du programme d'équipement des collectivités locales (PRECOL), piloté par l'Entente CADAK-CAR, en cours de réalisation en est une parfaite illustration. Aujourd'hui on peut mettre à l'actif de ce programme, la construction et la réhabilitation d'équipements socio-économiques communautaires, d'équipements administratifs publics, de routes intercommunales pour l'amélioration de la mobilité urbaine.

En s'interrogeant sur les études relatives à la gouvernance focalisées en particulier sur l'urbain faites par les chercheurs et spécialistes, Miossec (J.M), constate qu'elles sont décevantes à deux titres : « *d'une part, ces études négligent les niveaux intermédiaires (agglomérations, départements, régions et leurs équivalents pour d'autre pays) où se jouent pourtant une part non négligeable de l'avenir de sociétés. […] D'autre part, et plus préoccupant encore, rares sont les études sur les relations qu'entretiennent les différents échelons entre eux. Or dans un système désormais multi-scalaire ce sont les liens qu'il faut privilégier afin de conforter les complémentarités nécessaires entre ces niveaux qui peuvent être de collectivités locales ou de projet* » (Miossec, 2008)

La thématique que nous entamons, ici, dans la cadre de nos études doctorales axées sur la « recomposition territoriale et les enjeux de la gouvernance urbaine » vise à constituer un élément de réponse à ce gap de la recherche scientifique. L'espace constitué par la ville de Rufisque et sa banlieue[3] est un cadre d'étude pertinent où les enjeux en termes d'urbanisation et de dynamique de métropolisation, (en articulation avec l'échelle de la région de Dakar) se posent avec plus d'acuité. Privilégier cet échelon permet, en outre, d'aborder la question de l'articulation du jeu des échelles de pouvoirs et des territoires. Nous allons analyser les enjeux en termes de planification urbaine et des stratégies de gouvernance urbaine en tenant compte de l'articulation des territoires.

Ce travail qui s'inscrit dans le vaste champ de la géographie urbaine, entamé depuis 2006 dans le cadre de nos mémoires de Maîtrise et de DEA (Diplôme d'étude approfondie), est abordé également sous l'angle de la géopolitique. Étant entendu qu'avec la géopolitique, précise l'un des plus grands spécialistes, Lacoste (Y), l'approche des géographes vise « *un ensemble de rivalités essentiellement politiques qui ont*

[3] A travers cette expression nous faisons allusion à l'ensemble territorial associant la ville de Rufisque aux localités situés dans son aire d'influence. Il s'agit, ici, particulièrement de l'espace correspondant aux limites géographiques du département de Rufisque.

directement rapport au territoire. Il s'agit de rivalités entre des forces politiques qui cherchent chacune au détriment des autres, à augmenter ou à maintenir diverses formes et degrés de pouvoirs sur des populations qui se trouvent sur des territoires dont le contrôle est disputé[…]. La délimitation des territoires est la fin ou le moyen de ces stratégies rivales, celles qui l'emporte organisant l'espace à son avantage et au détriment de ses adversaires » (Mouroz, 1989).

Rufisque et sa banlieue constituent plus que partout ailleurs dans l'agglomération dakaroise un champ à enjeux multiples où les jeux de pouvoirs et de territoires sont très sensibles. Cette situation s'explique pour diverses raisons :

- Rufisque a connu, dans le passé relativement récent, une prospérité économique facteur essentiel de l'urbanisation et de la diversité des activités et services. En effet, l'économie urbaine est fortement dominée par le secteur informel, notamment le commerce et divers autres petits services (modestes étalages de restauration, ateliers de couture, mécanique, etc.) qui se manifestent dans une large mesure par une occupation irrégulière et désordonnée de l'espace. Il se pose ainsi un problème de planification et d'aménagement du territoire. Par conséquent toute politique visant, dans un futur proche ou lointain, à procéder à une planification et un aménagement du territoire urbain rufisquois, risque de déclencher des revendications et des manifestations de la part de certaines catégories de la population locale. En réalité, on ne peut prétendre à un aménagement efficace sans pour autant assainir la voirie urbaine pour rendre la mobilité beaucoup plus fluide et le réseau viaire plus fiable. Or cela amènerait à des opérations de déguerpissement des installations des commerçants et prestataires de services qui encombrent illégalement les principales voies de circulation. Par contre, ces activités qui encombrent les grandes rues représentent une part non négligeable des recettes fiscales, à tel point que des querelles sont très souvent notées entre les différentes municipalités de la ville pour le contrôle de ces activités. Sur le plan politique c'est un élément très sensible qui peut être influent sur les résultats des échéances électorales locales (élections de conseillers régionaux, municipaux et ruraux).

- La proximité du centre ville de Dakar confère au territoire rufisquois une position stratégique de carrefour national. Les perpétuels embouteillages notés sur la route nationale, principale voie de communication qui traverse le département d'Est en Ouest, illustrent bien l'importance de la situation de Rufisque. C'est une zone de passage obligatoire pour tous les flux terrestres (de personnes et de biens), entre Dakar et le reste du pays, et même de la région ouest africaine.

Étant un territoire satellite vis-à-vis de Dakar, le département de Rufisque est l'un des rares de la région administrative où l'on peut observer aisément la dualité centre-périphérie avec un espace central

entouré d'une première couronne correspondant aux quartiers de la ville et une deuxième couronne beaucoup plus large regroupant le reste de l'espace marqué par une très forte mixité des modes de vie (rural et urbain) tantôt complémentaire, tantôt concurrentiel.

- Le département de Rufisque est le seul territoire de la région de Dakar où l'on trouve de vastes réserves foncières, notamment dans les espaces périurbains correspondant aux communes de Bargny, Sendou, Diamniadio, Sebikotane, Sangalkam, Jaxaay, et aux communautés rurales de Bambylor, Tivaouane-Peulh et Yéne. Grenier agricole (divers fruits et légumes tropicaux) et pastoraux, (production de lait et de viande), des grands centres urbains de la région de Dakar, l'arrière pays de la ville de Rufisque est confronté à la forte avancée du front urbain qui constitue une menace pressante contre les activités du secteur primaire, principales sources de revenus des populations locales. L'urbanisation se manifeste par la demande sans cesse croissante des prometteurs immobiliers qui injectent beaucoup d'argent pour s'accaparer de vastes domaines dans le but de construire de multiples villas bien loties, et de se procurer de capitaux. On dénombre plusieurs cités bien aménagées qui servent de domiciles ou tout simplement de résidences secondaires de certaines catégories de populations (familles aisées) venus des zones urbaines voisines. La hausse de la valeur des terres amplifie les litiges fonciers, les différents protagonistes (élus, autorités coutumières, particuliers, etc.) usent toutes les stratégies possibles pour faire prévaloir leur soi-disant droit de propriété sur certaines parcelles. En effet, il est très fréquent de voir un terrain, dont la propriété est revendiquée par plusieurs personnes (physiques et/ou morales), d'où l'exacerbation des litiges fonciers. Les grands projets de l'État, dont celui de l'aménagement d'une zone économique spéciale entre la communauté rurale de Yène et le département de Mbour imputent une bonne part des réserves foncières de ces localités, alors que le foncier y occupe une grande partie de leurs recettes fiscales.

La diversité des niveaux de décisions politiques renforcée avec la décentralisation, la multiplicité des acteurs qui s'affrontent ou s'associent en fonction des intérêts qu'ils ont à défendre, la proximité des grands centres urbains, la disponibilité des terres, expliquent dans une large mesure les conflits de pouvoir et les revendications notés au sein de Rufisque et de sa banlieue. Ainsi, s'explique le choix de cette portion territoriale dans le cadre de nos études doctorales, tout en considérant que l'espace en question s'insère dans un vaste ensemble (la grande agglomération dakaroise) dont le centre, Dakar, exerce une forte influence sur le quotidien des populations. On réitère alors ici, l'intérêt de la question de l'articulation des échelles si chère à l'ensemble des communautés de Géographes pour mieux aborder la problématique de la gouvernance urbaine et du dynamisme territorial à l'échelle du département de Rufisque, en articulation avec l'échelle régionale, ainsi qu'avec des échelons du micro-local au mondial en passant notamment par celui de la région Ouest africaine.

PREMIÈRE PARTIE

CADRE THEORIQUE

Le caractère complexe du contenu de la problématique que nous avons choisi d'étudier dans le cadre de cette présente étude nous incite à formuler un discours de recherche et une démarche méthodologique cohérente avec les idées et les thèses à défendre. En somme, il s'agit ici de développer un projet de recherche dont le but est de mener une réflexion pour apporter une vision politique avec un argumentaire scientifique.

I. PROBLÉMATIQUE : CONSTRUCTION D'UN DISCOURS DE RECHERCHE

1.1. Contexte et justification de l'étude

La mise en relation du binôme recomposition territoriale et gouvernance urbaine, dans le cadre d'une étude scientifique, trouve sa pertinence en prenant en compte un des plus grands bouleversements du monde contemporain, à savoir l'urbanisation. Beaucoup plus sensible dans les pays en développement par son ampleur, sa brutalité et sa rapidité, celle-ci se manifeste en Afrique de l'Ouest par un étalement progressif et spectaculaire des aires urbaines. Le fait urbain n'est pas nouveau dans le continent africain où des villes prospères ont eu à se développer bien avant la période coloniale. La naissance et le développement de ces villes sont liés à l'existence de grands courants commerciaux entre régions à productions complémentaires ; ainsi, s'expliquent dans une large mesure les caractéristiques de leurs localisations. Elles se situaient pour l'essentiel dans la zone soudano-sahélienne, et servaient de relais ou tout simplement de destination principale des produits issus du commerce transsaharien.

Mais le véritable développement de l'urbanisation en Afrique est à mettre en rapport avec la colonisation. Beaucoup de chercheurs s'accordent sur cette thèse et de nombreuses études y sont menées. Vennetier (P) précise que *« la pénétration puis l'installation des européens en Afrique tropicale et l'urbanisation que celle-ci connaît peuvent paraître étroitement liés comme deux phénomènes dont l'un serait la conséquence directe de l'autre.* ». Il continue sur la même lancée et souligne qu' « *avec la colonisation du continent, l'optique changea complètement, puisqu'il s'agit de contrôler de vastes espaces, de les administrer et de les exploiter : d'où l'intérêt d'une infrastructure urbaine, et la fondation systématique d'un réseau d'agglomération, où pouvaient d'ailleurs s'insérer les cités traditionnelles encore actives ou en sommeil.* » (Vennetier, 1991). Les bases d'une véritable révolution urbaine sont ainsi jetées, et les villes africaines continuent de croître à un rythme jamais connu auparavant par les autres parties de la planète.

Gorée, Dakar et Rufisque noyaux historiques urbains de la grande agglomération dakaroise sont de purs produits de la colonisation, et constituaient avec Saint-Louis les quatre communes de l'AOF dès la deuxième moitié du XIXeme siècle. La puissance métropolitaine, animée par une réelle volonté de consolider sa domination dans le territoire de l'AOF entreprit l'action de centralisation du commandement des possessions françaises d'Afrique occidentale. La question centrale était de choisir l'espace le plus approprié pour assurer les fonctions administrative, économique et militaire ; mais aussi servir de relais entre la métropole et le reste de l'AOF notamment sur le plan commercial. La presqu'île du Cap-Vert[4], du

[4] Actuelle région de Dakar

fait de sa situation géographique (point le plus avancé sur l'Océan atlantique) semble être le site le plus idéal pour remplir ce rôle ; le Gouvernement général a ouvertement plaidé pour Dakar et déclare dans une note écrite le 28 juillet 1902 que « *le projet de décret décharge le Gouverneur général de l'administration courante du Sénégal proprement dit ; il fixe sa résidence futur à Dakar qui n'est pas le chef-lieu administratif du Sénégal, mais qui par contre est le port par lequel passe nécessairement tous les passagers en provenance ou à destination de l'Afrique occidentale, et où le Gouverneur général sera en communications plus faciles et plus promptes avec les diverses parties de son gouvernement général*.» (Seck, 1970). Dakar, lieu stratégique situé à la tête de la presqu'île du Cap-Vert commence, ainsi à avoir une très forte emprise sur l'ensemble du territoire de l'AOF, au point qu'elle confisque la fonction de capitale des possessions françaises d'Afrique occidentale au détriment de Saint-Louis, qui en effet sombre dans une phase de décadence progressive. Fort de son nouveau statut, la commune de Dakar demeura le théâtre d'importants investissements avec la mise en place d'infrastructures et équipements structurants de grandes envergures : modernisation de son port, aménagement d'équipements aéroportuaires, amélioration du patrimoine immobilier, mise en place d'infrastructures ferroviaires, etc.

Toutefois, l'hégémonie de la commune de Dakar n'est pas pour autant assurée, dans la mesure où son concurrent immédiat, à savoir la commune de Rufisque située à une trentaine de kilomètres au Sud-Est disposait de conditions beaucoup plus favorable aux activités commerciales. Plus proche des espaces de production de l'intérieur de la colonie ; dotée d'un port bien équipé formant un réseau très sophistiqué avec le réseau Decauville, la gare ferroviaire, les grands magasins de stockages des produits agricoles ; siège de la puissante Chambre de commerce et des grandes compagnies commerciales de la métropole ; la commune de Rufisque demeurait incontestablement la capitale commerciale de l'AOF à l'aube du XXeme siècle. La commune était alors le poumon économique de la colonie et son succès reposait essentiellement sur l'exportation de l'arachide, produit phare cultivé dans les territoires de l'intérieur puis destiné à l'approvisionnement des industries de la métropole. Rapportant les propos de Proust (L) qui décrivait la prospérité de Rufisque dans un ouvrage publié en 1924 intitulé « ***Visions d'Afrique*** », Seck affirma que « *Rufisque c'est le commerce, rien que le commerce, et le commerce c'est l'arachide et rien que l'arachide, arachide et Rufisque sont à peu près synonymes* ». (Seck, 1970). Rien qu'en regardant la construction de l'escale, son architecture, on se rendra bien compte du rôle important qui était attribué à cette vieille ville. Elle était la zone de convergence des produits en provenance de l'intérieur de la colonie ; sa puissance se manifestait par l'importance du volume du trafic et des transactions quotidiennes liées aux activités commerciales.

L'hégémonie de la ville de Rufisque est à mettre aussi en rapport avec un système économico-administratif local basé sur un solide partenariat public-privé qui se manifeste par une forte implication des

puissantes maisons de commerces dans les affaires économiques locales. Ainsi, les orientations socio-économiques de la municipalité de Rufisque, calquées sur celles du Gouvernement générale de l'AOF, s'articulent harmonieusement avec les activités commerciales des opérateurs économiques responsables des chambres de commerce. En effet, une telle organisation a facilité la réalisation d'énormes investissements (réseau Decauville, ouvrages d'assainissement, infrastructures de transports, équipements administratifs et commerciaux) permettant une gestion urbaine très efficace, une parfaite maîtrise de l'espace, ainsi que la production de capitaux nécessaires au bon fonctionnement de la municipalité et à l'épanouissement économique des maisons de commerces.

La prospérité de la commune de Rufisque ne va pas sans réveiller des convoitises chez sa voisine immédiate et concurrente, à savoir Dakar. En effet, se déclencha la lutte de positionnement entre ces deux communes de la presqu'île du Cap-Vert. Malgré une résistance énergique des autorités municipales de Rufisque et de ses partenaires, la concurrence tourna en faveur de Dakar. En réalité, cette dernière a bénéficié du soutien d'un allié de taille, celui du gouvernement général. Étant donné que le port de Dakar offre des conditions plus avantageuses techniquement pour satisfaire les demandes sans cesse croissantes en matières premières des industries de la métropole, le gouvernement général décida d'améliorer ses capacités commerciales avec des travaux d'aménagement de grandes ampleurs. En plus, une politique commerciale visant à accroître l'attractivité du port de Dakar fut adoptée ; il s'agissait de mettre en vigueur des tarifs spéciaux dégressifs avec la distance afin de minimiser le coût des 28km de voies ferrées qui la sépare de Rufisque. L'ensemble de ces mesures, auxquelles s'ajoute l'émergence d'un nouveau concurrent, le port de Kaolack sur la petite côte[5], polarisant les commerçants du Sine-Saloum[6] et de la partie orientale du Sénégal, constituent un coup dur pour le port de Rufisque. Ainsi, débuta une longue période de décadence et de déclin dont la manifestation la plus visible fut la délocalisation de la puissante chambre de commerce, désormais installée à Thiès sous le nom de « *Chambre de commerce du Cayor et du Baol* »[7].

Au regard des analyses précédentes on comprend que l'émergence et le développement des villes au Sénégal sont étroitement liés à la colonisation. Mais l'intérêt, dans le cadre de cette étude, est de montrer comment la politique coloniale a favorisé l'urbanisation de la presqu'île du Cap-Vert par rapport au reste du pays. En plus, les autorités du Sénégal indépendant n'ont pas cherché à renverser la situation en

[5] L'expression « Petite côte » désigne la partie littorale du Sénégal qui se situe au Sud de Dakar allant jusqu'en Casamance ; par opposition à la « grande côte » qui s'étend de Dakar à Saint-Louis au Nord.

[6] Sine-Saloum est l'association de deux anciens royaumes du Sénégal, le Sine et le Saloum. Actuellement, cette partie du Sénégal correspond à deux régions administratives : Fatick et Kaolack situées au centre-ouest.

[7] Arrêté 1847 SE du 7 juillet 1937.

mettant en place par exemple de pôles urbains régionaux à l'intérieur du pays capable de constituer une force de contrepoids face à la ville capitale. Au contraire elles ont renforcé davantage la suprématie de Dakar qui continue d'accueillir dans son territoire les plus grands investissements réalisés dans le pays. En effet, il s'en est suivi un étalement urbain spectaculaire intensifié à la fin de la décennie soixante dix (1970) par des crises de sécheresses répétées entraînant un afflux massif des ruraux vers les centres urbains. La région de Dakar devient ainsi une véritable fourmilière humaine à tel point que certains chercheurs et analystes l'assimilent à une « *métropole* »[8]. L'accélération de l'urbanisation se manifeste aujourd'hui, au sein de l'agglomération, par la continuité du bâti et l'absence d'espace vide entre les zones fortement urbanisées et les couronnes périphériques du département de Rufisque. La saturation urbaine de la région montre les failles d'une politique de planification territoriale, adoptée dans un premier temps par la colonisation française, cadrée principalement à la seule ville de Dakar, plus précisément dans sa partie Ouest aux alentours du port, qui bénéficie d'une priorité absolue en matière d'investissements. Ainsi l'essentiel des espaces situés à l'est de la ville, non pris en compte par les plans d'urbanisme, constituent le domaine de prédilection des ruraux et des citadins moins nanties en quête de meilleures conditions de vie, qui au fil du temps l'ont transformé en de vastes bourgs urbains caractérisés par la précarité du niveau de vie. L'étalement urbain, la densification du bâti compense-t-il les raisons initiales qui ont amené la France à privilégier Dakar au détriment des villes de l'intérieur, Rufisque en particulier, pour des raisons d'éloignement géographique ? Certes, Rufisque, rattrapée par l'extension urbaine, est aujourd'hui considérée comme une ville satellite de Dakar ; mais rien qu'en observant les énormes bouchons, liés aux flux quotidiens de transports terrestres de passagers et de biens de consommation, qui s'étendent en longueur de journée sur deux à trois kilomètres sur la route national 1 on se rend compte qu'elle subit beaucoup les dysfonctionnements de l'urbanisation de la région (pollution de l'air, artères de circulation et zones piétonnes envahis par divers petits marchands informels).

Durant les premières décennies qui ont suivi les indépendance en Afrique de l'Ouest, les gouvernants des jeunes États, dans le cadre des politiques de développement socio-économiques, ont porté leur choix sur de grands projets. L'adoption du niveau macro pour la satisfaction des besoins fondamentaux des populations, sous l'égide des Nations-Unies est à l'origine de l'endettement chronique et de la crise qui gangrènent le continent « noir ». En réalité, les projets de développement étaient d'une très grande ampleur par rapport aux capacités de reprise des jeunes nations bénéficiaires ; d'où l'usage du concept d' « éléphants blancs » très en vogue durant cette période pour les qualifier.

[8] SECK (A) utilisait déjà dans les années 1960 le concept de métropole pour qualifier le gigantisme démographique et des fonctions de Dakar dans sa thèse de troisième cycle : « Dakar métropole ouest africain ».

A partir des années 1980 les institutions internationales procèdent à une réorientation des politiques de développement ; c'est l'ère des Programmes d'ajustement structurel (PAS). Ces nouvelles stratégies visent la restriction budgétaire des États[9] en les confinant dans une dynamique de politiques sectorielles. En effet, les PAS censés recréer les conditions d'une croissance durable ont entraîné la contraction des dépenses publiques et la réduction de la part du PNB destinée à la redistribution sociale. Le cas du Sénégal, où la reforme de la politique fiscale était un des principaux objectifs des reformes économiques constituent une parfaite illustration. Celle-ci « *a pris la forme de tentatives visant la reforme du système des impôts, l'élargissement de l'assiette fiscale et le contrôle des dépenses de lÉ'tat avant tout par la réduction des effectifs de la fonction publique et des transferts de fonds aux entreprises publiques. Ces efforts se sont traduits par la fermeture de 21 entreprises publiques et la privatisation totale ou partielle de 26 autres.»* (Pison, Hill, Cohen, et Foote, 1997). Il s'avérait donc urgent de réévaluer en profondeur ces politiques puis de définir de nouvelles adaptées, non seulement au rythme de croissance de la population urbaine, mais aussi aux conditions sociale et économique de cette population.

Dans un contexte d'approfondissement de la crise financière des États et de dégradation des conditions socio-économiques, les institutions internationales, les gouvernants, les chercheurs et analystes s'engageaient dans des réflexions afin de trouver le système de gestion le plus efficace pour enrayer les effets de la crise et s'inscrire dans une dynamique de croissance économique durable. Ainsi, dès les années 1990 se développent des stratégies fondées, d'une part sur la micro initiative et la valorisation des ressources locales ; et, d'autre part la libéralisation économique et le désengagement de l'État. Cette nouvelle donne, favorisant l'émergence de nouveaux acteurs, marque la fin de l'« État providence » par le slogan « moins d'État mieux d'État ». En fait, bon nombre des pays en développement confrontés à une situation d'impasse sont incapable de faire face aux engagements vis-à-vis de la société civile et des partenaires au développement. Face à l'ampleur des dégâts, les bailleurs de fonds incitent les gouvernants à revoir leurs politiques de développement puis à prendre des mesures permettant de renouer avec la croissance et le développement durable. En effet, on observe tout au début des années 1990 une série de reformes dans l'administration territoriale des États africains, avec la décentralisation comme point focal. Il s'agit d'une politique imposée par les institutions internationales, en l'occurrence la Banque mondiale et le FMI, dans le but de rechercher une gestion efficace et rationnelle de proximité,

[9] Une telle mesure est appliquée dans certains États, profondément touchés par la détérioration des termes d'échanges, dans le but d'assainir leurs finances publiques, de compenser leurs déficits chroniques liés à la crise (sécheresses répétées, chute des prix des produits commerciaux, etc.) et de relancer la compétitivité de leurs exportations. Au Sénégal par exemple, « *à la fin des années 1970, la situation économique s'était détériorée au point de rendre nécessaire des reformes économiques significatives. De 1978 à 1981, le taux de croissance du PIB a ralenti à 0,8% par an (...). Pendant ces mêmes années, le déficit des finances publiques se chiffrait à 12,5% du PNB, les épargnes étaient négatives, l'inflation atteignait 12%, et le service de la dette 18,5% de la valeur globale des exportations ». (Cf.* PISON, G ; HILL, K ; COHEN, B ; et, FOOTE, K : 1997, « ***les changements démographiques au Sénégal*** ». Editions de l'Institut National d'Etudes Démographiques, Paris, 240 pages).

jugée plus apte à répondre aux attentes et préoccupations des populations. Cette nouvelle politique est perçue par ces initiateurs comme une voie de sortie de la double crise politique et socio-économique dans laquelle se trouvent les pays en développement. Le territoire local, en tant qu'« agent de développement incontournable, parce qu'il est support d'initiatives et de projets qui renforcent la cohésion de l'économie » (Greffe, 1984), est désormais pris en compte.

La communauté internationale a très vite pris conscience de la nouvelle donne, en témoigne les différentes instances tenues à cet effet. Le sommet de Rio, du 03 au 14 juin 1992, a engendré l'élaboration d'un programme dénommé « Action 21 local », qui est un programme global d'actions transversales pour le XIXeme siècle, conçu à l'échelle de la collectivité locale. Au niveau continental, la volonté des États de consolider les acquis, en matière de politique de décentralisation en vigueur, explique le projet de mise en place d'une instance politique : « Conférence africaine de la décentralisation et du développement local (CADDEL) », avec la résolution prise par les Ministres africains chargés de la décentralisation et des finances lors du sommet Africité 2 en mai 2002 à Windhoek (Namibie).

Tableau 1 : Quelques repères chronologiques de la politique de décentralisation

Dates	Evénements marquants
1872-1887	Communalisation des villes de Saint-Louis, Gorée, Rufisque et Dakar
1972	Institutionnalisation de communautés rurales
1996	Adoption de la régionalisation
2000-2012	Projet de provincialisation en substitution à la régionalisation (actuellement sans suite)

Source : DIALLO Yaya, 2012.

La promulgation le 22 mars 1996 de la loi portant Code des collectivités locales et d'une série de textes subséquents a apporté une nouvelle mutation à la politique de la décentralisation, d'application très ancienne au Sénégal. Cette reforme plus connu sous le vocable de « Régionalisation » consacre l'érection des régions, simples circonscriptions administratives de l'État jusqu'à cette date, en collectivités locales dotées de la capacité juridique et de l'autonomie financière, à l'image des communes et des communautés rurales. Certaines grandes villes, désignées pour leurs tailles démographiques et leurs potentiels économiques, vont connaître par la même occasion des reformes administratives. Il s'agit des quatre villes chef-lieu de département de la région de Dakar, à savoir : Dakar, Pikine, Guédiawaye et Rufisque. Dans ces villes, divisées en arrondissement, il y a désormais deux échelons administratifs : la ville proprement dite et la commune d'arrondissement. Ce n'est que le début d'un long processus comme l'avais souligné DIOP qui précise que les villes précitées « *devraient être rejointes par celles de Thiès, Saint-Louis, et*

Kaolack » (Diop, 2006)[10]. Au total, la région de Dakar, avec une superficie de 550km^2 compte 57 collectivités locales (1 région, 4 villes, 43 communes d'arrondissement, 6 communes de droit commun, 3 communautés rurales), dont 9 pour le département de Rufisque qui abrite l'intégralité des communes de droit commun et les communautés rurales.

[10] D'ailleurs, la commune d'arrondissement, en tant qu'entité territoriale décentralisée, est apparue peu de temps après dans la ville de Thiès qui en compte actuellement trois.

Carte 1 : Carte Découpage administratif et territorial de la région de Dakar

Les États africains adoptent « *à la hâte les schémas - conçus de l'extérieur - d'une décentralisation à laquelle ils n'étaient généralement pas préparés* » (article de Goita, mars 2005). Toutefois, le cas du Sénégal reste une exception, les autorités avaient déjà adopté cette politique bien avant que les bailleurs en fasse une conditionnalité de l'aide au développement. Les communautés rurales existent dans le paysage institutionnel sénégalais depuis la reforme administrative et territoriale de 1972. Néanmoins, force est de reconnaître qu'en matière de décentralisation, qu'elle soit imposée ou non, les africains, notamment ceux qui appartiennent à l'espace francophone, ont presque repris les textes de leurs anciens colonisateurs. Les décideurs politiques, en collaboration avec les partenaires au développement et les organismes de recherche, doivent réfléchir sur une théorisation de ce concept afin d'échapper à ce mimétisme[11], tout en se référant aux réalités territoriales, culturelles, socio-économiques, administratifs, écologiques et environnementales des pays africains. Dans cette logique, au Sénégal le Président Wade avait à plusieurs reprises tenté de relancer le débat sur la décentralisation en proposant le retour aux provinces historiques qu'il estime plus pertinents en matière de développement local, parce que basé sur des considérations historiques et socioculturelles assez solides. Ce projet territorial est désigné sous le vocable de provincialisation en substitution à la régionalisation en cours depuis mars 1996 ; son originalité repose sur le fait que les provinces sont fortement ancrés dans la société sénégalaise, de sorte que beaucoup d'individus continuent de s'identifier aujourd'hui encore à telle ou telle province ; on distingue alors les Walo-Walo, Baol-Baol, Ndiambour-Ndiambour, etc. désignant respectivement les ressortissants des provinces du Walo, Baol, Ndiambour, etc. Avec la complexité des tâches et par manque de volonté politique, l'idée pourtant très prometteuse de mise en place d'institutions provinciales n'a jamais été concrétisée. Un grand défi en matière de gouvernance locale est alors lancé au nouveau chef de l'Etat, Macky Sall, aux parlementaires de l'Assemblée nationale, ainsi qu'à l'ensemble des décideurs politiques et aux communautés des chercheurs, qui sont appelés à conduire la décentralisation dans une logique évolutive et constructive et non politicienne.

Partout en Afrique la décentralisation est perçue en terme politique ; autrement dit qu'il s'agit de mettre en mouvement la plus grande reforme institutionnelle depuis les indépendances, à savoir l'installation des pouvoirs politiques locaux. Le principal défi aujourd'hui n'est pas de l'ordre de la légitimité ; mais, plutôt d'adopter la décentralisation comme approche de développement. Certes, il est

[11] L'acquisition de l'indépendance politico-administrative des anciennes colonies françaises s'est accompagnée d'un copiage intégral de paragraphes entiers de textes juridiques de la métropole, notamment en matière de législation territoriale. Si au début cela ne paraissait pas étonnant pour de jeunes États qui venaient juste d'acquérir leur autonomie ; aujourd'hui, après plus d'un demi-siècle d'exercice de pouvoirs, la logique exige que les gouvernants de ces États instaurent leurs propres législations. Il suffit de s'inspirer des textes de la métropole, de faire un bilan de son application au sein des nations africaines, puis de la réadapter à l'environnement socio-cultuel et politique locale, ainsi qu'au contexte économique global.

évident que cette approche est assimilée à une reprise des présupposés des grandes institutions financières mondiales ; mais elle semble être un moyen pertinent de favoriser une plus importante implication des populations dans les affaires de leurs collectivités territoriales. C'est donc une étape fondamentale de promotion de la gouvernance urbaine en tant que forme de politique publique.

Les bouleversements de l'espace mondial et la multiplicité des niveaux de décision (État, région, ville, commune, communauté rurale, etc.) sont les corollaires de la mondialisation et des intégrations régionales très influentes sur l'organisation des territoires et leurs différenciations. Le nouveau contexte économique mondial qui perturbe les constructions territoriales nationales favorise la compétitivité des territoires locaux les plus dynamiques. En effet, de la décentralisation politique, il est impératif à présent de passer à une autre étape de la décentralisation afin d'asseoir la légitimité des territoires locaux surtout avec le transfert de certaines compétences de l'État aux collectivités locales compensé financièrement par la création de fonds de dotations de la décentralisation. C'est ce que Velut, cité par Schapira, désigne sous le vocable de « *décentralisation compétitive* ». Dans ce contexte ajoute Schapira, *« le local reprend toute son importance, car la mondialisation ne signifie pas une uniformisation. Au contraire, la mondialisation réactive les différences* » (Schapira, 2001). En effet, les villes, en tant qu'acteurs de développement et lieux de concentration des hommes et des activités deviennent les espaces privilégiés dans un monde où les territoires fonctionnent en réseaux plus ou moins complexes.

1.2. Identification des Objectifs

1.2.1. Objectif général

D'une manière générale, l'objectif visé est d'analyser les articulations entre les espaces et la gouvernance dans l'agglomération dakaroise. Il s'agit en fait d'analyser les enjeux et stratégies de pouvoirs développés par les différents acteurs (État, élus locaux, opérateurs privés, organisations de la société civile, etc.) dans un contexte de décentralisation et de promotion de la gouvernance urbaine, en tenant compte de l'imbrication des échelles territoriales. Il s'agit au-delà de cette analyse, de formuler un diagnostic « géopolitique » sur la gouvernance et les stratégies de développement et de planification présentes à Dakar et, plus loin, de déboucher sur des pistes de voire des recommandations pour l'action.

1.2.2. Objectifs spécifiques

Les objectifs spécifiques qui viennent étayer de manière plus détaillée l'objectif général, se résument en trois interrogations principales constituant en fait l'ossature même de notre thèse :

Dans un premier temps nous nous interrogeons sur le processus d'urbanisation de la grande agglomération et le cadrage de la géographie administrative et territoriale. Cela dit, quels sont les effets produits par les différentes étapes de l'urbanisation de la région de Dakar et les multiples réformes administratives et territoriales adoptées, parallèlement, depuis l'époque coloniale jusqu'à ce jour, sur la gestion urbaine et le niveau de productivité et de compétitivité des différentes échelles territoriales, de l'agglomération en générale ?

- Quels facteurs (historiques, démographiques, économiques…) expliquent l'urbanisation et l'étalement territorial de la région de Dakar ?

- Quels sont les fondements de l'organisation administrative et territoriale de la région de Dakar ?

- Comment fonctionnent les échelons administratifs locaux ? Quelles sont leurs relations ?

- La gestion territorialisée actuellement en vigueur répond-t-elle convenablement aux attentes et préoccupations des populations en matière de services et d'équipements urbains ?

La revue documentaire qui consiste à parcourir le plus largement possible des études portant sur l'espace en question, constitue sans doute la démarche méthodologique la plus efficace pour se renseigner au maximum sur ces différentes interrogations. Ici, la dimension temporelle est très importante, autrement il s'agit de procéder à la documentation en remontant le plus loin possible dans le temps pour acquérir le plus d'informations possibles. Il importe aussi, en ce qui concerne le choix des références, de s'inscrire dans une démarche pluridisciplinaire en faisant appel aux travaux des historiens, des sociologues, des juristes, urbanistes.

En second lieu, nous allons nous intéresser aux agents géographiques, uniquement dans l'espace constitué de la ville de Rufisque et de sa banlieue pour mettre en lumière les jeux de pouvoirs et les enjeux de la gouvernance locale à travers des études de cas précis. En d'autres termes, il s'agit de s'interroger sur les stratégies de pouvoir développées par les divers acteurs pour mieux gérer leurs intérêts dans un espace aussi dynamique et stratégique que constitue le département de Rufisque.

- Quels sont les acteurs les plus influents et comment expliquer cette influence dans les jeux de pouvoirs et les conflits locaux ?

- Est-ce que tous les acteurs sont réellement pris en compte dans les instances et les processus de prise de décision ?

- Y a-t-il un lien entre le système actuel de participation, de citoyenneté avec les modes précoloniaux de gouvernance locale ?

- Quels sont les soubassements des conflits et des jeux d'alliance entre les divers acteurs, particulièrement au regard des grands projets urbains de l'État, des projets d'aménagement des instances locales ?

- Comment expliquer les diverses stratégies des divers agents géographiques, et sous quelles formes se présentent-elles ?

Les enquêtes de terrains sont effectuées uniquement au niveau du département de Rufisque, où se concentrent d'ailleurs les études de cas qui sont développés dans ce présent document. La collecte de donnée a servi particulièrement à renseigner les questions posées ci-dessus. Les réponses à ces questions demandent donc beaucoup de dynamisme, de soin et de vigilance dans le cadre d'intenses travaux de terrain. Vu le caractère complexe des informations à collecter, et la diversité des populations à interroger, nous sommes dans l'obligation d'allier performance et efficacité dans le cadre de la rédaction des outils d'enquêtes, pour bien articuler et trianguler les informations recueillies.

Enfin, pour enrichir notre étude nous jugeons important, étant entendu que nous sommes dans le cadre de la géopolitique de l'aménagement du territoire, de terminer notre thèse par une dimension prospective. En fait, il s'agit de voir quels sont les capacités des différents acteurs à agir ensemble dans le cadre d'espaces publics qui prend en compte les préoccupations de tout un chacun, de toute les collectivités, de toutes les sensibilités, pour la cause de l'intérêt général de Rufisque en articulation avec l'agglomération dakaroise.

- Comment les agents géographiques[12] entendent-ils projeter leurs territoires[13] dans l'avenir ?

- Quelles sont les possibilités de parvenir à un développement territorial harmonieux tenant compte de l'imbrication de toutes les échelles ?

- Doit-on pour prétendre mettre en place un acteur de développement compétitif créer une seule instance de décision représentative, à savoir l'échelle de l'agglomération, qui prendra en compte toutes les préoccupations locales ?

---

[12] L'ensemble des acteurs qui interagissent dans un territoire donné.

[13] L'utilisation du pluriel s'explique par le fait qu'on peut avoir une multitude de « territoires » au niveau de l'agglomération dakaroise. (Cf. analyse conceptuelle : « ***territoire*** »)

Pour bien renseigner cette partie nous faisons appel à la fois à la documentation, et à la collecte de données sur le terrain. Toutefois, étant donné qu'il s'agit ici de dégager des perspectives, de faire des recommandations, nous aurons surtout besoin de développer nos connaissances personnelles, en nous appuyant sur des outils théoriques acquis au cours de nos cursus universitaires mais aussi sur les expériences professionnelles que nous avons pu développer ces dernières années afférentes, bien sûr, aux territoires locales.

1.3. Analyse conceptuelle

Dans le souci de rendre la lecture de ce présent document beaucoup plus facile pour les différents chercheurs qui auront à le consulter, nous tenons à définir certains concepts clés, c'est-à-dire de leurs donner un sens dans le cadre de notre étude.

1.3.1. La gouvernance urbaine

Depuis près de trois décennies, la gouvernance urbaine s'impose comme une des références essentielles en matière de politique de développement urbain. Il devient, ainsi, un concept en vogue faisant de plus en plus l'objet des discours tant dans le monde académique que dans la sphère politique. Une bonne compréhension de la notion de gouvernance urbaine nécessite au préalable une analyse du contexte dans lequel elle s'est développée, puis des différentes appréhensions dont elle a fait l'objet.

1.3.1.1. Contexte de développement du concept de la gouvernance (urbaine)

Aussi bien dans les pays développés que ceux en développement, le concept de la gouvernance apparait et s'est très vite vulgarisée dans un contexte de crise qui affecte les États, remettant, ainsi en cause leur légitimité et leur capacité à résoudre efficacement les problèmes sociaux économiques.

<u>La remise en cause du modèle stato-centré dans les pays développés.</u>

Pendant longtemps la dominante majeure en matière de mode d'organisation du politique demeurait, dans beaucoup de grandes puissances, la centralisation des pouvoirs de décision. Cette situation qui a prévalu dans les grandes monarchies de la période Antique ainsi que du Moyen-âge continue de marquer ses empreintes dans les États modernes. En réalité ce n'est pas seulement l'apanage des régimes dits autoritaires ; mais, même les démocraties modernes sont concernées. Dans certains pays du Nord, particulièrement en France, l'État a toujours détenu le monopole des pouvoirs de décision, du moins jusqu'à la décennie 1970 pour certains États-nation. Ayant réussi à asseoir solidement et dans la durée leur base économique, dont les fondements remontent à l'époque de la révolution

industrielle puis consolidé plus tard par une révolution technologique, les grandes démocraties des pays développés ont réussi à instaurer un modèle de développement économique efficace qui se manifeste par des résultats positifs et visibles tant sur le plan économique que social. Ce succès repose sur l'adoption d'un système politique centralisé marqué par une forte concentration des pouvoirs de commandement au niveau de l'appareil étatique et de ses démembrements au niveau local. Les gouvernants encouragés par la positivité des résultats, n'ont pas intérêt à abandonner ce modèle d'organisation politique, au contraire ils œuvrent à persévérer avec plus de force dans les options économiques choisies.

Cependant, le modèle de développement stato-centré va au fil du temps montrer ses limites ; les premiers signes d'essoufflement commencent à apparaître dès le milieu de la décennie 1970. En fait, à la lumière des différentes observations faites sur ce sujet, il devient de plus en plus clair que la pratique de l'État providence n'est plus adaptée au contexte actuel de développement économique. En Europe, la crise économique des années 1970 a fragilisé les capacités des États, frappées des restrictions budgétaires ; d'autant plus que la période des « *Trente glorieuse* » a favorisé une augmentation, une multiplication des demandes et des besoins en investissements publics. Ainsi, l'appareil d'État, dépassé par la tournure des évènements, est confronté à une situation de « surcharge » ; c'est la « crise des démocraties » qui va se transformer plus tard dans les années 1990 en « crise de gouvernabilité ». Ce changement sémantique, précise Jouve (2007), « *permet d'insister sur le fait que la « crise » n'est pas que fonctionnelle et ne s'exprime pas uniquement en terme de « surcharge » de l'appareil d'État, mais plus fondamentalement dans le cadre d'une double remise en cause, d'une part des conditions même de production des politiques publiques et, d'autre part de la légitimité de la puissance publique* ». En effet, une forme d'action publique prend corps et s'affirme, un mode d'organisation du politique beaucoup plus ouvert qui prône pour une libéralisation économique (privatisation), une plus grande autonomie des territoires locales (décentralisation), une prise en compte de la société civile et davantage de participation citoyenne.

Échec des Programmes d'ajustement structurel dans les pays en développement

La principale caractéristique des pays en développement est le fait qu'ils sont essentiellement de jeunes États qui ont acquis leur autonomie dans la deuxième moitié du XXeme siècle. Toutefois, le trait commun le plus préoccupant, au niveau de ces jeunes nations est sans doute l'ampleur des difficultés économiques. En Afrique, à la fin de la décennie 1970 la plupart des États sont confrontés à des difficultés économiques très aigues à tel point que les Institutions financières internationales (Banque mondiale et

F.M.I.) ont déclenché l'application des P.A.S.[14]. L'objectif principal visé par les Institutions de financières, étaient de sortir ces pays de la crise pour les inciter dans une dynamique de croissance et de développement économique durable. Mais, vu l'endettement chronique des Pays concernés, il est clair, souligne Tambedou, M, « *que le but premier visé mais non avoué est de mettre ces pays en mesure de rembourser la dette intérieure* »[15]. Les dispositifs mis en place par les tours jumelles de Brettons Wood cadrent bien à cette situation, dans la mesure où ils reposent essentiellement sur des mesures de nature économique dont la finalité se limitait tout simplement à la réduction du déficit budgétaire de l'État. « *La Banque mondiale et le F.M.I. soutenaient des mesures choisies uniquement pour leur efficacité à résoudre les déficits au niveau macroéconomique et à rééquilibrer rapidement les finances publiques, […] sans trop s'attarder à la ventilation des dépenses opérées à l'intérieur du budget et à ses conséquences possibles (par exemple les coupures dans les services sociaux)*» (Gervais, 1996, ***in cahier du GEMDEV***).

La non prise en compte des dimensions sociale et politique, qui constituent des piliers essentiel du développement durable, a conduit à l'échec des P.A.S. Non seulement les objectifs visés ne sont atteints, mais les P.A.S. ont engendré des problèmes sociaux très lourds de conséquences pour les populations[16], à tel point que le Ministre Tanzanien de l'économie à l'époque, dans les propos rapportés par Gonidec, (1992), avait estimé que le remède avait été parfois pire que le mal. Réagissant à cet échec, les Institutions financières internationales accusent l'incompétence des gouvernants, l'exacerbation des détournements de l'aide publique, et la corruption endémique. Bref, elles tiennent pour responsable la mauvaise gestion faite des fonds alloués aux pays concernés.

---

[14] Le vocable P.A.S. désigne à la fois les Programmes, Politiques et Prêts d'ajustement structurel.

[15] Article de Tambedou, M, politiste et juriste internationaliste Haut Commissariat aux Droits de l'Homme et à la Promotion de la Paix, publié dans le quotidien d'information « Le Soleil » du samedi 01 et dimanche 02 août 2009, Dakar.

[16] Osmont, A, énumère les conséquences négatives les plus sensibles de la mise en œuvre des PAS dans les zones urbaines :

- Une augmentation, parfois importante, du prix des denrées de première nécessité, au nom de la politique de « vérité des prix » ; ce qui touche au premier chef l'approvisionnement alimentaire des populations urbaines en produits locaux, et conjugue ses effets négatifs avec ceux entraînés par les mesures de dévaluation qui font monter en flèche les produits importés, que consomment majoritairement les citadins ;

- Une augmentation considérable du chômage urbain, conséquence directe des restructurations des entreprises du secteur public ou parapublic, et des « dégraissage » qui les accompagnent. Si l'on sait qu'un salarié urbain « moderne » fait vivre en moyenne de 10 à 20 personnes, et redistribue une partie de ses revenus dans les activités du secteur informel, on comprend que la crise se répercute doublement sur cette catégorie de l'activité économique : non seulement elle perd de nombreux clients, mais elle voit en outre d'anciens salariés du secteur moderne basculer dans l'informel, où ils essaient de prendre des parts de marché. De proche en proche se trouvent affectées, et appauvries, l'ensemble des activités urbaines ;

- La diminution, voire la disparition, des subventions aux services urbains, tels que l'eau, l'électricité, les transports notamment, et l'augmentation des prix qui découle de ce désengagement programmé de l'État.

Dans un tel contexte, la Banque mondiale et le F.M.I. sont amenés à revoir en profondeur leur politique d'intervention dans les pays en développement, notamment en Afrique subsaharienne. Ainsi, ils prennent désormais en considération la dimension politique et accordent une plus grande importance à la ville devenu un acteur de développement incontournable. L'accélération de l'urbanisation et l'hyper-concentration des populations dans les grandes villes sont les prétextes avancés pour justifier une telle mesure. En effet, ils envisagent de promouvoir, au non de la recherche de l'« efficacité », une nouvelle forme d'organisation de l'action publique et de politique urbaine : la gouvernance urbaine. Qu'est ce que la gouvernance urbaine ?

1.3.1.2. La gouvernance urbaine : un concept polysémique

L'expression gouvernance urbaine comprend deux termes : le substantif « gouvernance » et le qualificatif « urbain ». Il convient d'analyser d'abord le substantif pour avoir une perception beaucoup plus claire de cette expression.

La gouvernance : nouvel approche d'un terme à usage classique

Le concept de gouvernance a fait son apparition dans le discours politique et le champ académique il y a juste deux décennies, suite au constat d'échec des P.A.S. puis à la réorientation de la logique d'intervention des institutions financières internationales de Bretton Wood dans les pays du Tiers-monde, particulièrement en Afrique. Lancée pour la première fois par la Banque mondiale en 1989 dans une étude intitulée « *l'Afrique subsaharienne : de la crise au développement durable. Une perspective à long terme* » ; puis de manière beaucoup plus sensible en 1992 dans un document intitulé « *Gouvernance et développement* », cette notion à fait l'objet de plusieurs études menées par différents organismes de recherche, d'instituts et de disciplines. Toutefois, sa promotion et sa vulgarisation s'est réalisée de manière spectaculaire avec l'expérience réussie du « budget participatif » à Porto Alégre (Brésil), faisant écho dans tous les coins de la planète à tel point qu'il fut consacré comme « *un instrument de gestion publique qui devrait être adopté dans sa plénitude* » (Guerra, 2001, ***in Cahier du GEMDEV)***.

Il s'agit ici d'un glissement sémantique dans la mesure où la gouvernance suggère une gestion transparente des affaires publiques, sur la base d'une coopération, d'un consensus, d'un partenariat entre une pluralité d'acteur aussi bien publics que privés. A ce titre l'OCDE (2001) indique : « *le terme d'« administration publique » ne convient plus pour décrire les modes d'organisation et d'administration des villes et de leurs habitants. Dans un monde où la participation des entreprises et de la société civile est de plus en plus la norme, le terme de « gouvernance » définit mieux les processus par lesquels les citoyens règlent collectivement leurs problèmes et répondent aux besoins de la société, en faisant appel*

au concours de l'« administration publique » ». On reconnait, alors que les réalités socio-économiques sont beaucoup plus complexes dans les centres urbains, considérés désormais comme des pôles où se jouent l'avenir du monde et, par conséquent des lieux privilégiés en matière de promotion de politique de développement durable. D'où la vulgarisation du concept de gouvernance urbaine en tant que forme d'action publique urbaine.

L'approche théorique de la gouvernance urbaine

Nombreux sont les analystes et chercheurs qui ont consacré pas mal de leurs écrits à la notion de gouvernance urbaine. Celle-ci continue encore de nourrir les débats théoriques à travers des conférences, des fora, des colloques, des séminaires, etc. Elle reste aux regards de certains observateurs comme un facteur primordial pour sortir les villes de leur impasse. Le succès qu'a connu ce concept est lié au fait qu'il fait l'objet de plusieurs champs d'intervention et se prête à diverses interprétations. Dans une étude du groupe GEMDEV-AMODEV sur une réflexion transversale par rapport à différentes thématiques afférentes à la gouvernance urbaine, il ressort que « *face à l'aspect plurivoque du terme de gouvernance, il semble inapproprié de proposer une reformulation de la gouvernance urbaine. La multiplicité des champs d'application comme l'originalité des processus dont il a été question montrent que cette notion reste difficile à saisir. Elle se distille dans la sphère politique, technique, économique, financière, sociale et se conjugue aux différentes échelles territoriales* » (GEMDEV-AMODEV, 2008).

La gouvernance urbaine a fait l'objet de diverses interprétations en fonction du courant de pensée qui l'adopte et le véhicule. A cet effet, il est aujourd'hui de plus en plus délicat de lui donner une définition universelle reconnue et acceptée par tous. La Banque mondiale et le F.M.I. ont promu, et contribué à la généralisation du concept dans le champ lexical du monde scientifique, politique et médiatique, dans le but de formaliser un changement de registre d'action dans les politiques de développement. Il s'agit de favoriser la création de conditions visant à encourager une meilleure prise en compte de la société civile, des organisations non gouvernementales, des opérateurs privés, et de rompre avec les logiques traditionnelles « Top-down ». Les institutions de Bretton Wood, en prenant conscience de l'importance de la bonne gouvernance dans les politiques de développements des pays du Sud développent des initiatives permettant d'évaluer l'état des lieux en matière de gouvernance (urbaine). Ainsi, six indicateurs sont élaborés en 2008 par des experts, parmi lesquels on peut retenir : « ***Voix citoyenne et responsabilité*** *qui mesure à quel point les citoyens d'un pays peuvent participer à la sélection de leurs gouvernants, ainsi que la liberté d'expression, d'association et de presse* ».

La gouvernance urbaine sert à désigner un nouveau cadre d'action visant une responsabilisation de la société civile, un exercice plus démocratique du pouvoir urbain. S'inscrivant dans la même logique que la Banque mondiale et le F.M.I., le Fonds des Nations-Unies pour la Population considère que « *la gouvernance urbaine précédemment synonyme de gestion urbaine est comprise comme réunissant la responsabilité redditionnelle des instances gouvernementales et l'engagement civique. Elle fait généralement référence aux processus par lesquels les administrations urbaines locales, en partenariat avec d'autres organismes publics et différents segments de la société civile, répondent aux besoins sociaux de manière efficace, participative, transparente et sont tenues responsables de leurs actions* »[17].

Toutefois, aux yeux de certains chercheurs et analystes, la gouvernance comme conditionnalité démocratique imposée par la Banque mondiale, est un prétexte pour cette dernière de s'immiscer dans les affaires politiques des pays en voie de développement ; et par conséquent de rendre légitime son intervention, dans l'intérêt des citoyens d'autant que les institutions financières internationales ont toujours soutenu l'idée d'une technicisation des problèmes politiques. Dans ces conditions, le chapitre introductif du dossier Repères-Prospectifs mentionne que « *la gouvernance (urbaine) n'est pas un élargissement des savoirs, une confrontation des points de vues, mais un rétrécissement des cultures et des idées au nom d'une pensée unique, sous couvert d'une technicisation du monde* », (Repères-Prospectifs, 2001).

D'autres animés d'un esprit beaucoup plus critique à l'égard de la gouvernance urbaine déplorent que ce concept soit une « transposition lexicale hasardeuse d'une notion qui sert à désigner des réalités tout à fait différentes. L'expression « *urban governance* » est promulguée en Grande Bretagne par les conservateurs, à l'époque de leur accession à la magistrature suprême dans le but d'une recentralisation des pouvoirs, suite au constat d'échec des politiques de gestion des gouvernements locaux, dont les compétences sont alors sous estimées. Elle traduit des relations se limitant uniquement à la sphère des institutions publiques, et se distingue donc de la « gouvernance urbaine » qui désigne des relations beaucoup plus complexes reposant sur une diversité d'acteurs publics et privés. Face aux éléments de vulnérabilité suggérée par l'emprunt d'une notion utilisée dans des contextes théorique, historique et géopolitique différents, Thomas, O, se demande s'il ne serait pas préférable de privilégier l'analyse des modalités du gouvernement des villes à la lumière de la notion plus traditionnelle et générale de gouvernement local (Thomas, 2003). Pour étayer ses propos, il se réfère aux travaux de Montesquieu et de Schumpeter, qui sont de fervents défenseurs de la démocratie représentative. Malgré plusieurs siècles d'écarts, ses grands chercheurs ont tous défendus l'idée selon laquelle le rôle du simple citoyen se limite

[17] Fonds des Nations-Unies pour la population : « État de la population mondiale en 2007 ». http//www.unfpa.org/swp/2007/french/introduction.html.

uniquement à choisir des responsables politiques à qui il revient de décider à leur place car plus aptes à discuter les affaires[18].

En observant de prêt les dispositifs juridiques, politiques et institutionnels mis en place dans les villes en matière d'élaboration, de définition et de mise en œuvre de politiques urbaines , on peut se permettre, sans risque de se tromper, de remettre en cause cette vision de Montesquieu et de Schumpeter défendue aujourd'hui par Thomas, O. Pour cela nous prenons l'exemple des villes des pays développés, particulièrement celles de l'Europe occidentale. La nature du pouvoir urbain y a profondément changé, l'innovation principale depuis les années 1980-1990, demeure l'institutionnalisation du « partenariat » public-privé. La représentativité de la société civile (associations locales) et des acteurs privés reste non négligeable ; d'ailleurs, certains entrepreneurs jouissent de leur pouvoir financier pour occuper les premiers rôles dans les actions publiques urbaines. « De fait, s'il y a une ouverture de la scène décisionnelle aux acteurs de la société civile, la gouvernance urbaine tend à responsabiliser en premier lieu les groupes sociaux qui disposent de ressources, notamment financières, dans l'élaboration et la mise en œuvre de politiques urbaines. Les groupes sociaux ne disposant que de ressources électorales voient leurs poids minorés » (Jouve, B, 2007). Contrairement, à l'idée de Montesquieu, les « représentants » (élus) ne sont plus les seuls capables de discuter les affaires ; il arrive souvent même qu'ils soient relégués au second plan dans certaines instances de décisions.

La diversité des points de vue qui s'expriment sur la gouvernance urbaine, concept particulièrement débattu et qui a fait l'objet d'une abondante littérature, nous amène à clarifier ici la vision que nous avons de ce concept. Nous proposons, ainsi, quelques éléments communs permettant d'élucider notre manière de concevoir la gouvernance urbaine dans le cadre de cette étude :

- **Le respect et l'épanouissement des diversités**, c'est-à-dire encourager un processus d'organisation et d'administration des sociétés privilégiant l'intérêt général des communautés en faisant abstraction aux différences culturelles, sociales, politiques, économiques ;

- **Des actions consensuelles** : la gouvernance (urbaine) exige une plus grande ouverture dans les processus de prise de décision, ce qui implique le dialogue, la négociation entre les différents acteurs publics et privés constitués en partenariat autour d'un projet collectif ;

[18] Montesquieu souligne dans son fameux « Esprit des lois » (Livre XI, chapitre 6) que « le grand avantage des représentants c'est qu'ils sont capables de discuter les affaires ». Dans cette même logique, Schumpeter précise plusieurs siècles plus tard (en 1951) qu' »il revient aux hommes politiques de définir le long terme pour la population, le rôle de celle-ci étant de choisir qui des candidats seront ceux qui exerceront ces fonctions. […] Une fois qu'il a désigné ses représentants, le simple habitant (« the ordinary man ») n'a plus rien d'autre à faire que de laisser aux autres le soins de gouverner ». Cf. Thomas, O, idem.

- **La prise en compte de l'approche territoriale** : avec la multiplication des échelons administratifs territoriaux (région, villes, communes, communes d'arrondissement, communautés rurales) dans les grandes agglomérations, la gouvernance urbaine suggère un « *terrain de jeu* » plus pertinent, (« *pouvoir d'agglomération* »), « *capable de prendre en compte les sentiments locaux afin de gérer au mieux les intérêts collectifs* »[19].

1.3.2. Le territoire

1.3.2.1. Le territoire : terme au « cœur » de la réflexion géographique

Pour mieux comprendre la notion de territoire, aujourd'hui au « cœur » de la réflexion de la nouvelle géographie, il s'avère utile de le mettre en relation avec un autre concept, auquel d'ailleurs il est très souvent confondu : l'espace. Ce dernier a fait l'objet de beaucoup de débats dans des champs disciplinaires comme la philosophie et les sciences à tel point que beaucoup de chercheurs estiment que c'est dans ces disciplines qu'il faut chercher les sources des différentes définitions de l'espace. C'est ainsi que Gervais-Lambony (P.), en faisant une analyse de diverses définitions de l'espace fournis par des philosophes et scientifiques, on arrive à la conclusion selon laquelle « *ces différentes définitions de l'espace n'opposent pas l'homme, sujet, et l'espace, objet, au contraire elles placent homme et espace dans une relation de réciprocité et d'unité.*» (2003). L'intérêt de cette analyse de l'espace est surtout de s'interroger sur l'utilité du mot « *territoire* » dans le champ de la géographie ; étant donné que, d'une part, cette discipline s'intéresse principalement à l'homme dans l'espace, et, d'autre part l'homme entretien « *des relations de réciprocité et d'unité avec l'espace* ». En d'autres termes, pourquoi la géographie accorde tant d'importance à la notion de « territoire » au point même de la considérer comme étant son objet central ?

Certes, la géographie s'inspire de la philosophie et de certaines sciences pour comprendre les relations entre l'homme et l'espace ; mais à la différence de ces disciplines, elle aborde directement la question en considérant les rapports entre les groupes humains et l'espace. Autrement dit, elle s'intéresse moins à l'individu et beaucoup plus aux groupes humains, à l'espace des sociétés. Or le territoire est perçu comme étant un produit de groupes humains, un espace socialisé, d'où l'intérêt qu'il présente chez le géographe. En dehors de cette perception un peu superficielle, nous allons aborder le territoire dans une analyse beaucoup plus approfondie afin de lui en donner une définition plus appropriée à notre cadre d'étude.

[19] Propos de Ascher, F, rapportés par Ginet, P : novembre 2004.

1.3.2.2. Qu'est ce que le territoire ?

Le terme « territoire » a fait l'objet d'une large théorisation dans toutes les disciplines des sciences humaines et sociales. Il constitue aujourd'hui l'objet central de la réflexion géographique. On constate une grande diversité d'approches des chercheurs, ceux-ci n'arrivent pas à s'accorder sur cette notion polysémique. Ainsi, Levy, J, souligne que ce mot répond, au moins, à sept définitions différentes. Il précise : *« le mot (territoire) est souvent utilisé comme synonyme d' « espace » ou de « lieu ». Certains lui voient des frontières fixes, d'autres non. […] dans les relations internationales on associe le territoire à la logique d'État et à son entrée en crise, tandis que son engouement actuel dans le discours politique s'accompagne d'une valorisation du rôle des secteurs locaux dans le développement.* » (Levy, 2000).

En dépit des multiples divergences notées, on constate tout de même que les définitions avancées par les différents chercheurs afférents au « *territoire* » reconnaissent que celui-ci est un espace socialisé, un espace approprié par des groupes humains. Lardon (S) et Maurel (P) considèrent que cet espace socialisé, c'est-à-dire approprié, organisé a un sens et donne du sens à ceux qui y vivent ou qui y exercent une activité (2001). Et Di-Méo (G) précise que cette « *appropriation de l'espace par des groupes qui donnent une représentation particulière d'eux même, de leur histoire* est *à la fois économique, idéologique et politique (donc sociale).*» (1996). Les sociétés humaines agissent ainsi dans l'espace dans le but de l'organiser, de l'aménager et de le dominer à la mesure de leurs immenses capacités. Cette situation implique alors une volonté de bien veiller sur le territoire acquis en vue de garantir l'accès, le contrôle et l'usage des ressources. Cette conception du territoire axée sur le contrôle des ressources, la sécurité du groupe social, nous renvoie à deux notions clés de la géographie politique et/ou la géopolitique : la frontière et le pouvoir, intimement liés au territoire, notamment dans ses dimensions éthologiques et juridique[20].

En appliquant cette approche théorique du territoire, ne serait ce que dans le cadre d'une hypothèse dans notre espace d'étude, on se rendra compte, d'une part qu'elle peut être réellement vérifiée sur le terrain par des pratiques palpables et concrètes, d'autre part qu'il s'agit d'espace à enjeux multiples. Les zones rurales de la région de Dakar sont aujourd'hui sous la menace pressante du front d'urbanisation, entrainant l'envahissement de leurs terres par des étrangers, les citadins. Les ruraux qui se

[20] En se rappelant des deux dimensions éthologiques (l'éthologie est la science des comportements des espèces animales dans leur milieu naturel) et juridique du terme, Lambory, P, G, affirme que d'un côté le territoire est un espace qu'un animal se réserve et dont il chasse les autres animaux de même espèce. De l'autre coté, le terme territoire dans son acception juridique désigne l'espace sur lequel une autorité a juridiction, le modèle étant le territoire national.

sont bien approprié l'espace rural auquel, d'ailleurs ils s'identifient, développent diverses stratégies pour faire face aux envahisseurs (citadins) et assurer le contrôle et la sécurité de leur territoire.

L'intérêt d'associer le territoire, le pouvoir et les frontières s'est amplifié considérablement ces dernières années, notamment avec l'avènement des politiques de décentralisation gage de nouvelles bases territoriales au niveau local. En dépit du contexte actuel marqué par une très forte tendance à l'uniformisation à la globalisation, le local s'impose comme étant le territoire de base de l'action publique. Mais la grande interrogation qui se pose aux décideurs politiques et aux communautés scientifiques, non moins importante dans cette étude, est de savoir quel est la maille, l'échelle ou le niveau territorial le plus pertinent pour une meilleure efficacité de l'action publique ? Doit-on considérer le territoire uniquement sous sa dimension juridique (État, région, département, commune, arrondissement, communauté rurale) ? Ou bien doit-on plutôt prendre en considération les pratiques et les vécus quotidiens des populations, les flux de biens et de capitaux pour mieux percevoir et théoriser le concept de « *territoire* » ?

Pour ne pas sortir de notre cadre d'étude, on se réserve de ne pas aborder ici les territoires virtuels, facteurs de la mondialisation des échanges. Nous nous limitons, ainsi, uniquement à l'échelle de la région de Dakar, en faisant appel à des illustrations précises permettant d'étayer notre conception de la notion de « territoire ». Sur le plan juridique, l'agglomération dakaroise, à l'image des autres régions du Sénégal est divisée en circonscriptions administratives (régions, départements, arrondissements) et en collectivités locales (régions, communes, communes d'arrondissement, communautés rurales)**.** L'État, en mettant en place cette armature administrative avait pour ambition de créer un maillage territorial solide, de veiller à une meilleure répartition des ressources et des richesses, et de créer les conditions d'un développement territorial harmonieux. Les territoires, ainsi mis en place ont des limites précises (frontières), il s'agit d'espaces politiques rigoureusement circonscrits instaurés sur des bases du clientélisme politique.

Toutefois, rares sont les citadins qui s'identifient à tel ou tel territoire administratif. Ils manifestent un désintérêt total sur cette question. En réalité, ils sont indifférents au découpage territorial actuel et préfèrent souvent s'identifier à leurs quartiers ou à des échelles plus vastes (ville, département, province historique), plutôt qu'aux communes d'arrondissements que la plupart ignore encore. Par exemple, pour quelqu'un qui habite dans la commune d'arrondissement de Guinaw Rail, il est plus facile pour lui de se référer à son quartier de résidence ou à la ville de Pikine tout simplement. Mais, on constate qu'avec l'organisation des élections municipales et locales, certaines personnes commencent à percevoir l'existence de ces échelles territoriales. Compte tenu de tous ses facteurs, nous jugeons nécessaire de revoir le concept de « territoire », tout en évitant de se focaliser uniquement sur les aspects juridico-administratifs.

Comme toutes les grandes villes, l'agglomération dakaroise est caractérisée par l'intensité des flux quotidiens de personnes, de biens, de services et de capitaux, qui entraîne, ainsi, l'existence d'un réseau très complexe au sein de cet espace dynamique. Dans cette mouvance, les frontières issues du découpage administratif sont totalement ignorées par les populations, préoccupées par la recherche d'activités et de services pour la satisfaction de leurs besoins vitaux. La concentration des activités et des services dans certains espaces centraux[21], et les flux qui en découlent font apparaître de nouveaux territoires, qui à la différence des espaces juridiques bien circonscrits, sont « *plus sentis que réellement appréhendés* ». En guise d'illustration, la commune d'arrondissement de Mbao, qui relève administrativement du département de Pikine se trouve actuellement dans l'aire d'influence de la ville de Rufisque, Les populations de cette localité se rendent quotidiennement au centre-ville et au marché central de Rufisque pour effectuer leurs courses ; en plus à partir d'un certain niveau d'études, faute d'établissements scolaires de haut niveau, leurs enfants sont affectés dans les collèges et lycées de Rufisque. La situation géographique de cette commune d'arrondissement par rapport à Rufisque, la présence de la route nationale et la fréquence des flux quotidiens font que ces deux localités sont aujourd'hui indissociables. On peut même pousser notre argumentation en s'inscrivant dans une échelle beaucoup plus vaste, celle de l'agglomération, étant donné bien sûr que Dakar constitue un pôle incontournable polarisant l'ensemble de l'espace aggloméré, au sein duquel Rufisque constitue simplement une ville satellite. Il est presque certain que les grands projets initiés par l'État (autoroute à Péage Dakar-Diamniadio, nouvelle aéroport international Blaise Diagne, de Diass – à une quarantaine de kilomètre de Dakar– la Plate forme économique de Diamniadio, le prolongement de la Voie de dégagement Nord, la création de l'université du futur africain – à Sébikotane – dans la couronne périurbaine de Dakar, etc.) vont bouleverser dans un futur proche ou lointain la configuration territoriale de la région de Dakar.

Au termes de ces observations, nous retenons que le territoire est un espace socialisé et approprié par des groupes humains, dont les limites en perpétuelle évolution, sont fortement déterminées par les pratiques des populations qui se traduisent dans l'espace par l'existence de réseaux plus ou moins intenses issus des flux de personnes, de biens, de services et de capitaux.

1.3.3. Ville et agglomération

Il s'agit ici de concepts dont l'usage est très fréquent dans le langage courant, que ce soit dans les discours politiques, ou dans les travaux des chercheurs en sciences sociales. Du fait de leur caractère

[21] Le centre ville de Dakar et dans une moindre mesure Rufisque, considérée comme une ville satellite, concentre l'essentiel des activités et services et exercent leurs influences sur les autres localités de l'agglomération.

polymorphe, les différents usagers ont du mal à donner à ces concepts une définition englobant et acceptée par tous ; leur contenu dépend dans une large mesure de l'angle d'étude adopté ; mais aussi de la finalité et des perspectives déclinées. Il convient de bien expliquer ces deux notions pour leurs donner une acception claire et précise, et surtout un sens dans le cadre de cette étude.

1.3.3.1. La ville

Mot ancien, utilisé généralement par opposition à la campagne, la ville désigne le lui d'exercice du pouvoir ; ce qui lui a valu d'être le lieu de concentration d'équipements et services de haut niveau afin de mieux asseoir ses fonctions de commandement vis à vis des localités voisines, Dans un dictionnaire intitulé « la ville et l'urbain », Pumain, D, remarque que « *le mot ville est particulièrement imprécis et son contenu est variable d'une époque à une autre, et d'un État à un autre.» (Pumain, Paquot, Kleinschmager, 2006)*. Une telle situation s'explique par le caractère évolutif et polysémique du concept qui intègre le champ d'étude de toutes les disciplines des sciences sociales. Elle précise que « *la ville désigne, généralement, tout regroupement permanent d'une population relativement importante en un même lieu », é*tant sous entendu qu'il s'agit d'une entité évolutive. A partir de cette définition se pose la question du seuil minimum pour qu'une localité soit considérée comme « *ville »*. Les critères démographiques sont souvent utilisés pour définir une ville, mais il existe une très grande divergence sur le seuil minimum suivant les États : il varie de 200 habitants à Danemark, à 50.000 habitants au Japon ; parmi les niveaux intermédiaires il y a la France qui considère que toutes les localités peuplées d'au moins de 2.000 habitants sont des villes. D'autres types de critères sont utilisés par d'autres États : critères administratifs, critères socio-économiques (par exemple pourcentage des populations agricoles), et des critères mixtes sur la base d'une combinaison de plusieurs éléments des critères précédents.

Au Sénégal, la définition de la ville s'appuie sur des critères d'ordre administratifs. La loi 72-02 du 1er février 1972, relative à l'organisation de l'administration territoriale, marque la volonté de l'État de dissocier clairement les espaces urbains (ville) des espaces ruraux (campagne). Le paysage institutionnel local compte alors deux types d'entités territoriales : les communautés rurales (dans les zones rurales) et les communes (dans les espaces urbains). Plus tard, la loi du 22 mars 1996, relative au Code des collectivités locales, entraîne un nouveau découpage des zones urbaines à forte concentration de populations, d'activités socio-économiques et de services. Ainsi, les communes de Dakar, Pikine, Guédiawaye et Rufisque, chefs-lieux des départements de la région de Dakar, sont divisées chacune en communes d'arrondissement, et portent par la même occasion le nom de « *ville »*.

La ville, au même titre que la commune et la communauté rurale, est une entité territoriale dotée d'une personnalité juridique et d'une autonomie financière dans un espace géographique bien délimité. Telle est l'entendement que nous avons du mot « ville » dans le cadre de cette étude. Sachant, bien sûr, que l'intérêt ici ce n'est pas de chercher à donner une définition scientifique à un concept aussi flou et variable, mais simplement de lui accorder un sens précis pour une bonne compréhension du présent document.

Malgré les frontières qui délimitent la ville, on ne peut ignorer que celle-ci n'est pas une entité isolée, mail elle s'intègre généralement dans un espace beaucoup plus vaste au sein duquel elle joue un rôle plus ou moins important en fonction de sa taille démographique, de ses activités économiques et de ses services.

1.3.3.2. L'agglomération

L'un des faits marquant qui caractérise la planète terre ces dernières décennies est nulle doute la très forte urbanisation du monde. Le phénomène est beaucoup très sensible dans les pays en voie de développement, où les espaces urbains s'étalent progressivement à un rythme jamais connu auparavant. C'est dans ce contexte de mutations territoriales, qui se manifeste par une influence généralisées des centres urbains sur les banlieues immédiates et les couronnes périurbaines, que s'est développé le concept d'agglomération. Ce constat s'accorde bel et bien avec celui de Chaoy, F. et Merlin, P., selon lequel la notion d'agglomération désigne des « *transformations profondes qui sont liées à l'urbanisation généralisée, au développement des transports modernes et à l'apparition de centres commerciaux ou de centres directionnels à la périphérie des cités les plus importantes, (...), la généralisation d'espaces suburbains souvent très monotones et, où il est difficile de lire dans les paysages une organisation claire. » (Choay, Merlin, 1988). L*e développement des infrastructures de transport et des moyens de communication, d'une manière générale, intensifient les relations existantes entre la ville-centre (ville-mère), et les espaces périphériques caractérisés par l'hétérogénéité de leur structure morphologique. Beaucoup de géographes considèrent l'agglomération comme étant la combinaison de ces deux espaces par le biais de leurs interrelations. Le terme agglomération est employé pour faire allusion à « *un ensemble urbanisé formé d'une ville-centre à laquelle se soudent d'autres communes qui en sont distinctes sur le plan institutionnel, mais en dépendent sur le plan des services centraux. (...) Il s'agit donc de la ville et de sa banlieue. » (*Cabanne, sous la direction de, 1984).

Au Sénégal, l'apparition du mot *« agglomération »* dans le paysage institutionnel est récente, même si on reconnaît que les législateurs l'avaient déjà pressenti avec la création d'une structure intercommunale dont les limites territoriales s'étendent sur l'ensemble de la région de Dakar. Il s'agit de la Communauté Urbaine de Dakar (CUD) créée par le décret n° 83-1231 du 29 octobre 1983, regroupant

toutes les collectivités territoriales de la région. Mais dans le soucis de marquer ses empreintes dans le paysage institutionnel du Sénégal, et sous prétexte de l'inefficacité de la CUD, le nouveau régime en place depuis mars 2000 dissout cette structure, désormais remplacée par deux autres à savoir la Communauté des Agglomérations de Dakar (CADAK) et la Communauté des Agglomération de Rufisque (CAR)[22]. Décrets n° 2004-1093 et 2004-1094, modifié par les décrets 2005-876 et 2005-877, portant, respectivement, création de la CADAK et de la CAR. Décrets n° 2004-1093 et 2004-1094, modifié par les décrets 2005-876 et 2005-877, portant, respectivement, création de la CADAK et de la CAR. Décrets n° 2004-1093 et 2004-1094, modifié par les décrets 2005-876 et 2005-877, portant, respectivement, création de la CADAK et de la CAR. Ainsi, sont nées les deux premières agglomérations juridiquement reconnues et dotées de compétences et de prérogatives bien définies. Les limites territoriales de ces structures intercommunales sont l'objet des articles premiers des différents décrets cités précédemment. La CADAK regroupe les villes de Dakar, Pikine et Guédiawaye, soit une population d'environ 2.200.000 habitants, quant à la CAR, elle s'étend sur l'ensemble du département de Rufisque, soit environ 300.000 habitants, dont 200.000 habitants pour la seule ville de Rufisque.

La configuration territoriale de l'agglomération, telle que définie par les décrets, semble être conforme aux définitions citées précédemment, selon les quelles l'agglomération est un ensemble urbanisé formé d'une ville-centre et de sa banlieue. Les villes-centre correspondent, ici, à Dakar et Rufisque ; ces dernières issues de la colonisation française, sont dotées de noyaux historiques équipés et bien structurés ayant une forte emprise sur les localités environnantes. Pikine et Guédiawaye, créées dans les années 1950 dans le but de décongestionner la ville de Dakar, constituent aujourd'hui la grande banlieue dakaroise. Plus de 70% des actifs de cette banlieue, dont la population totale dépasse légèrement 1.000.000 d'habitants, exercent leurs activités professionnelles à Dakar. La ville de Rufisque, où proliférait, jadis les plus importantes activités commerciales et économiques de la colonie française, a toujours du mal à se ressaisir après sa décadence infligée par son principal concurrent. En effet, ce déclin, auquel s'ajoutent l'étalement urbain ainsi que la diversification et la modernisation des infrastructures de communication, ont réduit cette ville à un rôle de simple satellite de la capitale. D'ailleurs, dans le langage courant, certains l'assimilent à une banlieue au même titre que Pikine et Guédiawaye.

En guise de comparaison, on peut assimiler l' « *agglomération* » (CADAK et CAR) telle que définie au Sénégal, d'une part au « *pôle urbain »* ou à l'*« unité urbaine »* en France définie par l'Institut National

[22] Décrets n° 2004-1093 et 2004-1094, modifié par les décrets 2005-876 et 2005-877, portant, respectivement, création de la CADAK et de la CAR.

de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE)[23]; d'autre part, à la « *région urbaine fonctionnelle* », qui, selon Pumain, D. comprend la ville-centre et sa sphère d'influence. Quant à l'espace régional de Dakar, on peut l'assimiler à une « *conurbation* » ou « *région urbaine polynucléaire* », étant entendue que ces notions désignent des espaces comportant plusieurs centres polarisant la vie des relations. On pense, ainsi aux villes de Dakar et de Rufisque, malgré une perte d'influence de cette dernière. Vu le dynamisme territorial de la région de Dakar, et avec l'influence des grands projets de l'État (autoroute à péage Dakar-Diamniadio, prolongement de la Voie de dégagement Nord, création de l'aéroport international à Diass, aménagement d'une Plate-forme économique à Diamniadio, etc.), il est certain qu'on s'achemine progressivement vers la création de la première grande conurbation du Sénégal, suivant deux axes : Dakar-Thiès sur une longueur de70km vers l'Est), et Dakar-Mbour, une longueur de 80 km vers le Sud).

En résumé, dans le souci d'une meilleure lisibilité de ce document, d'une bonne coordination avec les études antérieures portant sur la région Dakar, nous nous limiterons d'adopter le concept d' « *agglomération* » pour faire allusion au territoire régional dans son ensemble. Cela ne signifie pas que nous rejetons, les termes « *conurbation* » et « *région polynucléaire* » ; au contraire, nous lançons ici une discussion ouverte et tous les chercheurs et analystes qui s'intéressent aux espaces urbains, à l'aménagement territorial, d'une manière générale, sont interpellés. C'est donc un grand défi à relever pour un bon maillage territorial dans les pays en voie de développement, et du Sénégal en particulier.

1.3.4. Une réflexion géographique axée sur une démarche géopolitique

« Il me semble que la géographie a pour tâche principale d'étudier l'une de ces productions quotidiennes de l'humanité, le territoire dans tous ses aspects et ses configurations. Il s'agit là d'une production de l'activité humaine comme d'autres, et tout aussi digne d'intérêt que les autres. […] ce sujet n'intéresse pas les seuls géographes, mais ceux-ci le placent au centre de leur recherche… ou devraient le faire. Mais alors ils doivent en tirer toutes les implications : si le territoire est produit il faut s'intéresser à la fois à ses producteurs et à leurs œuvres. Aux acteurs de territoire et aux formes du territoire ». (Brunet, 2004).

Ces phrases de Brunet résument de manière très synthétique l'intérêt d'une démarche géographique pour toute étude relative aux territoires et aux acteurs qui les produisent, les façonnent et les transforment en leur guise, de leur propre gré ou sous la pression d'autres pesanteurs (catastrophes naturelles, bouleversement de l'ordre économique mondial…) ; elle reste à la limite même incontournable.

[23] L'INSEE considère un pôle urbain comme l'association d'une ville-centre et de sa banlieue. Cf. DATAR, 2001 : « ***Territoires en mouvement : les agglomérations*** ». La Documentation française, Paris, 92 pages.

On comprend, alors que les territoires (entités spatiales), produits des communautés humaines sont exposés à de perpétuelles mutations qui sont, aujourd'hui, loin d'échapper à la vigilance de la nouvelle géographie qui se focalise sur des démarches et des outils (cartographie, statistiques et graphiques, télédétection, SIG, etc.) dont la pertinence et l'efficacité ne sont plus à démontrer. Scheibling, cité par Rialland (2003), dans un ouvrage à usage pédagogique, souligne que « Pendant longtemps, la géographie s'est définie comme une science de synthèse avec un volet physique et un volet humain. Elle étudiait les hommes dans leurs rapports avec les milieux naturels. Depuis une trentaine d'années, cette géographie est en crise. En réponse, la nouvelle géographie propose une toute autre approche. Elle s'intéresse moins aux paysages qu'aux structures ; moins à la stabilité qu'aux dynamiques de l'espace ; moins aux campagnes qu'aux villes, aux réseaux et aux flux ; moins à la nature et plus à la société qui produit l'espace ».

Notre étude porte sur un espace, qui est de loin le plus urbanisé et le plus dynamique du territoire sénégalais, où les réseaux et les flux sont très intenses. La région de Dakar, de manière générale, et l'agglomération rufisquoise en particulier, à l'instar des grandes villes des pays du Sud, connaissent une évolution très rapide qui se traduit dans l'espace par une urbanisation diffuse spectaculaire. En effet, il se pose de multiples problèmes en matière d'aménagement, d'organisation, de planification, de gouvernance territoriale. A ce dynamisme territorial, s'ajoute une diversification des acteurs, aux intérêts souvent divergents qui, au nom du développement et pour la recherche d'un bien être social et économique, développent des actions en synergie ou, ce qui d'ailleurs le plus fréquent, de manière isolée.

Pour étudier les territoires et les enjeux de la gouvernance dans un espace aussi dynamique et complexe que la région de Dakar, caractérisée par un emboitement des échelles territoriales et une diversité des acteurs accentués par la politique de décentralisation en vigueur, l'approche géographique et ses outils d'analyse s'avèrent essentiels, voire même incontournable.

Comme l'a bien précisé Ginet (2004), « notre positionnement scientifique demeure (sans doute) celui d'un géographe de l'aménagement et de l'urbanisme ouvert aux apports d'autres disciplines dans leurs préoccupations urbaines et dans l'intérêt que présentent certains de leurs outils conceptuels ». L'intérêt des géographes ne se limite pas à leur seule discipline, ils s'ouvrent à d'autres sciences et accordent une importance particulière à l'élaboration de savoirs transdisciplinaires. C'est, d'ailleurs, ce qui fait la force de cette discipline, dans la mesure où la pluridisciplinarité demeure actuellement à la mode en matière de recherche scientifique. Ainsi, dans le cadre de cette présente étude nous faisons appel à une démarche géopolitique du fait de l'importance qu'elle accorde à la dimension territoriale, ce qui la rend indissociable d'une démarche géographique.

Qu'est ce que la géopolitique (urbaine) ?

Par géopolitique nous dit Lacoste (2001) « il faut entendre […] toutes rivalités de pouvoirs et d'influence sur du territoire, quelles que soient leurs formes – plus ou moins violentes- et quelles que soient les dimensions des espaces concernés ». Par ces termes, la géopolitique actuelle entend marquer une véritable rupture avec la démarche classique incarnée par le suédois Kjellen R,[24] et l'allemand Haushofer, K, Parmi les diverses reproches faites à ces derniers, nous retenons ici le fait qu'ils ont cantonné leurs études à une dimension uni-scalaire, l'État et les territoires nationaux. Selon Kjellen la géopolitique est « la science de l'État en tant qu'organisme géographique, tel qu'il se manifeste dans l'espace »[25].

La géopolitique contemporaine est axée sur une nouvelle méthode de recherche prenant en compte de multiples échelles d'analyse et par conséquent de multiples acteurs (État, acteurs locaux, médias, organismes divers, etc.). Nous partageons, ainsi, la définition proposée par Fabre, E, à partir d'une synthèse de différents auteurs, selon laquelle « *la géopolitique est l'étude des enjeux territoriaux mobilisant différents pouvoirs rivaux (étatiques, mais aussi intra et inter-étatiques). C'est un savoir de la conflictualité, celle-ci résultant de l'expression plus ou moins violente de représentations contradictoires d'un territoire. C'est un savoir pratique et opératoire qui a pour fondement une méthode d'analyse scientifique reposant sur la prise en compte des multiples échelles de temps et d'espace* ».

Cette nouvelle donne favorise l'émergence de nouveaux concepts affiliés à la géopolitique. On parle ainsi, de « géopolitique interne » pour faire allusion à une prise en compte des acteurs locaux, de « micro-géopolitique » pour des analyses qui portent sur des échelles réduites : régions, provinces, départements, etc. C'est dans cette même mouvance qu'est apparue la notion de « géopolitique urbaine » pour s'intéresser plus spécifiquement aux territoires urbains : villes, métropoles, agglomérations, etc. Cette dernière notion précise Douzet (2001) désigne « des conflits entre villes, de rivalités entre ville et banlieues, voire de conflits au sein d'une même ville entre des forces rivales, aux intérêts antagonistes, qui luttent pour le contrôle politique, économique ou social d'un même territoire, ou qui cherchent à attirer sur leur propre territoire une part des ressources communes à toute une ville. ». Du point de vue de sa démarche, la géopolitique urbaine apparaît comme une méthode particulière de diagnostic des espaces agglomérés ; elle constitue à cet effet « l'examen des agglomérations et de leurs composantes territoriales

[24] Il a inventé le concept entre 1900 et 1905

[25] Voir article de Fabre, (E) mis en ligne le 10 février 2004 : « De la Géopolitique. Le point de vue des dictionnaires de géopolitique ». Cybergéo : Revue européenne de géographie, n° 259. (WWW.cybergéo.presse.fr)

à travers le jeu des acteurs, mus par des intérêts divergents sur des enjeux le plus souvent conflictuels et dans des rapports de force inégaux. » (Hulbert 2006 : 11)

Étudier les enjeux du développement territorial et de la gouvernance urbaine dans la région de Dakar, de l'agglomération rufisquoise en particulier, en adoptant une réflexion géographique axée sur une démarche géopolitique, est l'objet principal de notre travail de recherche. Étant donné que cette étude porte sur un espace très dynamique et multi-scalaire : région, villes, communes, communes d'arrondissement, communautés rurales, auxquelles s'ajoutent la Communauté des Agglomérations de Rufisque (CAR), la Communauté des Agglomérations de Dakar (CADAK) et l'Entente CADAK-CAR, qui sont des cadre de concertation à caractère intercommunal ; il est impératif de tenir compte des liens entre les différents niveaux d'analyse. La région de Dakar est un espace aggloméré avec des territoires fonctionnant en réseaux organisés à partir d'un pôle central (centre-ville de Dakar) et de plusieurs pôles secondaires dont le plus structurant est la ville de Rufisque qualifiée de ville satellite avec l'importance de ses activités et de son aire d'attraction. Rufisque est l'un des rares départements de la région administrative de Dakar où l'on peut observer aisément la dualité centre-périphérie avec un espace central entouré d'une première couronne correspondant aux quartiers de la ville et une deuxième couronne beaucoup plus large regroupant le reste du département marqué par une très forte mixité des modes de vie (rural et urbain) tantôt complémentaire, tantôt concurrentiel.

La géopolitique urbaine apparaît ainsi comme une méthode efficace dans toute analyse territoriale des grandes villes dans la mesure où elle permet de saisir rapidement la traduction dans l'espace des rivalités de pouvoirs des acteurs et de leurs stratégies de positionnement.

1.4. Le dispositif de l'aménagement foncier au Sénégal

1.4.1. Cadre législatif et réglementaire du foncier au Sénégal

L'étude de l'histoire sociopolitique de l'espace sénégalais nous renseigne que la législation foncière au Sénégal a connu une forte évolution dans le temps.

1.4.1.1. Le régime foncier régi par les coutumes

Bien avant l'époque coloniale, l'espace sénégalais a été le fief de sociétés bien organisées qui accordaient une importance toute particulière à la terre perçue comme un symbole de domination et de pouvoir. Le régime foncier traditionnel considérait la terre comme un bien sacré, collectif, inaliénable et interdisait de ce fait, toute tentative de propriété foncière individuelle. Le groupe social fondateur du territoire disposait le droit d'appropriation de l'intégralité des terres et ses membres demeuraient les

véritables propriétés des biens fonciers. La gestion et le contrôle de ce patrimoine collectif est généralement confié à la personne la plus âgée qui acquiert, ainsi, le droit de chef ou de maître des terres. Bien que non subordonné de textes écrits, on constate que le régime foncier traditionnel s'appuie sur une réglementation assez claire.

Ce système de gestion de la terre continue encore de subsister dans la société actuelle sénégalaise, mais avec « *les mutations intervenue dans l'organisation économique et sociopolitique la fonction s'est dépréciée ; la terre autrefois patrimoine collectif et « sacré » devient bien « profane », divisible sous les régimes successoraux. Progressivement, la fonction de maître de la terre passe du chef de clan, aux chefs de lignage, puis aux chefs de segment de lignage ou famille large, pour aboutir aux chefs de ménages. L'avantage de ce système coutumier c'est de permettre à chaque individu d'avoir accès à la terre même si pour certains, ce droit est à titre onéreux et restrictif* »[26].

1.4.1.2. Le régime foncier colonial

Dès les premières années d'installation des européens, précisément au XVIeme siècle, il existait certains d'entre eux qui achetaient des terrains aux chefs coutumiers, mais très souvent à des sommes très modestes. Dans cette logique, on reconnait que le droit coutumier reste, incontestablement, le principal régime foncier pratiqué en Afrique noire. Durant cette époque, les transactions foncières se faisaient sur la base d'accords de gré à gré sans aucune notification administrative.

Le premier document juridique notifié et promulgué par les autorités coloniales dans le but de maîtriser les transactions foncières au Sénégal est le Code civil arrêté le 15 novembre 1830. Ce nouveau système applicable uniquement dans les quatre communes du Sénégal (Saint-Louis, Gorée, Rufisque et Dakar), vise à officialiser les possessions françaises. « *Dans les autres centres urbains et milieu rural, le principe de la propriété foncière n'est pas reconnu aux indigènes ; ceux-ci ne peuvent prétendre qu'a une reconnaissance de leurs droits d'occupation du sol à condition qu'ils prouvent sa mise en valeur (culture ou construction d'habitation). »* (Poinsot, Sinou, Sternadel, 1989). Par conséquent, au nom du principe « *des terres vacantes et sans maîtres »*, les articles 713, 717 et 768 du Code civil, attribuent à l'État les biens sans maîtres, les épaves et les successions en déshérence. Les français s'accaparent ainsi des terres qu'ils jugent plus importantes.

Toutefois, le régime du droit foncier coutumier n'est pas totalement aboli. Plus tard, dans la décennie 1950, l'État colonial allait reconnaitre de manière formelle la légitimité des droits coutumiers.

[26] Plan d'action foncier du Sénégal ». Unité de production agricole (Ministère de l'agriculture), octobre 1996, 121 pages.

« *Les décrets n°55-580 du 20 mai 1955 et 56-704 du juillet 1956 avaient organisé une procédure de constatation de certains droits fonciers exercés selon les règles admises par la coutume »*[27]. D'ailleurs, au lendemain de son indépendance, le régime foncier du Sénégal était largement dominé par le droit coutumier.

1.4.1.3. Le régime foncier du Sénégal indépendant

Au début de son accession à la souveraineté nationale, l'essentiel du territoire sénégalais était encore dominé par le régime du droit coutumier. Mais, très tôt les autorités de la jeune nation indépendante, ayant pris conscience des inconvénients que présente un tel régime foncier en matière de croissance économique et de développement en général, ont décidé de mettre fin définitivement au droit coutumier puis de procéder à l'uniformisation des régimes fonciers et la distribution des terres. Le Sénégal s'est alors progressivement doté de plusieurs textes réglementaires relatifs au foncier dans le but de promouvoir une gestion rationnelle du territoire national. Ainsi, une nouvelle répartition des terres en trois ensembles domaniaux est mise en vigueur :

La propriété privée :

Reconnue depuis la période coloniale (décret du 26 juillet 1933) reste maintenue par la loi 64-46 du 17 juin 1964, mais celle-ci exige que les terres concernées soient immatriculées dans un délai de deux ans (article 14). En effet, les terres immatriculées qui constituent le domaine des particuliers se concentrent dans l'essentiel dans les zones urbaines. Cette situation s'explique d'une part par la très forte urbanisation et la concentration des investissements et des activités économiques modernes dans les villes, d'autre part par la complexité des procédures d'immatriculation surtout pour des populations rurales majoritairement analphabètes. Par conséquent, la presque totalité des terres situées dans les zones rurales sont soumises au régime du domaine national qui est le régime du droit commun.

Le domaine de l'État :

La loi n° 76.66 du 22 juillet 1976 portant du Code de l'État précise dans son article premier que celui-ci comprend le domaine public et le domaine privé.

1°) Le domaine public est constitué par les terres économiquement et écologiquement sensibles, tels les rivages maritimes, fluviaux et lacustres. Ces portions, très appréciées par les divers exploitants agricoles surtout (paysans, producteurs capitalistes), sont sous la protection juridique du régime de la

[27] Idem

domanialité publique. Nous constatons une très grande contradiction dans le cadre du domaine public, précisément en ces articles 9 et 19. L'article 9 stipule que « *le domaine public est inaliénable et imprescriptible* », tandis qu'il est mentionné dans l'article 19 que les dépendances du domaine public peuvent être déclassées en précisant que le déclassement à pour effet d'enlever à un immeuble son caractère de domanialité publique et de le faire entrer, s'il est immatriculé, dans le domaine privé ou dans le cas contraire, dans le domaine national, (*Kane, 2009*). Cette contradiction peut poser d'énormes problèmes d'interprétation dans la mesure où il s'agit ici de terres très riches, fertiles et fortement convoitées, ce qui peut être à l'origine de multiples enjeux pouvant même déboucher sur des conflits et des rivalités entre des acteurs divers aux intérêts différents.

2°) Le domaine privé : l'État a le droit d'immatriculer des terres qui passeront à cet effet dans son domaine privé. Toutefois, cette opération connue sous le vocable d'expropriation peut se faire uniquement sous condition d'utilité publique. L'article premier de la loi 76-68 du 02 juillet 1976 précise que « *l'expropriation est la procédure par laquelle l'État, dans un but d'utilité publique et sous réserve d'une juste et préalable indemnité, peut contraindre toute personne à lui céder la propriété d'un immeuble ou d'un droit réel immobilier* ». Cette même loi indique, dans ses articles 32 et 41 que l'État peut concéder des droits réels aux particuliers de bail emphytéotique […]. Des droits de vendre des parcelles de son domaine privé sous réserve d'une autorisation législative.

Le domaine national :

Régi par la loi n64-46 du 17 juin 1964, le domaine national constitue le régime du droit commun. Il s'applique sur l'ensemble des terres aussi bien urbaines que rurales « *non classées dans le domaine public, non immatriculées, et dont la propriété n'a pas été transcrite à la conservation des hypothèques à la date d'entrée en vigueur de la présente loi* ». Cet ensemble qui constitue 95% du territoire national, regroupe les terres qui jusque là relevaient du régime de droit coutumier. Dans l'exposé des motifs de cette présente loi, il est mentionné que l' « *État ne cherche pas à "prendre" les terres, mais au contraire, se donne les moyens en constituant le domaine national de garantir à tous ceux qui contribuent au développement de la production et en particulier à tous les paysans un droit plus fort, une sécurité plus grande et des possibilités nouvelles* ». Le tableau ci-dessous indique un classement des différentes catégories de terres relevant du domaine national en quatre zones.

Tableau 2 : Découpage du domaine national

Dénomination	Espace géographique concerné	Description
Zones de terroir	Rural	il s'agit « *des terres qui sont régulièrement exploitées pour l'habitat rural, la culture, ou l'élevage* ». le territoire correspond ici à la communauté rurale, et les limites de celle-ci sont fixées par décret.
Zones urbaines	Urbain	Elles correspondent aux terres réserves pour faciliter d'éventuelles opérations d'aménagement et de planification urbaine. Elles présentent un avantage particulier pour l'État, qui conformément à l'article 36 du décret 64-573 peut facilement immatriculer ces terres dans son domaine privé sans déclaration d'utilité publique.
Zones pionnières	Urbain et rural	Elles constituent des terres très sensibles que l'État a décidé de réserver pour accueillir des programmes d'aménagement et de développement, notamment dans le secteur de l'hydraulique rurale.
Les zones classées	Urbain et rural	Elles sont mises en place dans le but de la protection de l'environnement et de la préservation de l'équilibre écologique et regroupent les forêts classées, les parcs nationaux, les domaines protégés.

Source : DIALLO Yaya, 2012

Dans l'ensemble, le domaine national reste largement dominé par les « zones de terroirs ». Celles-ci sont soumises dans leur quasi-totalité au régime de la domanialité nationale. L'administration de ces terres, placées sous l'autorité de l'État, est confiée aux conseils ruraux sous la tutelle du représentant de l'État (le Sous préfet). Ainsi, les conseils ruraux bénéficient par la même occasion de compétences d'affecter et de désaffecter les terres du domaine national relevant de leur territoire, mais aussi de veiller à leur mise en valeur. Les zones relevant du régime de la domanialité nationale, et les zones de terroirs en particulier se présentent comme des espaces de développement administrés par le conseil rural qui « *contrôle l'exercice du droit d'usage et autorise l'installation d'habitations et de campements* ». Toutefois, l'approbation du représentant de l'État doit obligatoirement précéder l'exécution de toute décision du conseil rural portant sur l'affectation ou la désaffectation de terrain (conformément aux articles 8 et 15 du décret n°80-1051 du 14 octobre 1980). L'affectation est gratuite, mais pour être affectataire, il faut remplir deux conditions majeures :

- Être membre de la communauté rurale, c'est-à-dire résider dans le territoire correspondant aux limites administrative de la collectivité locale concernée ;

- Être en mesure d'assurer la mise en valeur.

L'affectataire dispose en principe d'un droit d'usage pour une durée indéterminée ; mais, le conseil rural peut déclarer la fin de l'affectation dans les cas suivants :

- Défaillance notée dans les conditions de mise en valeur, le retrait de la terre se fait alors sans indemnité ;
- Motif d'intérêt général, notamment dans le cadre d'aménagement, de travaux hydrauliques, de parcours de bétail (article 11 et 14). Une révision générale de des affectations peut être demandée lorsque les conditions démographiques et culturales l'exigent (article 12) ;
- Pour cause d'utilité publique, l'État par la procédure de l'immatriculation peut extraire une portion de terres du domaine national puis l'incorporer dans son domaine privé.

Une lecture générale du cadre législatif et réglementaire du foncier au Sénégal nous permet de constater que celui-ci pose encore beaucoup de problèmes qui se traduisent dans l'espace par des spéculations de toute nature, témoignant l'insécurité foncière sur le territoire sénégalais. L'ampleur du problème est très sensible dans les zones à forte importance écologique et économique, telles les vallées alluviales, les zones littorales, les zones touristiques, les périphéries des grandes villes du Sénégal. Nous nous posons, ainsi plusieurs questions afférentes surtout à la délimitation foncière de la région de Dakar, dans la mesure où il s'agit d'un territoire très dynamique disposant d'une marge rurale fortement exposée à l'avancée du front d'urbanisation[28]. Qu'est ce qui relève du domaine de l'État, du domaine des particuliers et du domaine national au sein de la grande agglomération dakaroise ? Qu'en est-il dans les zones à forte domination rurale érigées récemment en commune (Diamniadio et Sébikotane, Sendou, Sangalkam et Jaxaay) ? Leur régime de domanialité national relève-t-il des zones urbaines, des zones rurales ou des deux à la fois ? Quelles sont les terres qui sont actuellement en affectation ?

C'est seulement en renseignant de façons claires et concises ces diverses interrogations, non exhaustives d'ailleurs, qu'on arriverait à établir réellement l'état des lieux du foncier dans la région de Dakar ; et, par conséquent à situer les responsabilités dans les différents conflits et rivalités de pouvoir opposant les divers acteurs en présence.

[28] Les communautés rurales situées dans la région de Dakar sont souvent qualifiées de communautés rurales urbaines du fait de l'ampleur de la mixité des modes de vies rurales et urbaine, contrairement aux autres collectivités locales rurales du Sénégal.

1.4.2. Une panoplie d'acteur dans l'aménagement foncier

Le foncier a toujours été et demeure encore un sujet délicat dont le contrôle, la gestion fait intervenir une diversité d'acteurs qui forment des alliances ou se concurrencent en fonction de leurs intérêts.

L'administration centrale et ses services

Comme on peut bien le constater, dans le cadre de la législation et de la réglementation foncière, la gestion des terres au Sénégal relève encore pour une large part du ressort de l'État. Diverses institutions et services relevant de l'administration centrale interviennent dans le système foncier du territoire national. On peut citer :

Le Ministère de l'économie et des finances

La Direction du cadastre

La Direction de l'enregistrement des domaines et des timbres

Le Receveur des Domaines

Les acteurs institutionnels locaux

La loi 96 07 du 22 mars 1996 portant transfert de compétences aux régions aux communes et aux communautés rurales a fait émerger une nouvelle logique de la gestion domaniale locale. Les compétences des collectivités locales an matière de gestion et d'utilisation du domaine national, du domaine public et du domaine privé de l'État font l'objet du chapitre premier du titre 2 de la présente loi. L'État peut céder tout ou partie des biens ou immeubles relevant de son domaine privé aux collectivités locales, soit en leur affectant simplement un droit d'usage, soit en leur facilitant l'accès à la pleine propriété. La commune et la communauté rurale donnent leurs avis sur tous les projets ou opérations initiés, notamment sur le domaine public maritime et fluvial de l'État, dans leurs limites géographiques avant que le conseil régional y appose son autorisation par délibération.

En ce qui concerne les terrains du domaine national sis dans les zones urbaines, l'article 25 stipule qu'ils peuvent faire l'objet d'une immatriculation au nom de l'État puis affectés aux communes. Le Maire intervient également dans les procédures d'attribution de parcelles issues des opérations de lotissements du domaine national. Il est chargé de présider la commission d'attribution créée à cet effet, dont les travaux font l'objet du procès verbal soumis à l'approbation du représentant de l'État, puis donne lieu à

l'établissement d'actes dressés par le service des domaines portant attribution de parcelles aux affectataires[29].

En guise de rappel, on peut signaler que les conseils ruraux sont compétents en matière d'affectation et de désaffectation des terres relevant du régime de la domanialité nationale dans leurs limites territoriales. En effet, ils gèrent directement toutes les terres du domaine national non affectées. En plus, le législateur accorde au conseil rural le pouvoir de procéder à une réorganisation du territoire communautaire en cas de besoin. Mais ces opérations trop complexes nécessitent des moyens techniques sophistiqués, des coûts exorbitants et des ressources humaines de qualité, ce qui limite alors les possibilités de leur mise en œuvre.

En résumé, le constat majeur est que, malgré la promulgation de loi portant transfert de compétences, en vigueur depuis mars 1996, l'autonomie des collectivités locales en termes de gestion et de contrôle des ressources foncières reste encore à relativiser, vis-à-vis de l'État qui détient tous les pouvoirs de décisions.

Les opérateurs immobiliers

Il s'agit de l'ensemble des personnes physiques ou morales légalement reconnues par l'État, qui interviennent dans les opérations de production et d'aménagement du foncier. Au Sénégal, on compte beaucoup de promoteurs immobiliers classés en deux catégories : les promoteurs publics et privés.

Les autorités sénégalaises ont toujours manifesté leur volonté de mettre en place des politiques efficaces en matière d'habitat et de production de logements sociaux. L'objectif était de permettre un accès, à tous à un logement décent ; mais aussi d'assurer la sécurité foncière et immobilière des nouveaux citadins venus en masse dans les espaces urbains. Une telle politique, nécessitait alors la mise en place d'un dispositif institutionnel et technique sophistiqué capable de traduire en acte ces ambitions de l'État. Ainsi, s'explique la création, par l'État, de deux structures spécialisées dans la production de logements sociaux : la Société Immobilière du Cap-Vert (SICAP) en 1950 et la Société Nationale des Habitations à Loyers Modérés (SNHLM) en 1960. C'est dans cette même mouvance que les autorités nationales ont créé la BHS pour servir d'organisme de financement et d'accompagnement dans les opérations de production de logements. Dans le cadre du développement de l'habitat social, l'État a mis

[29] Le Maire reçoit les demandes de parcelles de terrains issus de lotissements régulièrement approuvés et les transmet au receveur des domaines pour instruction (article8 du décret 96-1130 du 27 décembre 1996 en matière de gestion et d'utilisation du domaine privé de l'État, du domaine public et du domaine national).

en place 1979 la Banque de l'Habitat du Sénégal (BHS). Toutefois, avec l'ampleur de la crise de la fin de la décennie 1970, et l'instauration des politiques d'ajustement structurel par les grandes institutions financières internationales dont l'objectif principal est la réduction des dépenses publiques dans certains secteurs sociaux, l'État se désengage progressivement des politiques foncières et de l'habitat. Par conséquent, on assiste à l'arrivée d'acteurs privés qui interviennent dans les aménagements fonciers et la production de logements sociaux.

Les opérateurs immobiliers privés, ils sont plus nombreux et connaissent aujourd'hui une très forte émergence. Le Sénégal est l'un des rares pays de l'Afrique de l'Ouest francophone où l'activité des opérateurs privés formels[30] de l'aménagement foncier urbain est reconnue, et en pleine expansion. Ils peuvent même être associés en qualité de maître d'ouvrage délégué dans l'élaboration et la mise en œuvre des ZAC.

Les spéculateurs fonciers :

Ce vocable désigne toutes les autres catégories de personnes qui mènent de manière informelle des opérations de production et d'aménagement foncier. Il s'agit généralement de personnes ayant une très forte influence sur le plan social, religieux, politique, comme les chefs coutumiers, certains leaders politiques, qui procèdent à des ventes illicites de terrains et de biens immobiliers. Ce phénomène très fréquent au Sénégal dans les territoires à forte densité, s'explique par la complexité du dispositif réglementaire en vigueur relatif au foncier, notamment les procédures d'immatriculation ; mais aussi par la hausse spectaculaire de la valeur des terres liée à la raréfaction des réserves foncières. En effet, on assiste à une occupation anarchique de l'espace qui se traduit par la multiplication des habitats irréguliers dans les banlieues de la grande agglomération dakaroise. L'extension de l'agglomération continue de se faire sans obéir à la norme juridique à l'occupation de l'espace.

Le chapitre 2 du livre IV de la loi n° 88-05 du 20 juin 1980 du Code de l'urbanisme précise en son article 69 que « *nul ne peut entreprendre, sans autorisation administrative une construction que ce soit ou apporter des modifications à des constructions existantes sur le territoire des communes, ainsi que dans les agglomérations de plus de 5000 habitants et les autres agglomérations désignées par décret où celles dont* l'accroissement démographique, l'extension et les fonctions sont importantes. *Cette obligation s'impose aux services publics et concessionnaires de services publics de l'État, des départements et communes comme aux personnes privées* ».

[30] Cette expression renvoie, ici, aux acteurs privés agissant dans les transactions foncières qui disposent d'une reconnaissance juridique, par opposition à la masse des particuliers qui agissent sans aucune légalité.

Mais, aujourd'hui l'urbanisation anarchique, à la fois résultante et conséquence de l'ampleur des opérations illicites de production et d'aménagement foncier, est largement répandue dans l'agglomération dakaroise que les outils de planification et les différentes réformes de lois destinés à l'éradiquer sont très vite dépassées. En effet, l'urgence de mettre en articulation l'aménagement du foncier et la gouvernance locale est plus que nécessaire pour la vitalité de l'espace agglomérée de la région de Dakar. Il s'agit en fait d'aborder la question dans une dynamique prospective, en visant, selon Kankwanda (M), « *à résoudre les problèmes de la ville d'aujourd'hui et à préparer les solutions aux problèmes que posera la ville de demain* »[31]

1.4.3. L'aménagement foncier et la gouvernance urbaine

Ainsi, dans une logique d'aménagement du territoire et de gestion du foncier, des documents cadres sont mis en œuvre : plans et schémas d'urbanisme. En réalité le problème fondamental reste l'adaptation de ces instruments législatifs, copiés de la France, au contexte sénégalais marqué par une pression urbaine galopante. Les outils de planification sont très vite dépassés par l'accélération urbaine, alors que les réalisations posent un véritable problème en termes de capacités financières, aussi bien au niveau national que local. Parmi ces outils basés sur le Code de l'urbanisme on distingue : le PDU, le PUD, les ZAC, le SDAU, les lotissements.

On reconnaît que l'accélération et la croissance urbaine, auxquelles s'ajoute le manque de moyens et la lenteur des procédures administratives limitent les possibilités de concrétisation dans l'espace des outils de planification en œuvre. Par conséquent, ils sont très vite dépassés et demeurent inadaptés aux nouvelles réalités qui se traduisent dans l'espace par la prolifération des habitats spontanés et irréguliers. Pour faire face a cette situation préoccupante qui constitue un obstacle majeur au développement durable, de nouvelles pratiques urbanistiques sont mises en œuvre :

- La restructuration urbaine : c'est une opération appliquée à des échelles variées (quartier généralement), dans le but de régulariser la situation des populations qui vivent dans des habitats précaires, insalubres, non lotis et dépourvus de tout équipements et services socio-économiques. Il s'agit dans un premier temps de procéder à l'immatriculation de tous les terrains concernés, au nom de l'État, et ensuite de remodeler et de viabiliser l'ensemble de la zone par la mise en place d'un réseau viaire dense

[31] Réseau des professionnels africains francophones de l'aménagement foncier urbain (RPA/AFU): « Aménagement foncier urbain et gouvernance locale en Afrique saharienne : enjeux et opportunités après la Conférence Habitat II ». Rapport du Colloque régional des professionnels africain, Ouagadougou, 20-23 avril 1999, 104 pages.

et le raccordement des parcelles aux réseaux d'électricité et d'eau potable. Les populations sont bien impliquées dans les pratiques de restructurations urbaines, elles contribuent financièrement et participent à la mise en œuvre de l'opération et à la détermination des infrastructures à réaliser. A Dakar, la réussite enregistrée dans le projet pilote de restructuration urbaine réalisé à Dalifort[32], conduit les autorités à ériger cette pratique urbanistique en politique nationale par décret du 09/07/1991. D'ailleurs, la réalisation du projet d'autoroute à péage Dakar-Diamniadio (qui est en cours) est à l'origine d'un important programme de restructuration urbaine dans la banlieue dakaroise. Ce vaste programme concerne la zone dénommée Pikine Irrégulier Sud, traversée d'est en ouest par le tracé de l'autoroute à péage, qui est un espace densément peuplé avec une population d'environ 300.000 habitants et une densité moyenne de 38.000 habitants/km^2. Les communes d'arrondissement de Pikine irrégulier Sud (Guinaw-Rail Sud, Guinaw-Rail Nord, Thiaroye Gare, Tivaouane-Diacksao, Diamaguene-Sicap Mbao), vont connaître ainsi des impacts sociaux majeurs engendrés par le projet de l'autoroute à péage, du fait de la précarité de leur habitation[33].

- Le terme « déguerpissement» renvoie à des mesures urbanistiques qui entraînent des déplacements forcés de populations, pour des motifs d'intérêt publics, occupant illégalement certaines portions de l'espace urbain, correspondant généralement au domaine national ou au domaine de l'État. Cette opération se fait sans aucune subvention ni dédommagement des personnes concernées. C'est une pratique très fréquente dans les pays du tiers-monde, particulièrement dans les grandes villes où prolifèrent de vastes espaces à habitats irréguliers (favelas, bidonvilles) ; mais aussi çà et là en occident, notamment en France, où ces dernières années on a constaté des démolitions de plusieurs campements précaires mis en place clandestinement par des populations originaires majoritairement d'Europe de l'Est (les roms).

- Le déplacement de populations pour cause d'utilité publique : à la différence du précédent, cette opération peut se porter sur des habitats réguliers et/ou des habitats irréguliers, pourvue qu'elle soit dans le cadre de l'intérêt général de la nation. Ainsi, les habitations et les installations à usage professionnel qui occupent l'emprise des grands projets de l'État (autoroute à péage, aménagement d'une zone industrielle

[32] Dalifort, situé dans la première couronne périurbaine au Sud-est de l'agglomération dakaroise était un exemple typique de quartier irrégulier dominé par des habitations précaires sans le moindre équipement et services socio-économiques.

[33] « Bâtie sur des étendues pour la plupart insalubres, inondable et sur des sols irrégulièrement occupés, cette zone se caractérise par un manque criard d'infrastructures et d'équipements où règne une insécurité récurrente, le tout lié à l'absence d'axes routiers et de réseaux divers. La forme actuelle d'occupation de l'espace urbain dans la zone n'offre guère de possibilité d'utilisation de l'espace de manière rationnelle et optimale, ni de soutenir d'une façon efficiente la dynamique d'un développement local durable qui s'appuierait sur des réseaux d'infrastructures et d'équipements et des circuits de production et de distribution efficaces ». Extrait de « Évaluation environnementale et sociale du projet d'autoroute Dakar-Diamniadio ». APIX, volume 3, rapport final juin 2006, Dakar, 123 pages.

à Diamniadio), sont complètement démolies, et leurs désormais ex-occupant sont indemnisés, soit en nature, soit en espèces. Dans le cas de l'autoroute a péage, projet de grande envergure qui va bouleverser inexorablement la physionomie de l'agglomération dakaroise, un Plan d'Action de Réinstallation (PAR) est élaboré pour le relogement des personnes déplacées. En effet, une zone de recasement d'une superficie d'environ 165 hectares, aménagée dans la communauté rurale de Tivaouane-Peulh, est mise à la disposition de l'État.

Toutefois, le site choisi pour servir de zone de recasement faisait déjà l'objet d'une intense occupation (exploitations agricoles, terrains bâtis a usage d'habitation) d'autant plus qu'il appartient au système écologique des Niayes réputés très fertiles notamment pour les fruits et les légumes. Ce qui implique forcement des séances de sensibilisation des populations sur l'importance du projet ; mais aussi des indemnisations pour compenser les pertes enregistrées. Même si les différentes parties prenantes ont adhéré dans le calme au projet, force est de constater que certains continuent de manifester leur mécontentement sur certains aspects. Il en est ainsi pour les élus locaux de la communauté rurale[34], appuyés par une importante portion des populations, qui contestent le caractère excessif de l'assiette ciblée (165 ha) par rapport a la disponibilité des réserves foncières et aux besoins d'une population sans cesse croissante. Dans le compte rendu de la réunion de sensibilisation tenu le 08 novembre 2006 à Tivaouane-Peulh, présidée par le Préfet du département de Rufisque, il est mentionné que les préoccupations des populations se résument entre autre points par le : « ***blocage des possibilités d'extension du village de Tivaouane peulh*** : *l'État doit tenir compte de l'extension future du village, car beaucoup de jeunes adultes qui vivaient dans les maisons familiales ont besoin de prendre leur autonomie et de fonder leur propre foyer* [35]». Une telle préoccupation est bonne à signaler selon les élus, qui appellent à une répartition de l'assiette du plan d'action de réinstallation entre les différentes collectivités rurales du département de Rufisque, dans la mesure où l'essentiel des recettes fiscales locales sont tirées des opérations foncières, frais de bornage surtout. En plus, ils déplorent le manque de communication entre le sommet et le base, car les populations locales estiment n'être associées dans les différentes démarches effectuées par les responsables techniques du projet, alors que celui-ci les concerne directement.

Les questions de la planification urbaine et de l'aménagement foncier constituent une des préoccupations majeures des grandes agglomérations des pays en voie de développement. Elles posent

[34] On précise qu'il s'agit ici des conseillers ruraux de l'ancienne communauté rurale de Sangalkam à la quelle était rattachée à l'époque le village de Tivaouane peulh.

[35] APIX : « Plan d'action et de réinstallation du site de recasement de Tivaouane-Peulh » ; rapport final, octobre 2008, 76 pages.

le problème de la maîtrise publique des enjeux locaux du développement dans les espaces urbain et périurbains. Lassere, A, D,. faisant une lecture transversale des rapports préparés par des experts nationaux dans le cadre d'un colloque tenu à Ouagadougou (Burkina Faso) a remarqué que « *les questions des politiques foncières en général, et de l'aménagement foncier urbain ne peuvent être dissociées d'une réflexion sur la gouvernance ; celle-ci étant définie comme les mécanismes , les processus et les institutions par lesquels les individus et les groupes sociaux concilient leurs intérêts, exercent leurs droits remplissent leurs obligations et surmontent leurs conflits par la médiation.*[36] » Cette définition de la gouvernance rejoint parfaitement l'entendement que nous avons de ce concept dan le cadre de notre étude, dans la mesure où elle fait ressortir la synergie des actions, le partenariat, le dialogue et le consensus.

Une bonne articulation entre l'aménagement foncier (urbain) et la gouvernance locale constitue un facteur essentiel d'intégration et de participation des populations dans toute politique de planification territoriale ; en conciliant, bien sûr, les intérêts de celles-ci et le respect des normes minimales d'accessibilité et de sécurité. C'est dans cette logique que Siby (W) souligne que *« le foncier joue un rôle stratégique dans la gestion urbaine* ». Il ajoute ainsi qu'une gestion urbaine efficace nécessite :

- La prise en compte par l'État de la société civile, des professionnels et des chercheurs comme partie prenante de l'aménagement foncier urbain ;

- La mise en place par l'État de cadres de concertation appropriés entre les décideurs locaux et tous les partenaires du développement urbain ;

- L'élaboration et l'adoption par les pouvoirs publics d'une législation et d'une réglementation lisibles par tous et accessible à tous ;

- Une plus grande transparence dans la réalisation des opérations d'aménagement foncier urbain ;

- L'organisation et la moralisation du marche immobilier par une réglementation incitative pour les aménageurs et dissuasive pour les spéculateurs ;

- Une simplification des procédures.

[36] Réseau des professionnels africains francophones de l'aménagement foncier urbain (RPA/AFU) : « Aménagement foncier urbain et gouvernance locale en Afrique subsaharienne : enjeux et opportunités après la Conférence Habitat II ». Rapport du Colloque régional des professionnels africain, Ouagadougou, 20-23 avril 1999, 104 pages

En somme, on peut dire, en résumé, que la question foncière en articulation avec la gouvernance locale est au cœur des préoccupations des décideurs ; elle fait appel à d'autres questions auxquelles elle reste étroitement liée, à savoir le développement durable et l'aménagement du territoire, notamment dans les grandes agglomérations.

1.5. Hypothèses de recherches

Nous avons ciblé dans le cadre de cette étude quatre hypothèses que nous allons tester au cours de nos recherches :

- Le caractère très politique de la décentralisation est un des facteurs bloquant une réelle participation des populations dans les instances de décision. Les populations ne sont pas suffisamment informées de l'intérêt des politiques de décentralisation, ce qui empêche une bonne appropriation de celles-ci au niveau local. Autrement dit, même si la décentralisation est un fait politique accepté et avalisé par le gouvernement et par le législateur, elle n'est pas encore citoyenne, elle n'est pas encore entrée dans la vie des mœurs des citoyens qui sont pourtant les principaux concernés.

- Des sentiments de méfiance sont très souvent observés entre les différents acteurs, notamment les élus et les organisations de la société civile. Les élus ont tendance à écarter toute tentative de partage de pouvoir avec celles-ci ; au contraire en tant qu'acteurs légitimes, ils préfèrent naviguer seuls pour le compte de l'ensemble de la collectivité. En réalité la participation des populations se limite simplement aux urnes pour l'élection de ceux qui doivent diriger leurs destinés pendant une période bien déterminée, c'est donc la démocratie représentative. Ce qui amoindrit les chances de mise en place d'espaces publics comme cadres de concertation et d'échanges regroupant l'ensemble des acteurs pour une harmonisation des idées et des actions.

- Au rythme par lequel s'effectue actuellement l'avancée du front urbain, notamment avec la diversité des protagonistes (État, élus locaux, autorités coutumières, opérateurs privés, etc.) consécutive à la hausse de la valeur du foncier local, il est fort probable, en à croire les spécialistes de la planification urbaine, que les réserves foncières des espaces périurbains seront totalement épuisées d'ici une quinzaine d'année au maximum. Cette situation va peser lourdement sur les besoins des générations futures dont les possibilités de trouver des terrains nus dans leurs propres territoires, pour en faire des espaces de loisirs, de détentes et d'habitations seront sans doute très minimes pour ne pas dire inexistants. En plus, elle limite les possibilités d'affectation des terres par les élus, les potentialités fiscales des collectivités rurales, et par conséquent l'autonomie des collectivités locales.

- Les interventions de l'État dans les espaces périurbains avec les grands projets d'aménagement d'une plate forme économique de plusieurs hectares à Diamniadio, d'une Zone Economique Intégrée Spéciale (ZEIS) à Yène, de l'autoroute à péage reliant Dakar à Diamniadio dans le but de désengorger la ville de Dakar ; auxquelles s'ajoutent la construction (en cours) de l'aéroport international Blaise Diagne à Diass[37] à une trentaine de kilomètre à l'Est, de l'université du futur africain à Sebikotane (dans la zone périurbaine), le projet du grand port minéralier de Bargny, etc. pourraient contribuer à réduire l'influence de la ville de Rufisque sur les espaces périurbains considérés jusqu'à présent comme sa banlieue. Avec ces nouveaux investissements, l'espace Diamniadio, Yène en relation avec Diasse, non loin, devrait constituer le second pôle économique du pays après Dakar, et par conséquent accroître son autonomie vis-à-vis de la ville de Rufisque. En effet, si aucune mesure s'inscrivant dans une politique de planification à plusieurs échelles n'est prise, il est probable que la ville de Rufisque sombre de nouveau dans une période de décadence après celle subie au début de XXeme siècle, d'autant plus que les communications seraient beaucoup plus fluides entre le centre ville de Dakar et les zones périphériques lointaines de l'agglomération.

II. DÉMARCHE MÉTHODOLOGIQUE : DISCOURS SUR L'APPROCHE Á ADOPTER

Pour montrer l'importance qu'a l'adoption d'une démarche méthodologique précise nous partons de deux principes indéniables :

- Toute recherche est considérée comme étant une quête de connaissances et, donc se bâtit sur un discours théorique sur lequel repose directement la qualité des produits de la recherche.

- Il n y a pas de recherches scientifiques aujourd'hui non adoptées ou non exploitées par une communauté scientifique, par conséquent toute activité de recherche vise à améliorer et à approfondir les travaux antérieurs.

Ainsi, notre méthodologique se résume en deux phases complémentaires : la recherche documentaire et les investigations de terrain.

[37] La communauté rurale de Diass qui dépend administrativement de la région de Thiès situé à l'Est de la grande agglomération dakaroise, reste une zone très dynamique du fait de l'ampleur des investissements réalisés ces dernières années : aéroport international en cours de construction dont le premier vol était prévu en 2010, la grande Cimenterie du sahel, l'usine de Kirène spécialisée dans l'exploitation de l'eau minérale, etc.

2.1. La recherche documentaire

Étape fondamentale de tout projet de recherche, la revue documentaire consiste d'une part à s'informer et à faire l'état des lieux des travaux antérieurs portant sur des projets d'études similaires aux nôtres ; d'autre part, à évaluer le niveau de faisabilité d'un projet d'études par rapport aux nouvelles réalités politiques, socio-économiques, environnementales, etc.

2.1.1. Les espaces urbains des PED comme terrains de recherché

Le début de la réflexion sur le développement du tiers monde est caractérisé dans les années 1950 et 1960 par une rareté et une faiblesse marquée des analyses et des projets concernant la ville, en tant que espace de développement. Les différentes recherches produites durant cette période, à l'initiative de grands organismes internationaux investigateurs de projets de développement, s'orientaient vers la campagne. En effet, les bailleurs de fonds estimaient que toute action d'investissement ou d'assistance devait, pour avoir un effet durable, se concentrer sur les milieux ruraux. La ville était, donc, considérée comme le lieu d'investissements non productifs et, par conséquent constitue le « *symbole même de l'inefficacité des jeunes États.* » (Osmont, A, 1996, Cahier du GEMDEV n°24). L'intervention des grandes institutions internationales, notamment la Banque mondiale, dans le développement urbain est un peu tardive ; et elle se limitait essentiellement aux financements de projets de grandes envergures comme la mise en place d'équipements structurants tels les ports et les aéroports. Jusqu'en 1970 précise Osmont A, « *La Banque mondiale est [...], sensible à l'argument de l'"urban bias" qui fait de la ville le lieu du mal ou au mieux un lieu d'établissement plus ou moins temporaire.*»

C'est à la fin des années 1970 que les systèmes d'un véritable changement d'orientation commencent à se faire sentir. On retrouve un intérêt nouveau pour la ville considérée désormais, comme espace potentiel de développement. La ville devient alors le centre de décision, le symbole de la puissance politique et économique. Son succès spectaculaire se traduit sur le plan spatial par l'usage de divers concepts dans le but de faire la typologie des espaces urbains. Ainsi, diverses acceptions sont en vogue, (unité urbaine, aire urbaine, agglomération, conurbation, mégapole, mégalopole, métropole, archipel mégalopolitain mondial, etc.), pour désigner la ville en fonction de son extension territoriale, de sa taille démographique et de ses fonctions économiques, commerciales, politique, au sein de réseaux urbains plus ou moins importants.

Les espaces urbains, lieux de concentration des hommes, des activités, des services, des capitaux deviennent des champs d'investigation privilégiés de l'ensemble des communautés scientifiques. La géographie, étant une discipline qui accorde une importance capitale à l'homme et à ses productions

quotidiennes dans l'espace, ne peut alors être indifférente à cette nouvelle donne. Eu égard à la croissance urbaine spectaculaire, au développement des villes aussi bien en taille qu'en nombre, notamment dans les pays en développement, il est évident que les géographes prêtent une attention particulière à ces espaces de développement. À ce titre, il n'est pas étonnant de voir se développer une branche de la géographie consacrée uniquement à la ville, à son fonctionnement, son organisation, son dynamisme, son évolution, bref la ville en tant qu'espace et acteurs de développement. Wackermann. G, souligne qu'« a*u moment où le globe s'urbanise à une vitesse accélérée, et où l'essentiel des leviers de commande sont d'essence urbaine, la géographie spécialisée dans le domaine des villes ne peut être absente ni de l'observation ni de la réflexion pluridisciplinaire relative au devenir de la surface de la terre* ». On a pas besoin de faire des commentaires sur ces propos de Wackermann ; mais, nous dirons plutôt que nul ne peut prétendre être indifférent aujourd'hui aux divers travaux consacrés à la ville et réalisés par des géographes, sous forme d'ouvrages généraux, d'ouvrages spécifiques, d'articles, de mémoires, de colloques, de conférences, de séminaires ayant fait l'objet de publication.

2.1.2. L'agglomération dakaroise : un important champ de recherche

L'espace occupé par la région de Dakar, du fait de son passé historique glorieux, de sa situation géographique par rapport surtout aux continents européens et américains, de son statut de capitale politique, économique, administrative du Sénégal, constitue un champ d'étude très fortement exploité par les différents chercheurs. Les décideurs politiques, les grands organismes internationaux et les communautés scientifiques ont produit une multitude de documents, sous diverses formes, fournissant des informations sur l'agglomération dakaroise. Étant donné que la présente étude porte sur un espace aggloméré de la région, nous avons jugé nécessaire de prendre connaissance des divers documents spécifiques et généraux qui s'intéressent cet espace. Toutefois, il importe de savoir bien faire la part des choses ; autrement dit, il convient à partir d'une documentation générale, d'orienter notre revue documentaire aux documents susceptibles d'être utiles au thème choisi. Cette étape indispensable et primordiale constitue selon Gatto et Ravestein (2008) « *la première revue de question »*, d'une étude scientifique. Ils précisent par là que « *pour élaborer la problématique pratique, il faut s'informer sur tout ce que les autres avant nous ont pu concevoir et argumenter sur le thème choisi ».*

Partant de ce point de vue indiscutable, nous avons décidé sur la base d'un calendrier de travail bien défini, de consacrer environ les deux-tiers du temps de la durée de nos études doctorales à la recherche documentaire. A cette occasion, les voyages d'études faites dans le cadre d'une mobilité entre la France et le Sénégal nous ont offert l'opportunité de pouvoir fréquenter divers centres de

documentations. La visite de quelques structures de documentation citez ci-après, qui constituent d'importantes sources documentaires, a beaucoup retenu notre attention. Il s'agit :

- <u>Au Sénégal</u> : de la BU de Dakar, de la bibliothèque du département de Géographie de Dakar, de la bibliothèque de l'Ecole Nationale d'Economie Appliquée (ENEA), de l'Institut Fondamental d'Afrique Noire (IFAN), du bureau des archives national du Sénégal, de la Direction de l'Aménagement du Territoire (DAT), de l'ENDA, de l'Institut Africain de Gestion Urbaine (IAGU), du Groupe d'Etude de Recherche et d'Appui au Développement (GERAD), de l'Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD), de la Direction des Collectivités Locales (DCL) de la Maison des élus.

- <u>En France</u> : de la BU du Saulcy à Metz, du centre de documentation du Centre de recherches en géographie de l'Université de Metz (CEGUM), de la BU de Paris Saint Denis, de la BU de Paris Nanterre, de la Bibliothèque de l'Institut français d'urbanisme (IFU).

Les informations mobilisées et les connaissances appropriées, dans cette étape, loin d'être exhaustives, à la fois passionnantes et fastidieuses ont constitué des éléments de motivation qui ont cultivé davantage en nous le goût de la recherche et le désir d'aller toujours plus loin. La matière grise acquise a permis de bien maîtriser la thématique de recherche et par conséquent de bâtir un corpus et cadre théorique cohérent.

Certes, beaucoup de travaux ont été menés sur le processus d'urbanisation, la planification territoriale, la gouvernance locale, etc. mais ceux-ci se limitent dans le cadre de l'espace régional de Dakar, généralement à des monographies, des études de cas réalisés dans des échelles territoriales réduites à des circonscriptions administratives, des entités décentralisées. Jusqu'à présent, les études axées dans ces domaines sont faites en isolant les unités territoriales les unes des autres, sans aucune articulation entre elles. L'objectif de cette présente étude est de pallier à cette insuffisance de la recherche scientifique pour aborder les questions de planification et des enjeux de la gouvernance territoriale dans une dimension multi-Scalaire. Ainsi, s'expliquent à la fois les points forts et l'originalité de notre étude dans l'espace de la région de Dakar, particulièrement dans la partie occupée par la ville de Rufisque et des territoires situés dans ses périphéries.

2.2. La collecte de données

La collecte de données sur le terrain, à travers des outils qui permettent des contacts directs avec des personnes susceptibles de nous fournir des informations, constitue une étape indispensable dans le cadre de notre thème d'étude ; étant entendu que les recherches documentaires ne permettent pas

d'acquérir la totalité des données et des informations dont nous avons besoin. La finalité des travaux de terrains est de recueillir des données fiables, des informations claires susceptibles de constituer de la matière précieuse source d'alimentation et d'enrichissement de notre étude.

La collecte de donnée est ainsi considérée comme étant une expérience fructueuse et ardue, qui nécessite beaucoup de vigilance et de souplesse dans la production des outils d'enquêtes et la méthode à utiliser. En effet, il est important de prendre en considération l'interpellation de Kevassay (2005), qui nous invite, pour déterminer l'outil le plus adapté à notre situation de recherche, à poser la question suivante empruntée à Grawitz : « *l'information que nous cherchons (...) est-elle accessible par la technique utilisée ?»(1997).*

Nous sommes donc dans l'obligation de produire des outils sophistiqués dans le cadre de leur élaboration, leur agencement, leur formulation, leur organisation, adaptés au maximum aux réalités du terrain et aptes à mettre à notre disposition le maximum de données dont à besoin. Dans le souci de s'inscrire dans une dynamique de recherche efficace et productrice d'informations fiables, la démarche adoptée vise à articuler les techniques de collectes aux exigences de la méthode hypothético-déductive. Rappelons que notre travail s'intègre dans un cadre théorique avec des hypothèses rigoureusement formulées que l'on se doit d'infléchir ou de confirmer sur la base des résultats acquis.

2.2.1. Le choix des terrains d'investigation et les outils à mettre en œuvre

D'une manière générale, la collecte de donnée s'effectue dans l'espace correspondant à l'actuel département de Rufisque. Le choix porté sur cet espace n'est pas fortuit, car il présente un certain nombre de caractéristiques qui a beaucoup retenu notre attention par rapport à l'originalité de notre thème de recherche. Les investigations de terrains s'orientent, pour l'essentiel, sur des études de cas que nous avons choisi de développer dans la deuxième partie de notre travail. Ces études de cas font ressortir les enjeux les plus sensibles en matière de gouvernance territoriale, du fait du caractère stratégique des zones concernées, de la diversité des acteurs en présence, de l'ampleur des jeux de pouvoirs et des stratégies développées par les différents agents. Ces études de cas concernent :

La bande de terres riches en ressources minières à cheval entre les villes de Rufisque et de Bargny. Les enjeux notés dans cet espace sont surtout d'ordre économique et environnemental entre : une puissante industrie de production de ciment soucieuse de s'approprier d'une bonne part des terres pour garantir son approvisionnement en matières premières minières, des agriculteurs déterminés à préserver leurs terres de cultures menacées par l'extension de la cimenterie, des acteurs institutionnels (élus locaux) qui projettent de produire des lotissements administratifs pour satisfaire la forte demande en

terrains de logement. La configuration du complexe industriel sur le plan spatial avait déclenché des disputes entre municipalités de la ville de Rufisque et de Bargny pour le contrôle des recettes fiscales perçues de la cimenterie.

La zone septentrionale du département de Rufisque qui regroupe quatre collectivités territoriales est le théâtre d'enjeux multiples du fait de la poussée spectaculaire de l'urbanisation. Ici, la gestion des terres est au cœur des rivalités, car la perte de vitesse des activités agricoles face à la progression exponentielle du bâti intensifie les spéculations foncières. La proximité du centre ville de Dakar, la traversée de l'autoroute à péage sont les principaux facteurs d'attraction de grands promoteurs immobiliers privés et publics, ainsi que plusieurs coopératives d'habitats, au moment où se développent des ventes parallèles et illicites de terrains non immatriculés du domaine national exploitées depuis des décennies par des particuliers. En effet, cette ruée vers les réserves foncières provoque le mécontentement des acteurs institutionnels (élus locaux), pour qui la terre constitue la principale pourvoyeuse de ressources fiscales.

Le marché central de Rufisque se particularise par son important rayonnement sur le territoire régional ; il s'apparente à une ville dans la ville du fait de la forte affluence humaine notée quotidiennement. Par conséquent, il procure d'énormes recettes locales à travers notamment le paiement des droits de places et de patentes. La collecte, le contrôle et la gestion de cette manne financière a fait l'objet de différends opposant la municipalité de la ville et celle de la commune d'arrondissement de l'Est. Même si des solutions semblent être mises au point, les autorités de Rufisque-Est continuent de contester la collecte hors des limites originelles du marché, où se concentre d'ailleurs la plus grande part des installations marchandes, par la ville.

Il importe de préciser qu'on ne cherche pas, à travers ces différentes études de cas, à faire une analyse comparative ; la finalité c'est plutôt de voir, à partir des spécificités de chaque espace, comment arriver à trouver des solutions dans un cadre général et global qui tiendra compte de l'ensemble du territoire départemental et régional.

La diversité des espaces de collecte, et des acteurs en présence se répercutent logiquement sur les méthodes d'enquêtes et les outils à mettre en œuvre. Nous avons fait appel ici à deux types d'investigations généralement utilisées par les chercheurs en sciences sociales, notamment dans une approche hypothético-déductive : les entretiens directifs et les questionnaires. Pour compléter les données collectées par ces deux outils nous avons fait recours à un autre outil de recueil, à savoir l'observation, à travers l'usage d'appareil sophistiqué de prise d'image. Les entretiens directifs, jugés souvent plus aptes à fournir des informations approfondies, nous ont permis de nous entretenir à des personnes morales :

organismes institutionnels, structures associatives, opérateurs privés. Quant aux questionnaires, dont le but est de recueillir des impressions individuelles, ils sont destinés à des personnes physiques fortement touchées par la vulnérabilité foncière, comme les petits exploitants agricoles.

2.2.2. L'échantillonnage

Les techniques d'échantillonnage utilisées dépendent essentiellement des spécificités des différents espaces.

En guise de rappel, nous signalons que le marché central de Rufisque, a déjà fait l'objet d'intenses enquêtes de terrain lors de nos études en maîtrise. Des questionnaires, destinés, aux commerçants, aux clients, aux populations riveraines ont été élaborés puis administrés sur la base d'un échantillonnage bien déterminé en fonction de la population à enquêter. On a procédé, alors, de la manière suivante :

Pour les commerçants :

Compte tenu de la diversité des commerçants, ainsi que des installations commerciales il était impossible, pour nous, de faire une enquête globale. En effet, nous avons procédé, d'abord, à un regroupement des commerçants, en fonction des installations marchandes, (cantines, magasins, étalages, ambulants). L'audit des équipements marchands de la ville de Rufisque, réalisé en 1999 puis mis à jour en décembre 2005, par la municipalité, précise qu'au niveau du marché central, il existe 453 souks, 1948 étals, toutes natures confondues. Les cantines appartenant à des particuliers, généralement commerçants, ne sont pas prises en compte dans cet audit, de même que les magasins. Étant donné qu'il n'existe aucune base de données qui renseigne sur le nombre de cantines et de magasins, encore moins sur le nombre total de l'ensemble des installations commerciales du marché, nous avons décidé de faire un échantillonnage en se focalisant sur l'importance de chaque type d'installation par rapport à l'ensemble. Ainsi, sur un total de 120 questionnaires, nous avons procédé de la manière suivante :

- Les étals qui constituent, de loin, l'essentiel des installations du marché occupent la moitié, c'est-à-dire soixante questionnaires.

- Viennent ensuite, suivant l'ordre d'importance, les cantines, toutes catégories confondues, avec vingt cinq questionnaires, soit 21% ; et les magasins vingt questionnaires.

- Quant aux ambulants, du fait de leur caractère un peu particulier, c'est-à-dire qu'ils sont mobiles et échappent à toutes tentatives de contrôle, occupent quinze questionnaires, soit 12%.

Pour les clients :

Le marché central de Rufisque, accueille, chaque jour, un nombre impressionnant de clients venant de tous les coins du département. Du fait de leur diversité et de la variété de leur nombre, la taille de l'échantillon est portée à cinquante.

Pour les riverains :

Comme dans la plupart des grandes villes le marché central de Rufisque est caractérisé par la cohabitation entre installations marchandes et habitations du quartier Keury-Souf. Ainsi, une portion des questionnaires, dix, est destinée aux populations riveraines du marché. Celles-ci auront, sans doute, toujours, des impressions à livrer sur le marché. Retenons que les populations interrogées, généralement les chefs de ménage, habitent sur un rayon d'environ 100 mètres par rapport au point central du marché.

2.2.3. Compte rendu des travaux de terrain

Les enquêtes de terrains se sont déroulées de décembre 2009 à mi-avril 2010, soit une durée de 4 mois et demi.

D'une manière générale, plusieurs acteurs intervenant dans diverses structures (institutionnelles, associatives, privées), ont été rencontrées. Évidemment, l'accueil qui nous a été réservé n'est pas partout le même, il est plus ou moins agréable en fonction des acteurs, du niveau d'instruction et du niveau d'organisation de ces derniers ; mais aussi et surtout de la nature des informations à collecter (certains thèmes comme le foncier sont très sensibles). En effet, des réticences de nos interlocuteurs sont notées çà et là ; pour éviter qu'une telle attitude n'aie des répercussions sur le résultat final de nos études, nous avons développé diverses stratégies de contournement en essayant d'adapter nos outils de collectes aux réalités de terrains et aux comportements des interlocuteurs.

La lourde tâche que constitue la phase de collecte de données dans le cadre d'études doctorales, est le plus souvent émaillée d'un certain nombre de contraintes pouvant avoir plus ou moins d'influence sur le résultat final. Nos travaux de terrains n'ont pas fait exception à cette règle, dans la mesure où nous étions en face de quelques obstacles de taille que nous jugeons nécessaire d'énumérer dans cette partie.

- La période choisie pour le déroulement des enquêtes :

Le mois de décembre coïncide à la fin de l'année, aux périodes de fin d'exercice, de préparation et de tenue d'inventaires pour l'essentiel des structures institutionnelles et des entreprises. En effet, une fois

sur le terrain nous nous sommes rendu compte des difficultés d'avoir à notre portée des interlocuteurs. D'une part, le personnel qualifié est très limité dans la plupart des structures ; d'autre part, les quelques personnes capables de nous fournir des informations techniques et scientifiques sont déjà très occupées par les inventaires. Alors la seule solution qui s'offrait à nous est d'attendre la fin des inventaires pour essayer de décrocher un rendez-vous dans leur calendrier trop serré.

Dans ce même registre, mais cette fois-ci avec les associations des agriculteurs, on constate qu'il était plus commode d'organiser les enquêtes durant la période estivale (juin à octobre) correspondant à la saison des pluies qui est le moment des activités agricoles[38]. Cette situation aurait pu nous permettre de mobiliser le maximum dans le cadre d'un focus group pour des interventions plus diversifiées. Cependant, nous avons réussi tout de même à rassembler certains exploitants, les plus influents et les plus dynamiques sur le plan organisationnel pour réaliser des entretiens.

- L'absence de cadastre foncier local

En plus du déficit criard de personnel suffisamment qualifié évoqué précédemment, notamment au niveau des communes d'arrondissement et des communautés rurales ; l'autre contrainte de taille qui n'a pas manqué de porter préjudice à nos activités reste incontestablement l'absence de cadastre, document de référence pour une bonne maîtrise du foncier aussi bien dans les zones urbaines que rurales. Ainsi, nous éprouvons de réelles difficultés à renseigner de façon claire et concise les grandes interrogations que nous avons posées dans la partie relative au cadrage littéraire du dispositif foncier. Autrement dit, il est difficile de faire une répartition exacte des terres en fonction de leur statut juridique, et de prétendre faire une cartographie foncière des différentes collectivités locales du département de Rufisque.,

Toutefois, les autorités des services techniques départementaux développent actuellement des initiatives pour une bonne maîtrise et une meilleure visibilité des transactions foncières, avec la mise en place d'une MARP foncière qui constitue un traitement numérique des informations produites par les techniciens géomètres du Bureau des cadastres de Rufisque. Certes c'est une étape fondamentale pour la création d'un cadastre foncier ; mais on constate l'absence de coordination entre d'une part, les acteurs institutionnels qui sont en fait les principaux bénéficiaires dans la mesure où le foncier constitue une manne financière non négligeable, et d'autre part, les agents des services techniques chargés de veiller au respect des normes techniques liés aux pratiques urbanistiques.

[38] Il convient de signaler que les agriculteurs dont il est question ici exploitent les terres durant la saison pluvieuse car ils pratiquent l'agriculture sous pluie.

- L'attitude réticente des autorités de SOCOCIM industrie

L'approche développée par les responsables de ce puissant complexe industriel n'a pas été aisé pour nous permettre d'obtenir les renseignements utiles à notre étude. Le caractère très sensible du foncier au niveau de SOCOCIM industrie et ses environs, qui se manifeste ces dernières années par des interpellations judiciaires de natures diverses a forcement joué à notre défaveur. Par conséquent, une attitude de méfiance s'est très vite développée contre nous ; d'où les difficultés à convaincre ces industriels sur l'usage que nous allons faire des informations à collecter. Au contraire, nous avions donc eu beaucoup de mal à aborder les responsables industriels qui éprouvaient des craintes à se confier à nous par mesure de prudence et de sécurité. Ils trouvaient, ainsi, toujours des prétextes pour ne pas nous recevoir, malgré diverses tentatives de notre part avec des va et vient incessants.

DEUXIÈME PARTIE :

CADRAGE DE LA GÉOGRAPHIE ADMINISTRATIVE ET TERRITORIALE

Située à l'extrême Ouest du continent africain, la presqu'île du Cap-Vert rebaptisée région de Dakar abrite les terres émergées les plus avancées sur la façade atlantique. Cette situation géographique lui a procurée de nombreux avantages qui lui ont valu sa dynamique territoriale actuelle. A mi-chemin entre l'Europe et l'Amérique, Dakar occupait une position stratégique durant la longue période du commerce transatlantique (XVI-XIXeme siècle), mais aussi pendant l'impérialisme coloniale européen en Afrique pour la conquête des vastes espaces intérieurs du continent. Elle constituait, alors, le centre de décision et de commandement administratif, économique, politique et militaire de l'ensemble des possessions françaises d'Afrique de l'Ouest. En effet, lieu de concentration de la quasi-intégralité des investissements de grandes envergures, le petit village composé de petits hameaux perdus dans les dunes de la presqu'île s'est très vite métamorphosé pour devenir la plus grande métropole de l'Afrique Occidentale Française. S'étendant d'Ouest en Est, l'agglomération dakaroise a fini par rattraper la prestigieuse commune de Rufisque qui, désormais réduite à une simple ville satellite et fait partie de la grande banlieue dakaroise. L'extension spatiale s'est traduite sur le plan institutionnel par une fragmentation territoriale et une nucléarisation des pouvoirs de décision avec l'instauration de plusieurs échelons administratifs issus de la politique de décentralisation, particulièrement de la régionalisation adoptée en mars 1996.

CHAPITRE I. DYNAMIQUE TERRITORIALE DE LA REGION DE DAKAR

Certes, la rapidité et la brutalité du processus de métropolisation de la région de Dakar sont certes étroitement en relation avec le système colonial français ; néanmoins, on précise que le peuplement de cet espace remonte très loin dans le passé, bien avant l'arrivée des Européens sur le continent africain. Au cours du temps, l'urbanisation de la région consécutive au développement des activités économiques a déclenché la rivalité des deux principales villes, Dakar et Rufisque, pour le contrôle des échanges commerciaux liés à la culture de l'arachide. Les choix politiques de l'administration centrale se penchent en faveur de la ville de Dakar qui bénéficie d'une position géographique stratégique et de conditions naturelles plus aptes à la mise en place d'un port à vocation internationale. Très vite, le rythme de croissance urbaine de la ville de Dakar et de ses périphéries immédiates entraîne une saturation foncière inquiétante. Par conséquent, Rufisque et sa couronne périurbaine qui offrent les seules possibilités d'extension urbaine de la métropole sont envahies par divers types d'aménagement immobilier sont le théâtre d'une nouvelle vague d'urbanisation.

I. HISTORIQUE DE L'OCCUPATION SPATIALE

Le choix des zones de peuplement, par les différentes communautés humaines qui se sont succédées dans le temps et dans l'espace, depuis la période antique jusqu'à nos jours, n'a jamais été fortuit et s'explique en fonction de plusieurs paramètres. Ainsi, il est incontestable que les facteurs fondamentaux qui animaient les sociétés anciennes dans le peuplement de l'espace étaient la recherche de sécurité et d'éléments de subsistance afin de développer et de sauvegarder aussi longtemps que possible leur progéniture. Il importe alors, dans cette partie, d'étudier le processus de l'occupation spatiale dans le site de l'actuelle région de Dakar, pour mieux comprendre l'évolution du paysage urbain. En d'autres termes, il s'agit de voir comment ce site a réussi à devenir une véritable fourmilière humaine, quand on sait qu'il fait partie intégrante de cette région écologique du globe connue pour la très forte mobilité des populations, en l'occurrence le Sahel, qui est aussi l'une des plus fragiles et des plus vulnérables de notre planète.

1.1. Les origines du peuplement

Il est aujourd'hui loin d'être aisé de s'aventurer à expliquer l'historique du peuplement de l'actuelle région de Dakar ; au contraire c'est une tâche très difficile. De plus, force est de souligner que le Sénégal, dans ses limites géographiques actuelles ainsi que la région de Dakar qui sont de création relativement récente, n'existaient pas dans le vocabulaire administratif et territorial. En effet, ils sont intégrés dans des ensembles beaucoup plus vastes selon les époques, comme l'explique Diouf (2001) : « *Le Sahara pour la préhistoire et la protohistoire, le Soudan pour la période médiévale, la Sénégambie et l'Afrique occidentale française (AOF) pour la période moderne et enfin le Sahel pour la période contemporaine* » (Diouf M, 2001).

Certes, les travaux des chercheurs et la transmission orale ont fourni de nombreux et précieux renseignements sur les différentes formes d'occupations humaines, néanmoins, on reconnaît aujourd'hui que la période préhistorique et protohistorique reste encore mal connue du monde scientifique et ceci malgré des avancées significatives notées ces dernières décennies. Une telle méconnaissance s'explique, souligne Joseph CUOQ, par le fait que cette partie du continent africain constitue « *un pays immense aux ethnies multiples, […], aux siècles obscurs* », caractérisé par « *la rareté de la documentation écrite et archéologique, les incertitudes de la tradition orale, les fantaisies des mythes et des légendes [...]* », (Cuoq, 1984) En dépit de ces handicaps non négligeables, la curiosité du monde scientifique avec des chercheurs dotés d'un esprit toujours ouvert à la quête de connaissances, a permis l'acquisition d'une certitude que l'Afrique tropicale fut le fief de grandes sociétés humaines. En effet, les recherches ont

démontré que plusieurs millénaires avant notre ère d'importantes communautés humaines se sont succédées dans cet espace, en instaurant des formes de civilisations rurales et urbaines d'une grande complexité, en sachant faire preuve, en même temps, d'une forte adaptation aux conditions naturelles marquées par des réchauffements climatiques spectaculaires engendrant une longue période de sécheresse puis de désertification du Sahara[39].

L'Afrique tropicale n'a jamais été une entité géographique isolée du reste du monde[40], ou du moins avec les anciennes États théocratiques du Golfe persique et du Moyen-Orient, et de la Méditerranée, avec qui elle nouait des relations commerciales intenses, dominées surtout par le trafic d'esclaves. Toutefois, c'est sans doute avec la prolifération du commerce transsaharien, dans un nouveau contexte politique et économique marqué par une montée en puissance de négociants Arabes et Berbères du monde méditerranéen animés par une double volonté de recherche de produits commerciaux et de propagation de la religion musulmane au pays des Noirs, que l'Afrique tropicale, devenue un marché privilégié, s'est véritablement ouverte au reste du monde.

Le dynamisme des échanges a entrainé l'affermissement des relations et le rapprochement des civilisations Arabo-berbères du monde méditerranéen de celles des Noirs du Sud du Sahara jusqu'au golfe de Guinée, favorisés par la facilité des réseaux de communication reliant les deux zones. La position géographique du Soudan, à laquelle s'ajoutent la richesse économique caractérisée par l'existence de diverses zones écologiques complémentaires, et la diversité des voies de communication, (pistes terrestre et réseau hydrographique très dense), qui se recoupent par endroit en reliant les zones de production et de consommation, et à usage relativement facile, sont des atouts de taille ayant permis une bonne connexion aux réseaux d'échanges. En conséquence, par la force des événements le Soudan est devenu, en fonction des produits, la source d'approvisionnement ou la zone de transit privilégiée d'un monde Arabo-berbère plus que jamais connecté aux trafics transsahariens.

---

[39] « En résumé -souligne Diouf, M, on retient que, vers 4000 avant J.C., le Sahara et ses verts pâturages accrochés à des massifs bien arrosés sont fréquentés par des pasteurs de bovins. (…) A partir de 2000 avant J.C., le climat devient plus sec et la géographie actuelle de l'Afrique se dessine peu à peu. Le Sahara perd ses habitants, les éleveurs commencent leur exode vers le Sud. Le mil, le sorgho et le riz sont domestiqués. Entre 2000 avant J.C. et notre ère, apparaît la métallurgie du cuivre, puis celle du fer. Les concentrations humaines sous formes de villages apparaissent ». Idem.

[40] Cette réalité que nous trouvons utile de mentionner ici, constitue une remise en question de certaines thèses défendues par de grands penseurs, qui à l'image de Hegel, écrivaient que « l'Afrique, aussi loin que remonte l'histoire, est restée fermée au reste du monde ; c'est le pays de l'or, replié sur lui même, le pays de l'enfance, qui, au-delà du jour de l'histoire consciente, est enveloppée dans la couleur noire de la nuit » (G.W.F. Hegel, 1965 : 247).

Ce vaste espace désigné par les Arabes sous le nom de « *Bilad al-Soudan* » (le pays des Noirs)[41], qui a fait l'objet de plusieurs investigations scientifiques, connaît des délimitations géographiques différentes en fonction des auteurs. S'il est reconnu, par tous, qu'il couvre l'ensemble de la bande sahélo-soudanaise allant de l'Atlantique à la Nubie sur une longueur d'environ 6000 km, c'est plutôt dans son zonage géographique que des divergences subsistent. D'un côté, le Soudan est perçu comme une grande entité formée de trois sous-ensembles. Diouf Mamadou partisan de cette thèse précise qu'il s'agit du « *Soudan oriental (qui correspond à peu près à ce que l'on a appelé, durant la période coloniale, le Soudan anglo-égyptien), le Soudan central (du Tchad au Soudan actuel) et le Soudan occidental (du Sénégal d'aujourd'hui au lac Tchad).* D'un autre côté, se distinguent les auteurs qui ont réduit le Soudan médiéval en deux grands sous-ensembles : le « *Soudan occidental* » de la Côte Atlantique à Kano (au Nigéria), et le « *Soudan oriental* » qui s'étend de Kano au Nil. Inutile de s'attarder sur cette différenciation spatiale, notre objectif, dans cette partie, est de montrer, à juste titre, l'appartenance de notre zone d'étude au territoire du Soudan de l'époque médiévale, précisément dans sa partie occidentale. Par conséquent, il est fort probable que son évolution subisse, directement ou indirectement, l'influence de l'histoire mouvementée de cette entité géographique.

L'expansion du monde musulman conjuguée à une demande sans cesse croissante en or, source de devise monétaire, de prospérité, de pouvoir et de domination, provoqua l'afflux massif des arabes, qui telle « *une marée, irrésistible -ayant- recouvert les basses plaines du Maghreb et débordé sur les franges méridionales du Sahara* » (Cuoq, 1984 : 3) progressèrent vers le pays des Noirs désigné, à travers les récits des auteurs arabes, comme la terre de l'or par excellence.[42] Dans ce contexte on ne peut parler de colonisation, car cela suppose une installation durable des arabes, or ces derniers venaient juste faire du commerce et rentraient chez eux au Maghreb une fois leurs objectifs atteints. Dans sa contribution à une des *Annales de la Faculté des lettres et sciences humaines de Dakar*, intitulée « *Mélanges* », offerte en hommage au Pr Cheikh Bâ, Brahim Diop illustre parfaitement cette image tant rêvé que les arabes avaient du Soudan médiéval. En reprenant, ainsi, les propos tirés de certains récits, il raconte que « *dans ce pays, pensent beaucoup d'auteurs arabes, l'abondance (du métal) est telle qu'il suffit de se baisser pour en ramasser, car le sol même est or [Cuoq 1975 : 60 et 69]. Certains affirment qu'on le récolte comme des carottes ou qu'on le retrouve dans les racines des plantes après l'inondation sous forme de*

[41] Sur les chroniques arabes, Voir Diouf, M, Idem, qui nous fournit une liste de références : *Cuoq, J, (traduction et annotations), Recueil des sources arabes concernant l'Afrique occidentale du VIIeme au XVIeme siècle (Bila al Soudan). Paris, CNRS, 1975 ; des sources internes : Es Sa'di, Tarikh es Soudan (traduction de Houdas). Paris, Leroux, 1900, et M.Kati, tarikh El Fettâch (traduction de Houdas et Delafosse). Paris Leroux, 1910 ; un ouvrage d'histoire : Charles de la Roncière, La découverte de l'Afrique au Moyen âge. Paris, Imprimerie nationale, 1925.*

[42] Il ne s'agit pas ici de colonisation car les commerçants arabes ne cherchent en aucun cas à s'installer durablement ou de manière définitive dans le Soudan.

pierres ou de graviers. D'autres, sans doute inspirés par les célèbres contes arabes des Mille et une nuits [Bencheikh et Miquel 1991], déclarent que dans les cours princières, tout est en or : lits, sièges et parasols, armes, caparaçons colliers de chien et même le rocher où l'on attache le cheval du roi [Cuoq 1975: 269-270] » (Diop B, 2003).

Effectivement les auteurs arabes ont bien eu raison de glorifier la richesse aurifère du Soudan, particulièrement sa partie occidentale qui fut incontestablement pendant tout le Moyen-Âge le premier producteur de l'or devant l'Afrique orientale. Les gisements aurifères, abondant dans les vallées alluviales des grands cours d'eau, étaient beaucoup plus fréquents dans le haut Sénégal, le Niger, et la Volta (côte de l'or). L'ampleur des trafics du commerce transsaharien, dont l'apogée s'est étendue du XIIIeme au XVIeme siècle de notre ère, bouleversa sensiblement l'organisation spatiale de l'Afrique tropicale. L'émergence de nouveaux pôles politique et économique, et la diversité des zones de production influèrent profondément sur les réseaux de communication existants. Sur le plan social, les trafics engendrèrent une nouvelle logique d'organisation socio-économique qui se manifeste par la distinction de trois groupes privilégiés : les négociants arabes, les membres de l'administration impériale et les intermédiaires. Ainsi, les négociants arabes issus du monde méditerranéen demeurèrent les maîtres incontestables du commerce, car ils se donnèrent le privilège de fixer le prix de certaines marchandises dont l'or, puis d'organiser et de contrôler les caravaniers qui traversent le Sahara ; l'empereur et ses proches collaborateurs imposèrent des taxes à toutes les catégories de commerçants qui transitèrent ou écoulèrent leurs produits sur leurs territoires respectifs ; quant aux intermédiaires, désignés souvent sous le nom de « *courtiers noirs* », ils disposèrent des moyens de faire transiter les produits des zones de production vers les grands marchés.

La richesse des zones de production, diverses et complémentaires, entraina l'émergence de véritables axes vitaux d'échanges qui formèrent des réseaux complexes, bien structurés et organisés à partir de grands noyaux urbains issus des trafics transsahariens. De nombreux itinéraires plus ou moins importants conduisent vers les villes, qui sont créées en fonction de leur importance stratégique, où ils convergent pour constituer des systèmes ouverts et en interrelation. Parmi les villes les plus illustres qui rayonnaient dans le Maghreb et le Soudan on peut citer : Sijilmâsa, Tamdûlt, Wadan, Taghaza, Chinguetti, Awdâghost, Tékrur, Ghâna, Tombouctou, Gao, Niani, Kano, etc. Elles sont, alors, devenues les plus grands débouchés du commerce transsaharien. En effet, le contrôle de ces espaces stratégiques détermine le tournant décisif de l'histoire politique et économique des différentes dynasties qui ont régné au Soudan et au Maghreb du VIIIeme au XVIeme siècle. Dans la partie soudanaise, trois grands empires ont réussi à marquer leur empreinte sur le contrôle des transactions commerciales transsahariennes. Il s'agit successivement de l'empire du Ghana, du Mali et du Songhay ou Gao. Ils ont pour caractéristique principale d'avoir réussi à unir, sous une autorité unique, l'essentiel des royaumes du Soudan occidental.

Considéré comme la plus ancienne construction étatique de l'histoire de l'Afrique de l'Ouest, l'empire du Ghana ou « pays de l'or » doit sa puissance à ce métal précieux dont la demande à l'époque médiévale, notamment chez les Arabes de la Méditerranée, était importante. Incontournable dans le commerce transsaharien, il acquit un statut de pôle politique et économique non négligeable dans le sud du Sahara. En effet, au plus intense des transactions commerciales, les autorités impériales imposèrent des taxes sur tous les produits qui transitent sur leur territoire de contrôle. La puissance du Ghana fut perceptible à travers son organisation territoriale, comme en témoigne sa capitale, Koumbi Saleh, qui présente une morphologie assez révélatrice des distinctions sociales, avec d'une part le quartier des musulmans composés de riches négociants, et du cercle restreint des lettrés et des juristes ; d'autre part, le secteur, où est édifié le palais royal, regroupant une importante portion des Africains noirs adeptes des pratiques traditionnelles[43]. Les assauts du mouvement Almoravide, certes plus intéressé par les États du Maghreb et de l'Espagne pour la propagation d'un Islam purifié, n'ont pas pour autant épargné le monde du Soudan. L'attaque d'Awdaghost au XIeme siècle, par les Almoravides, constitua un coup dur pour le Ghana qui éprouva de plus en plus de difficultés à gérer les rebellions de ses royaumes tributaires. C'est dans cette atmosphère mouvementée, d'attaques externes et de rebellions internes, que succomba le premier empire Noir connue du Soudan occidental. Il a eu le mérite d'être une puissance commerciale ayant propulsé le rayonnement d'importantes cités urbaines en relation à la religion islamique qui d'ailleurs s'est consolidée avec le mouvement Almoravide.

Après la décadence du Ghana, il a fallu attendre près de trois siècles pour voir l'émergence d'un second grand empire en Afrique de l'Ouest. Il s'agit du Mali qui est issu des jeux d'alliances et de conflits entre divers protagonistes qui ont des soubassements d'ordre économique, politique et social[44]. Les principaux enjeux furent le contrôle des produits commerciaux (or du Soudan et sel du Maghreb), des réseaux hydrographiques qui facilitent la liaison des différentes zones de production et de consommation. L'empire centralisé autour du pays des Manding compte sous sa tutelle des provinces, des cantons et des villages confiés à un des représentants souverains agissant aux ordres du *Mansa*[45]. Al-Umari, cité par Cuoq (J), précise que l'empire comptaient 13 provinces dont à l'Est, Gao, Kabara (Port de Tombouctou

---

[43] En rapportant des propos de Al-Bakri, Cuoq, J, (1984 : 48) écrit que : « la Ghana est entrain d'accéder à un genre de vie urbain et commerçant ; fétichisme et Islam cohabitent encore comme deux sociétés, la traditionnelle et la moderne, mais cette dernière prend petit à petit le dessus par la pente naturelle même des choses » ;

[44] Les commerçants arabo-berbères chassés du Ghana par les Susu, puis se replièrent vers le Nord où ils fondèrent Walata, furent obligés de nouer des relations avec les Soninkés de Néma pour pouvoir conserver leurs relations commerciales avec le Soudan. En fait, les arabo-berbères avaient tout intérêt à appuyer l'alliance Malinké-Soninké pour lutter contre la puissance montante des Susu. (Voir Cuoq, J, 1984 : 71).

[45] C'est le titre donné aux plus prestigieux rois du Mali

sur le Niger) et, à l'Ouest, Ghana, Zafun, Tékrur, Sanaghana (probablement région de Saint-Louis du Sénégal). Toutefois, cette organisation territoriale relativement harmonieuse ne pouvait pas cacher les dangers et les distorsions qui menaçaient la cohésion de cet immense empire. Contrairement à l'empire du Ghana, où la décadence est causée par des attaques externes (le mouvement des Almoravides), l'effritement du Mali est plutôt lié aux razzias des séparatistes des provinces internes. Les sources ont révélé des mouvements de révoltes de certains chefs de provinces contre le pouvoir royal. Les Mansa se trouvèrent dans l'incapacité de faire face à cette remise en question, de plus en plus pressante, des liens qui unissaient le pouvoir central aux provinces. Les séparatistes les plus redoutables furent les Songhay dans le Nord-Est, les Touaregs dans le Nord autour de Toumbouctou et les Mossi du Yatenga dans le Sud. Les assauts répétés des rebelles, qui ambitionnaient de se positionner pour le contrôle des routes commerciales, auxquels s'ajoutent les problèmes qui s'établissaient à l'intérieur même des manding, le Mali du XVeme siècle se réduisit à son territoire d'origine. En effet, les Songhay de Gao se présentèrent comme successeurs du Mali au rang des grands empires Ouest africains.

Les bases de l'empire Songhay remontent au XIeme siècle avec une succession de trois dynasties : les Zâ (du XIeme siècle jusqu'à 1275 environ), les Sonni (de 1275 à 1493), les Askia (de 1493 à 1591). C'est à partir de la dynastie des Sonni fondée par Ali Kolon, instigateur des razzias contre l'empire du Mali, que Songhay a véritablement commencé à s'imposer dans le territoire du Soudan. Une des personnalités influentes de cette époque, Sonni Ali, prit possession en 1476 des plus prestigieuses villes commerciales et religieuses du Soudan occidental, à savoir Djenné et Tombouctou, et contrôla par la même occasion toute la vallée du Niger. Il s'agit là d'une conquête très symbolique de deux « *mamelles nourricière* » de l'empire : Tombouctou, où vivait une importante communauté arabes et berbères en rapport direct avec le Maghreb, a servi de courroie de transmission avec le monde musulman, d'où sa réputation de ville religieuse et intellectuelle[46] ; Djénné quant à lui est la plus importante zone de drainage de l'or et du cola. Le règne de Askia Muhamed au début du XVIeme, fervent adepte de l'Islam, consolidé la protection de ces villes stratégiques. L'empire Songhay bénéficie ainsi de l'appui d'une puissante bureaucratie de lettrés, à laquelle s'ajoute une force militaire vivace et solide. Néanmoins, la cohésion territoriale s'effrita durant les années qui suivirent la disparition de l'Askia Muhammed par des querelles internes de succession notées au sein du clan royal. En effet la fragilité du pouvoir impérial, dans un contexte géopolitique marqué par l'émergence des échanges sur la Côte atlantique, qui annonça le déclin du commerce transsaharien, facilita la conquête du Songhay par les Marocains en 1591. L'objectif est de

[46] S'expliquant sur la forte présence de l'Islam savant à Tombouctou et Djénné, Cornevin, R, déclare qu'« il ne faut donc pas porter aux nues l'Université de Sankoré, (…), mais il ne faut pas non plus minimiser son rôle qui fut très important dans la promotion intellectuelle et spirituelle des Musulmans noirs ». (Cornevin, R, 1966 : 225).

contrôler directement les zones de production du Soudan face aux menaces que constituait le glissement des transactions commerciales vers les côtes Atlantiques.

Avec cet épisode qui marqua l'effondrement du dernier grand empire du « *pays des Noirs »,* le Soudan va connaître une autre tournure de son histoire. L'émiettement territorial est devenu la règle; une multitude de petits royaumes et de chefferies traditionnelles se développèrent dans un environnement où les plus forts razzièrent, torpillèrent et livrèrent les plus faibles à l'asservissement, à la torture, brefs à l'esclavage. Au même moment, la découverte du nouveau monde ou l'Amérique, suscitant un immense besoin de mains d'œuvres serviles pour ses grandes plantations, changea radicalement la géographie des échanges commerciaux du « *Bilad al-Soudan* ». Désormais, les comptoirs installés par les navigateurs européens, à la recherche d'esclaves, le long des côtes atlantiques, et qui sont devenus les centres de traites, les zones de transit privilégiées des transactions commerciales, prennent la relève des centres urbains continentaux. Le développement du commerce transatlantique, témoignant de la « *victoire de la caravelle sur la caravane* », fut un coup dur pour les prestigieuses villes jusqu'ici concentrées à l'intérieur du continent. Celles-ci abandonnées au même titre que le commerce transsaharien sombrèrent dans une phase de décadence progressive.

1.2. Le contact avec les Européens

L'arrivée des premiers navigateurs européens sur les côtes de l'Atlantique a engendré une réorganisation fondamentale de l'espace Ouest africain, par le biais d'une restructuration de la géographie des activités économiques. S'il est reconnu, grâce aux sources arabes, à la tradition orale, et aux récits des historiens, que l'intérieur du continent correspondant au cours supérieur du Niger était le noyau des grands empires et source d'une véritable civilisation bien organisée ; sur la façade atlantique, les récits des navigateurs européens ont révélé une organisation plutôt confuse, un émiettement d'autorité (effondrement du grand royaume du Djolof en ce qui concerne le Sénégal). Le Moyen-Age peut être, alors qualifié de période obscure pour les territoires du littoral atlantique très excentrés par rapports aux centres de transaction du commerce transsaharien. L'environnement anarchique de confusion et d'émiettement des pouvoirs profita aux navigateurs européens qui installèrent des comptoirs sur la côte atlantique sans trop de difficultés. Dans un premier temps, les navigateurs se présentèrent uniquement pour la recherche de produits commerciaux. Au fur et à mesure, ils affichèrent une réelle volonté d'installer des comptoirs sur les côtes atlantiques afin de se positionner et d'asseoir la sécurité des navires et des traitants dans un contexte où le contrôle du commerce atlantique suscita de très fortes rivalités entre les puissances européennes.

Á quelle époque les européens ont découvert les côtes de l'Afrique tropicale, de quelle nationalité étaient les premiers navigateurs ? Comme on peut s'y attendre, ces interrogations font apparaître divers point de vue. Delafosse en faisant l'état des lieux des différentes discussions menées autour de ce sujet, constata que deux thèses s'affrontent : d'une part, celle de Villault de Bellefond, selon laquelle les marins Normands furent les premiers à être en contact avec les côtes africaines ; d'autre part, le Vicomte de Santaren qui trancha au profit des Portugais. Toutefois, dans la poursuite de son analyse, Delafosse (1931) rejeta toutes les deux thèses, en précisant que c'est plutôt à des Espagnols (vers 1230) d'abord, puis à des Italiens (vers 1292) qu'il « *faille attribuer l'honneur d'avoir, les premiers, abordés aux rivages du pays des nègres »*.

Qu'en est-il pour le Sénégal et les côtes sénégambiennes ? Nous allons donc insister davantage sur cette partie de l'Afrique de l'Ouest, pour ne pas trop s'éloigner de notre cadre d'étude, bien vrai que celui-ci ne constituait pas un espace isolé et fermé du reste du Soudan médiéval. Á en croire l'analyse de Delafosse, que nous avons signalée précédemment, l'embouchure du Sénégal est atteinte pour la première fois, vers 1230, par des Espagnols, dont un moine franciscain a pris le soin de relater le voyage, qui d'ailleurs sera utilisée plus tard, en 1402, par le Normand Jean de Bethancourt quand il fit la conquête des Canaries. Seulement, à cette époque, il s'agissait, essentiellement, de navigateurs anonymes qui effectuaient de lointains voyages sans pour autant relater les événements qu'ils ont vécus, les natures et les cultures qu'ils ont rencontrées. Est-il logique dans ces conditions de parler de découverte ? Ne doit-on pas réduire ces voyages obscurs à de simples promenades de navigateurs dans la mesure où ils n'ont pas permis de lever les voiles sur les côtes africaines de l'Atlantique ? On estime, alors, que la découverte des côtes africaines est à mettre en relation avec l'existence de sources écrites, manuscrites ou récits de voyage émanant des navigateurs très curieux et soucieux de fournir le maximum de renseignements à leurs mandataires. Dans ces conditions, rien de surprenant que la découverte des Côtes africaines soit attribuée à des navigateurs portugais, dans la mesure où ils sont les premiers à rédiger, sur les côtes africaines de l'Atlantique, des relations de voyage assez fournies, bien conservées, et reconnues par leurs voisins européens.

Après plusieurs siècles de marasme, l'Europe de la Renaissance se lança à partir du XVème siècle à la découverte du monde. Des navigateurs portugais se jetèrent sur l'Atlantique dans l'espoir de trouver de nouvelles routes pour rallier les Indes légendaires. C'est dans cette mouvance que Denis Dias, au commandement de caravelles portugaises, découvrit, au large du Cap-Vert, en 1444 l'île de Ber[47]. Cette

[47] Cette île fut ensuite baptisée par les portugais l'île de Palma, puis devint plus tard, sous la tutelle des hollandais, l'île de Gorée, nom qu'elle continue encore de porter.

entreprise marqua le début d'une prise de position réelle et durable des Européens sur les côtes sénégambiennes où leurs prétentions évoluèrent au fil du temps. D'ailleurs, peu à peu, d'autres Nations européennes vinrent exercer d'intenses activités commerciales sur les côtes sénégambiennes. Il en est ainsi pour les Français, les Anglais, les Hollandais puis les Espagnols. Chacune de ces puissances européennes ambitionnait de contrôler à sa guise les activités commerciales des côtes sénégambiennes. En effet, les relations demeurèrent très souvent tendues, quitte à recourir à la force pour la possession définitive d'un territoire.

Au moment des premières années de découverte des côtes sénégambiennes, toute la zone comprise entre les fleuves Sénégal et Gambie, constituait une seule entité politique, le Grand Djolof. Celle-ci était, certes sous la domination des grands empires successifs du Soudan médiéval, mais elle profita de sa position excentrée, par rapport aux plus importants axes et centres d'échanges du commerce transsaharien, pour bénéficier d'une autonomie relative. Créé au XIIIeme siècle par le légendaire souverain Ndiadiane Ndiaye, le Djolof regroupait en son sein les provinces du Cayor, du Baol, du Walo, du Sine Saloum et une partie du Fouta Toro. Toutefois, la cohésion entre le Djolof et ses provinces vassales n'était pas pour autant assurée, comme en témoigne les diverses formes de rebellions enclenchées durant cette période. Les hostilités les plus spectaculaires furent menées par les indépendantistes du Cayor. Ainsi, au milieu du XVIème siècle, la Guerre d'indépendance déclenchée par un jeune prince du Cayor avec le soutien de son oncle du Baol marqua le début de la fin du Grand Djolof. Évidemment, les soubassements de cette guerre d'indépendance étaient le développement du commerce de l'Atlantique. Avec une position stratégique qui lui confère une large ouverture sur le littoral, le Cayor avait besoin d'une plus grande autonomie pour tirer profit de l'économie atlantique. Après le Cayor en 1549, le Baol en 1555, toutes les autres provinces devinrent autonomes. L'unité de cet empire, qui constitue l'épine dorsale du Sénégal d'aujourd'hui, s'ébranla progressivement. En effet, le Djolof est réduit à une petite royauté dans la partie centrale du Sénégal. Désormais, avec la dislocation du Grand Djolof, toute la Sénégambie est transformée en une multitude de petites royautés rivales, au profit des Occidentaux[48].

Á l'image du commerce transsaharien, la dimension religieuse occupe une place non négligeable dans les transactions transatlantique. Cette fois-ci le christianisme est aussi à l'honneur. Il fait ainsi ses premières incursions à côté de l'Islam en perte de vitesse au profit des pratiques traditionnelles. Les pouvoirs européens ont trouvé, ainsi, dans leurs tentatives de christianiser les Noirs par l'intermédiaire de missionnaires, comme un moyen d'étendre et de consolider leur hégémonie dans les côtes

[48] Les puissances occidentales en quête de terres en Afrique profitent des rivalités, très souvent tragiques et sanglantes, entre les micro-royaumes en place pour progresser plus facilement dans leurs stratégies de colonisation.

sénégambiennes. Déjà « *en 1635, le Père Alexis, capucin de Saint-Lô, part de Dieppe et se rend à Rufisque, où il fonde la première mission chrétienne française. […], l'année suivante, il poursuit son œuvre d'évangélisation à Portudal et à Joal - sur la petite côte sénégalaise* -» (Delafosse, 1931 : 10,11).

La présence des Français sur la côte occidentale d'Afrique s'est manifestée, dès le début du XVIIeme siècle, par l'installation de divers comptoirs embryonnaires. Les Français accordèrent une importance particulière aux côtes sénégalaises, où ils ont trouvé une certaine familiarité après plus de deux siècles de fréquentation. En effet, ils décidèrent d'en faire leur base, le point de contrôle de toutes leurs activités commerciales et militaires.

Le premier établissement permanent des Français sur la côte sénégalaise fut, alors, édifié en 1638 à Bieurt, au voisinage de l'embouchure du fleuve Sénégal. Ce poste, œuvre du capitaine Thomas Lambert, fut détruite quelques années plus tard par un raz de marée. Après une autre construction à Bocos, qui connu le même sort, un nouveau poste fut élevé, non loin, à Ndar[49] en 1659. Le choix du site fut bien sûr stratégique, dans la mesure où le Fleuve Sénégal fut un endroit privilégié pour le commerce de la gomme.

Au Sud du Sénégal, les transactions commerciales des navigateurs français étaient éclipsées par des navigateurs portugais soutenus énergiquement par leurs gouvernements. La négligence des Français, qui accordaient très peu d'intérêt à cette partie du Sénégal, profita aux Hollandais. Ces derniers occupèrent l'île de Gorée en 1588 suite au retrait des Portugais, désormais sous la domination de l'Espagne. Á partir de la seconde moitié du XVIIeme siècle, le commerce triangulaire (Europe-Afrique-Amérique)[50] s'est considérablement intensifié et la suprématie de la flotte Hollandaise sur les transactions commerciales était incontestable. Face à cette nouvelle donne, la Monarchie française, soucieuse de tenir tête aux Hollandais, entreprit sous l'initiative de Colbert la création de la Compagnie des Indes occidentales, en substitution des nombreuses entreprises locales et des compagnies privées existantes. La nouvelle compagnie eu le privilège du monopole du trafic français sur la totalité des Côtes occidentales de l'Afrique. Á défaut d'asseoir son monopole sur les côtes sénégalaises, la politique de Colbert a eu le mérite de porter ses fruits de l'autre côté de l'Atlantique, sur les Antilles, où la Compagnie des Indes

[49] Cet édifice, sans doute beaucoup plus solide que les précédents, fut dénommé, en l'honneur à Louis XIV, Fort de Saint-Louis. Ainsi, s'éleva la première grande construction de l'un des plus prestigieux établissements coloniaux de la France, à savoir la ville de Saint-Louis chef lieu de la future colonie du Sénégal et de l'AOF.

[50] De manière simplifiée, le commerce triangulaire se manifestait comme suit : produits finis de modestes qualités, transportés d'Europe, sont commercialisés en Afrique en échange avec des esclaves, qui à leur tour furent acheminés en Amérique où ils travaillèrent dans des exploitations de cannes à sucre surtout, et de là, enfin les européens s'offrent du sucre qu'ils ramènent en Europe, contre des esclaves.

occidentales devint la seule maîtresse après avoir chassé les compagnies hollandaise. Dès la fin des années 1670, Colbert se félicitant des résultats de sa politique dans la circulation du sucre en Europe s'adressait à De Bass en écrivant que « l*es étrangers (Hollandais) ne nous apportent plus de sucres pour notre consommation et nous commençons même, depuis six semaines ou deux mois, de leur en envoyer, en sorte que nous voyons des espérances certaines d'une augmentation encore beaucoup plus considérable dans notre commerce et notre navigation* »[51]. Toutefois, les Français ont très tôt compris qu'il fallait se mettre en garde de crier victoire ; la véritable lutte contre la suprématie hollandaise devait être le contrôle des zones d'approvisionnement en main d'œuvre, étant donné que les traitants hollandais furent les pourvoyeurs des îles des Antilles en esclaves pour les plantations de sucre. Dans ce contexte, aux Français établis sur la côte sénégalaise fut confiée la lourde mission d'en éliminer les compagnies hollandaises. Ainsi, en 1677, l'amiral d'Estrées lança les hostilités au large du Cap-Vert et occupa l'île de Gorée, ainsi que des comptoirs stratégiques, tels Rufisque, Portudal, Joal que les hollandais avaient hérité du Portugal. Ducasse, successeur d'Estrées sur les côtes du Cap-Vert, prit définitivement possession de ces territoires au nom de la nouvelle compagnie du Sénégal, désormais maîtresse du commerce français sur les côtes de l'Afrique occidentale et de la traite négrière aux îles des Antilles.

Néanmoins, la prise de possession de la côte sénégambienne sema une polémique, suite à un soit disant traité que Ducasse affirma avoir passé avec les royaumes de la côte du Sénégal en 1679.Il semble que des investigations effectuées aux Archives coloniales ont révélé qu'il existe un « *Mémoire, pour justifier la propriété de la Compagnie du Sénégal de tout le Rivage de la terre ferme, depuis le Cap-Vert jusqu'à la rivière de Gambie* »[52]. En fait, ces clauses dont le contenu était méconnu des chefs indigènes, n'eurent aucune reconnaissance aux yeux des chercheurs. D'ailleurs, au mois de janvier de la même année les rois du Baol et du Sine firent subir une lourde perte en marchandises aux comptoirs de Portudal et de Joal, puis arrêtèrent des membres de l'équipage de la compagnie du Sénégal. Peu de temps plus tard, des pertes humaines furent enregistrées suite à une attaque par surprise, de la base française de Rufisque, par des partisans du Cayor. Mais la répression fut lourde de conséquences pour les indigènes. En plus ces événements désastreux ont servi de leçons à Ducasse qui décida alors de renforcer sécurité des Français par la mise en place d'une base française à Gorée. C'est d'ailleurs dans ce climat de tensions entrecoupées de traités qu'évoluèrent les relations entre Français et Africains jusqu'à la fin du XIXème siècle.

---

[51] Extrait de Clément, P, tome III, 1865, cité par Ly, A.

[52] Ce Mémoire constituait un compte rendu de l'activité de Ducasse sur la côte d'Afrique en 1679. (voir Ly A, 1993 : 145).

L'un des faits marquants de la présence des Européens sur les côtes occidentales de l'Afrique fut la rivalité franco-anglaise tout au long du XVIIIème siècle. La position de l'Afrique au rang de pourvoyeuse principale d'esclaves est plus que jamais fortifiée avec l'essor croissant des productions sucrières des colonies de l'autre façade de l'Atlantique. La supériorité navale anglaise constitue un coup dur pour les Français qui verront leurs établissements les plus stratégiques passés sous contrôle des Anglais. En ce qui concerne les côtes sénégambiennes, déjà en 1697, les îles de Saint-Louis et Gorée furent occupées par les Anglais. La paix de Paris signée en 1763 ne rendit aux Français en Afrique que le comptoir de Gorée et ses dépendances, à savoir Rufisque, Albréda, Joal et Portudal. Il a fallu attendre 1778, année où les anglais étaient préoccupés par la guerre de l'indépendance américaine, pour que les Français, sous le commandement du duc de Lauzun, reprennent Saint-Louis. Ce dernier réunit, alors, administrativement tous les grands établissements européens de la côte sénégambienne (Saint-Louis, Cap-Vert, Gorée, Gambie), pour le compte de la France sous le nom de colonie du Sénégal et dépendance dont il fut le premier gouverneur. Toutefois, les hostilités pour la possession des établissements de la côte sénégambienne se poursuivirent au cours des années suivantes ; telle fut la principale caractéristique des relations franco-britannique en Afrique et cela jusqu'à la conférence de Berlin dans le dernier quart du XIXème siècle. Cette conférence a marqué une étape fondamentale de l'histoire de l'Afrique désormais partagée et colonisée dans son intégralité par les grandes puissances occidentales.

II. LA COLONISATION : FONDEMENT INCONTESTABLE DE L'ORGANISATION TERRITORIALE

L'idée d'une colonisation a toujours rencontré des mouvements d'hostilités du côté de la métropole ; aux yeux de certains citoyens l'entreprise coloniale est une expérience absurde, inutile et non rentable. D'ailleurs, pendant plus de deux siècles de présence en Afrique, les Français se désintéressèrent de toute expérience de colonisation des terres africaines, leur unique préoccupation était la recherche de produits commerciaux. En réalité les traitants étaient très mobiles (surtout avec le commerce triangulaire), et, pour des raisons économiques, n'avaient pas assez de temps de se fixer durablement sur un seul et même endroit. Dans son Mémoire sur le Sénégal écrit en 1783, Mojiziou précise que « *le Sénégal, comme toutes les parties de la côte d'Afrique où les nations européennes sont fixées, n'a de valeur qu'en raison de l'étendue de son commerce : ce n'est point une possession territoriale ; la France ne peut ni concéder, ni défricher ; elle est la nation privilégiée que le droit de conquête a rendue seule propriétaire du commerce, et non du pays, comme tous les Européens qui sont établis dans les parties de la côte d'Afrique et dans l'Inde...* » (Ly, 1993). Cependant, le contexte politique et socio-économique qui régna à partir du dernier quart du XIXeme siècle renversa la donne. Les grandes puissances européennes hantées par les succès de la révolution industrielle, se trouvèrent dans une situation de crise de surproduction ; en effet, elles sont dans l'obligation de chercher de nouveaux marchés, non seulement pour l'écoulement des produits finis,

mais aussi pour l'approvisionnement en matières premières. Ainsi, une nouvelle étape importante de l'histoire de l'Afrique devrait être franchie, il ne s'agit plus d'occuper de petites bases militaires ou commerciales sur les côtes ; mais de conquérir de vastes espaces, aussi bien sur le littoral atlantique qu'à l'intérieur du continent, pour servir de zones d'investissements rentables d'approvisionnement en matières premières bon marché et d'écoulement de produits manufacturés. Cette nouvelle donne, à la quelle est venue s'ajouter la révolution des moyens de transport qui se traduit par la réduction des distances et un gain de temps très précieux, fut à l'origine d'un bouleversement spectaculaire et brutal des relations Europe-Afrique, avec la colonisation comme point focal.

Sur la côte sénégambienne, la colonisation est à l'origine d'une organisation spatiale basée fondamentalement sur une logique de domination et d'exploitation de la colonie en faveur de la France métropolitaine. En effet, le littoral atlantique qui a servi de base pour la conquête et le contrôle de territoires continentaux, a connu d'importants investissements. Ainsi, s'explique dans une large mesure la localisation des grands foyers de peuplements humains sur la côte où se situent les plus grandes villes. Certes, d'importants centres urbains (foyers intellectuels, commerciaux et religieux) proliféraient en Afrique avec le développement du commerce transsaharien ; mais l'urbanisation, telle qu'elle est connue aujourd'hui, dans son organisation et son fonctionnement, est à mettre en rapport avec les politiques coloniales.

2.1. Des établissements humains aux destins forts disparates

La colonisation a fortement portée son empreinte sur l'organisation et la structuration des établissements humains du Sénégal. En effet, Saint-Louis, Gorée, Dakar et Rufisque, connus pour le rôle de pivot dans les stratégies d'occupation coloniale, ont constitué l'ossature de l'organisation territoriale de la colonie. Classées parmi les plus importants établissements humains[53] de la côte occidentale d'Afrique, ces villes ont joué un rôle considérable dans l'histoire de l'Afrique de l'Ouest française. Nous allons insister, ici, beaucoup plus sur les trois établissements humains de la presqu'île du Cap-Vert[54], à savoir Gorée, Rufisque et Dakar, en essayant de retracer de manière succincte les principales étapes qui ont marqué leurs origines et leurs évolutions durant la période coloniale.

2.1.1. Gorée : une ville réduite à l'histoire de la traite négrière

Aperçu historique de l'île de Gorée.

A quelques 3 kilomètres au large de Dakar, se situe une minuscule île de 900 mètres de long (du Nord au Sud) et de 300 mètres de large (d'Est en Ouest), jouissant d'une très grande renommée : Gorée, symbole de toute une histoire et « sanctuaire africain de la douleur noire »[55]. En faisant l'historiographie de l'île, on se rend compte, qu'avec sa position géographique (14°35' de latitude Ouest), sa disposition morphologique, elle fit l'objet de fortes convoitises entre les différentes puissances européennes ayant fréquenté les côtes occidentales d'Afrique du XVeme au XXeme siècle. Les récits de voyages et les documents écrits des navigateurs du vieux monde ont permis de retracer avec plus de précision l'histoire de cette île emblématique. Qu'en est-il avant l'arrivée des Européens?

Aujourd'hui, peu de choses sont connues de l'île pour la période antérieure à la découverte des Européens. Ses origines restent encore sombres aux yeux des communautés scientifiques qui s'y intéressent. Néanmoins, des investigations archéologiques ont révélé des traces de peuplements humains attestant l'occupation du site à l'époque néolithique. Des études réalisées dans ce domaine par des chercheurs, tels Descamp, C en 1979 ; Camara en 1977, montrent qu'il y a quatre millénaires, des hommes se déplaçaient du continent pour se rendre à l'île dans le but d'y pratiquer la pêche. « *La fréquentation de l'île à partir du continent, précisent Camara A et De Benoist J. R, n'a jamais cessé. Durant les périodes protohistoriques, à l'Age du Fer, des populations y cuisinaient des patelles et des*

[53] Saint-Louis, Gorée, Rufisque et Dakar furent jusqu'au premier quart du XXème siècle les seuls territoires de l'Afrique de l'Ouest française ayant bénéficié du statut de commune de plein exercice, à l'image des collectivités territoriales localisées en France.

[54] La presqu'île du Cap-Vert correspond aujourd'hui à peu près aux limites du territoire administratif de la région de Dakar.

[55] Pape Jean Paul 2 en visite sur l'île de Gorée en 1992

arches dont le reste forment des amas coquilliers comparables à ceux de la Petite côte » (2003 : 12). Cette île, jadis connue sous le nom de Bir (qui signifie ventre en langue wolof du fait de sa forme), est l'un des plus anciens sites découverts par les Européens sur la côte Ouest africaine.

Les Portugais, en partance pour les Indes via une route maritime plus directe, sous l'impulsion de l'Infant Henri le Navigateur, décidèrent de naviguer dans les zones méridionales des côtes Ouest africaines de l'Atlantique. En 1444, Denis Dias atteignit l'île de Bir au large d'un grand cap, constitué essentiellement de dunes de sable qui se perdent dans une végétation dense, qu'il baptisa Cap-Vert. Á cette occasion Dias et ses compagnons découvrirent une île très calme, verdoyante, peuplée de chèvres sauvages et d'oiseaux, où ils débarquèrent pour se rafraîchir. Sous la houlette des Portugais, l'île prit le nom de Palma. Á partir de l'île, ils réussirent à mettre en place un important réseau commercial en s'appuyant sur leurs établissements situés sur la Petite côte (Rio Fresco ou Rufisque ; Portudal et Joal), en relation bien sûr avec les chefferies locales. Très attachés aux activités commerciales, les Portugais se désintéressèrent de toutes entreprises visant une installation permanente sur l'île. En effet, en 1578 les Portugais sous domination Espagnole[56], perdirent intégralement le contrôle de l'île Palma, qui d'ailleurs accueillit d'autres puissances Européennes : Hollandais, Français et Anglais.

Quelques années après le retrait des Portugais, coïncidant avec la libération d'une partie des Provinces-unies de la tutelle Espagnole, les Hollandais profitèrent de la suprématie de leur flotte navale pour s'emparer de l'île Palma. Émerveillés par les atouts que présente le site en matière de navigation et de sécurité maritime, les Hollandais conclurent un pacte d'achat de l'île avec deux vieux Wolofs qui s'en autoproclament propriétaires. Aussitôt acquise, celle-ci fut rebaptisée « Goede reede » qui signifie bonne rade, comme pour vanter les merveilles qu'elle offrait en terme de navigation. Fondée en 1621, la Compagnie néerlandaise des Indes occidentales entreprit des travaux de fortification de l'île ; deux forts furent ainsi mis en place : le Fort d'Orange sur la colline et le Fort de Nassau accompagné d'un important magasin de stockage de produits d'approvisionnement des comptoirs du continent. Goede-reede, dotée de ses premières constructions en dur, constitua une importante zone d'entrepôt de marchandises ; mais aussi la grande base maritime de la flotte néerlandaise sur les côtes sénégambiennes.

En dépit de toutes les réalisations effectuées, la sécurité et la stabilité des Hollandais ne furent pas pour autant assurées dans l'île. La montée en puissances d'autres Nations européennes conjuguée à l'afflux massif de négriers sur les côtes africaines, liés à la forte demande en main d'œuvres serviles en faveur des plantations de cannes à sucre, de café et de tabac du nouveau monde (Amérique)

[56] L'Espagne dans sa politique de conquête du nouveau monde (Amérique latine) annexa le Portugal pour s'assurer du contrôle des voies maritimes.

déclenchèrent des rivalités pour le contrôle de l'île. En 1677, une offensive militaire française, commandée par l'amiral d'Estrées chassa les Hollandais, puis détruisit les Forts d'Orange et de Nassau, remplacés une année plus tard, respectivement, par ceux de Saint-Michel et Saint-François, construits par la nouvelle Compagnie du Sénégal. L'île va de nouveau changer d'appellation pour prendre le nom qu'elle porte actuellement : Gorée. Sous l'occupation française de grands projets furent élaborés sur l'île : aménagement du port, déplacement des cases en pailles exposées aux risques d'incendies, construction d'un hôpital, d'une église et d'une petite caserne. Au fil des années, les aménagements se multiplient et Gorée est devenu, à l'image de Saint-Louis du Sénégal, un pôle administratif et économique majeur des établissements français de l'Afrique occidentale.

L'hégémonie française sur l'île fut à maintes reprises ébranlée par la flotte maritime anglaise. De 1758 à 1762, puis de 1779 à 1784, Gorée resta sous la tutelle de l'Angleterre. Cette dernière n'a pas manqué de marquer son empreinte sur la morphologie urbaine de l'île. Á partir de 1779, les Anglais, à travers des opérations d'attribution de terrains en bordure de mer, autorisèrent les populations à construire des habitations en dur au delà même des limites tracées par les Français matérialisées par des remparts. Le 25 mars 1784, lorsqu'une escadre française commandée par l'amiral marquis de la Jaille réoccupa l'île, il y avait 81 constructions en maçonnerie. En réalité, la restitution de Gorée aux Français est favorisée par la suppression de la traite négrière par le Gouvernement anglais en 1807 ; celui-ci se désintéressa totalement de cette île dont la valeur reposait essentiellement sur le commerce des esclaves.

L'île de Gorée et la traite négrière

Du XVIeme au XIXeme siècle, l'Afrique noire connut une des périodes les plus douloureuses de son histoire : la traite négrière. La pratique de l'esclavage fut depuis fort longtemps une des caractéristiques essentielles des sociétés africaines ; mais, c'est avec l'arrivée des Portugais en 1444 qu'elle se manifesta sous une posture violente et tragique. Plusieurs centaines de captifs furent ramenés et vendus au Portugal dans la deuxième moitié du XVeme siècle. Á cette époque, « *800 à 1000 Noirs arrivent chaque année de l'île d'Arguim -dans la Mauritanie actuelle- au Portugal* ». Un siècle plus tard, précisément « *en 1552, les esclaves représentent 10% de la population de Lisbonne, soit 10 000 personnes, constituées de Maures, Noirs et Canariens* »[57]. La traite atteint son apogée avec la découverte de l'Amérique et le développement fulgurant des plantations de cannes à sucre et de tabac dans les empires coloniaux outre-Atlantique nécessitant un très grand besoin de mains d'œuvre serviles.

[57] Notes tirées de l'article de Dominique Moiselet, 1998, publié sur le site internet de Sénégalonline.com, consulté le 15 octobre 2010

La position géographique de l'île de Gorée, considérée comme un carrefour incomparable sur la trajectoire Europe-Afrique-Amérique, lui confère une importance capitale dans le commerce triangulaire. Dotée de deux forts ainsi qu'une captiverie, elle servit de port de transit des esclaves capturés à l'intérieur du continent avant leur acheminement vers les plantations du Nouveau monde. La Maison des esclaves, lieu de pèlerinage symbolique, sans doute le plus visité du Sénégal d'aujourd'hui, témoigne parfaitement de l'importance stratégique de l'île pendant la traite des Noirs. Le caractère insulaire de Gorée, sa proximité du continent offrait des conditions primordiales pour garder des esclaves en toute sécurité, tout en supposant l'impossibilité de toute tentative d'évasion. Disposant d'une bonne rade naturelle, on comprend alors pourquoi elle fut autant courtisée par les différentes puissances européennes, à une époque où l'économie mondiale reposait sur le commerce des esclaves. Quasi désertique au moment de la découverte des Portugais, l'île de Gorée s'est développée considérablement au rythme des activités de la traite négrière. L'installation volontaire et permanente de populations venues tirer profit du lucratif commerce triangulaire, a transformé radicalement la physionomie de l'île de Gorée. Celle-ci s'est progressivement densifiée et structurée au cours du temps puis devint un grand foyer de peuplement où s'est forgée une véritable société urbaine. Sur une superficie totale de 17 ha, l'île de Gorée comptait au XVIIIeme siècle une population de plus de 200 habitants, dont 131 captifs et 65 européens (Abdoulaye Camara et Joseph Roger de Bénoist, 2003).

La disposition de l'habitat de l'île montrait une certaine ségrégation de l'occupation spatiale qui se traduisait par l'existence de deux secteurs distincts : « l*es Européens étaient installés au Nord-ouest dans une série de bâtiments abritant les résidences de l'état-major et des officiers, et les magasins de la compagnie, le tout dominé par le fort Saint-François ; le village africain commençait au sud-est du jardin* » (*Ibid*). Les barrières raciales ainsi constituées ont très vite révélé leurs limites comme en témoigne la naissance des premières générations de métis issus des relations souvent clandestines entre Européens et les négresses employées domestiques. Parmi cette population métisse, qui se considérait autochtones privilégiés, se distinguait une catégorie dont la contribution au rayonnement économique, social et culturel de l'île est incontestable : les Signares (déformation du mot portugais señora qui signifie dame). Elles sont réputées d'habiles commerçantes et fortement attachées à leurs bien matériels et immatériels, hérités de leurs époux Européens[58]. Ces femmes d'affaires étaient les véritables promotrices de l'urbanisation de l'île. Les premières habitations en maçonnerie surmontées de toitures en tuiles, en substitution aux cases

[58] Les européens exerçant de hautes postes de responsabilités furent émerveillés par la beauté éblouissante des Signares ; d'où la forte fréquence des mariages dits à la mode, qui en vérité étaient des mariages circonstanciels dont la durée de vie dépend de la durée d'exercice de fonction, des européens concernés, sur les possessions d'Afrique occidentales. Ce qui permettait aux Signares d'hériter des richesses (esclaves et autres biens) laissés par leurs ex maris en fin de mission.

en paille construites, sur la base de règlements urbanistiques inspirés des Français appartenaient à des Signares.

Une nouvelle politique commerciale instaurée sous l'occupation anglaise de 1758 à 1763, basée sur la suppression du monopole et la libéralisation des activités commerciales intensifièrent la participation des habitants de l'île dans les échanges. En effet, il s'en est suivi une augmentation brutale du nombre d'esclaves[59], à tel point, qu'après la reprise de l'île, les Français manifestaient leur inquiétude sur les problèmes de sécurité et de gestion de la masse d'esclaves. Cette inquiétude est perceptible à travers ces propos du major Doumet : « *il y a dans l'île environ 800 nègres ou négresses qui appartiennent en différentes portions à quelques mulâtres qui en louent pour les services du Roi, à la marine de la côte, au service des magasins, des comptoirs et autres travaux. Ces mulâtres traitent le long de la côte quelques esclaves qu'ils vendent aux vaisseaux qui viennent relâcher à Gorée. Il arrive quelquefois qu'il y ait dans l'île une quantité de captifs qui sont si naturellement amoureux de leur liberté qui, lorsqu'ils ne peuvent agir par la force, ils risquent de se noyer pour passer de l'île à la grande terre qui n'est qu'à mille toises, ou ils mettent le feu dans l'île pour se sauver à la faveur du désordre* » (De Bénoist R.J, Camara A, 2003 : 46).

L'accroissement du nombre de captifs dans l'île a provoqué une volonté des habitants qui se sentent à l'étroit, d'étendre la ville par l'occupation d'espaces jadis réservés aux français pour des raisons sécuritaires. La densification progressive, conséquence du développement des activités commerciales, confère à Gorée des fonctions de pôle urbain primordial au sud des côtes ouest africaines. Elle « *possède des magasins bien approvisionnés où trouvent à se ravitailler d'une façon très convenable les nombreux navires qui fréquentent la rade. Dans ces sortes de bazars qui réunissent les divers objets manufacturés ou non de l'industrie européenne, destinés à être répandus dans toute la Sénégambie, le voyageur peut à son gré se vêtir, se chausser, se nourrir, se droguer même* » (Gaffiot R, 1933).

Á partir du XIXème siècle, l'émergence et le développement de l'industrie en Europe, conjugués à la propagation des slogans révolutionnaires, qui prônent pour le respect de la dignité humaine sans distinction de couleur, notés même au niveau des plus hautes instances de décisions, ont favorisé l'abolition de l'esclavage sous toutes ses formes. La traite négrière, « fléau qui désole l'Afrique, déshonore l'Europe et afflige l'humanité » fut définitivement abolie dans les colonies françaises en 1848. En effet, l'île de Gorée, dont la prospérité économique, le rayonnement sur l'ensemble des côtes sénégambiennes dépendaient des activités florissantes et lucratives liées à l'esclavage, va sans doute ouvrir une nouvelle page de son histoire. Son adaptation à la nouvelle orientation économique de la France sur les colonies,

[59] Le nombre d'esclaves appartenant aux habitants estimé a 131 en 1763 a augmenté considérablement pour atteindre 800 environ en 1773 puis 1100 à 1.200 en 1765. Mémoire d'Adanson (Cf. De Bénoist, J, R, Camara, A 2003 : 46).

basée sur le contrôle de vastes espaces de production, puis l'introduction de la culture de l'arachide en Sénégambie, s'avère laborieuse. En réalité, le traitement des produits agricoles nécessitait des conditions favorables à d'importants investissements servant de courroies de transmission entre les lieux de production et les industries de transformations de la métropole. Or, à Gorée, l'exigüité et l'insularité constituaient de grands obstacles pour une parfaite intégration à l'économie agricole. Par conséquent, elle est mise en compétition avec un établissement situé à l'Est, Rufisque, aux conditions beaucoup plus avantageuses à l'économie agricole. Dotée d'un débarcadère ultra neuf en 1845, l'île parvenait à garder ses fonctions de port d'embarquement privilégié de l'arachide. Cependant, la construction du chemin de fer du Cayor, quelques années plus tard dans le but d'amoindrir les distances entre régions productrices et les ports d'exportation, a éliminé Gorée de la compétition en faveur de Rufisque, désormais capitale commerciale des colonies françaises d'Afrique de l'ouest. De plus, l'occupation de Dakar, débutée en 1857, a achevé le déclin de Gorée qui perd sa tutelle administrative au profit de Dakar.

2.1.2. Rufisque : symbole d'une vieille ville jadis florissante actuellement en ruine

Au Sud de la grande baie de la presqu'île du Cap-Vert s'étale un site caractérisé par la présence d'empreintes symboliques, encore très sensibles, qui donnent l'idée de sa prospérité et de son rayonnement dans l'ensemble de la Sénégambie : il s'agit de l'actuelle ville de Rufisque. La compréhension des soubassements de l'originalité du site et de son rayonnement dans l'espace, nécessite un voyage dans le passé. Plonger le plus loin possible dans le passé d'un site dont les quelques éléments dont nous disposons, avant l'arrivée des Européens, sont basés sur de sources orales constitue une mission assez risquée. D'autant plus que la fiabilité des informations véhiculées soulève des interrogations. Au-delà de ces interrogations on précise que l'important c'est de s'accorder sur la prépondérance économique et culturelle de ce site durant une grande partie de l'époque coloniale, comme en attestent les documents écrits produits à par les Européens.

<u>Les origines controversées de Rufisque</u>

L'un des points les plus sombres aujourd'hui, sans doute le serait plus si des sources plus scientifiques (archéologie, anthropologie, etc.) ne venaient combler les lacunes de la tradition orale, reste les origines du peuplement et de l'occupation de l'espace de l'actuelle ville de Rufisque. Avec la création de portails web (« Ler*ufisquois.com », « rufisquenews.com »*) consacrés à cette ville, divers types de documents sont publiés par diverses personnes, à des fins et orientations différentes. Mais, pour des considérations d'ordre épistémologiques, et dans le respect des exigences de la recherche scientifique,

nous nous gardons de prendre en compte tous les textes en ligne[60], pour ne consulter que les documents scientifiques et techniques reconnus. Néanmoins, on reconnait qu'il s'agit en même temps d'une source d'information à exploiter, dans la mesure où elle reflète une certaine vision de la ville, de ses centres d'intérêts. L'exploitation de documents en ligne permet aussi de mieux valoriser internet en tant que alternative éditoriale non négligeable notamment pour les pays en voie de développement

En s'intéressant aux études effectuées sur l'histoire de la ville de Rufisque, on constate que ses premiers habitants furent des Lebou[61]. Des travaux de chercheurs de grande renommée, comme Cheikh Anta Diop (1973 : ***Introduction à l'étude des migrations en Afrique Centrale et Occidentale. Identification du berceau nilotique du peuple sénégalais. Bulletin de l'IFAN, tome 35, série B, n° 4 : 769–92****)* et Gostynski, T, *1976 : «* ***Sur l'histoire ancienne des Lébou du Cap-Vert. Bulletin de L'IFAN, série B, tome 38, n° 2 : 223–33*****),** portant sur les origines des Lebou en retraçant leur longue périple de l'Afrique orientale à la Côte occidentale de l'Afrique, révèlent que ceux-ci, à leur arrivée sur la presqu'île du Cap-Vert, ont trouvé un autre groupe ethnique : les Socés[62]. Á partir de ces informations, nous adoptons avec ces chercheurs que les Socés étaient les premiers occupants de la presqu'île. C'est dans ce contexte que des Lebou se sont dirigés vers le Sud de la grande baie du Cap-Vert (actuel Rufisque).

Éparpillés sur l'ensemble de la presqu'île, les mouvements des Lebou se faisaient par groupe. Même si les sources s'accordent sur l'origine géographique des familles Lebou, fondateurs de Rufisque, le doute plane encore sur l'identité de ces familles. Le Dr Thianar Ndoye, un des rares mémoires vivants de la communauté Lebou de Rufisque, révèle, lors d'une interview réalisée par un journaliste d'une radio locale de proximité (Jokko FM) et publiée sur rufisquenews.com : c'est au XIIIeme que les Lebou se sont installés à Rufisque. Les premiers habitants vinrent de Kounoune (un village situé à 4km au Nord) où ils ont séjournés après un long périple. Il précise que c'est un nommé « *Mame Sakhéwar Mbaye qui a implanté NDunkou et c'est elle qui y a laissé la famille de Demba Djiakher Mbaye et c'est pourquoi la famille Mbaye existe toujours à N.Dunkou »*[63] . Dans un autre article, publié dans le quotidien d'information sénégalais «*Le Quotidien*» du 16 aout 2003, par la plume de N'diaye (N), il est mentionné que c'est entre le XVeme et XVIeme siècle que remonte l'occupation de Rufisque par des populations venues de Kounoune.

[60] Notamment ceux qui n'émanent pas d'institutions crédibles ou reconnues

[61] C'est un groupe ethnique dont la langue est semblable, à quelques nuances près, de celle des wolofs. Ils sont considérés comme étant les fondateurs de la presqu'île du Cap-Vert. (Voir THIAM, M., 1970. *Entretiens sur l'histoire des Lébou de la presqu'île du Cap-Vert*. Traduit par Sylla, A., Dakar, 30 pp.

[62] Chassés de la presqu'île du Cap-Vert par les Leboues, les socés migrèrent vers le Sud et le Sud-Est du Sénégal où ils forment, aujourd'hui, un groupe minoritaire.

[63] Ndunkou est un quartier de la ville de Rufisque qui se situe au Sud-Ouest.

L'auteur de cet article argumente sa thèse par ces propos : « *Le site découvert par un chasseur qui avait suivi le marigot de Sangalkam avait été défriché par quatre groupes familiaux : les Guèye, Ndoye, Ndop et Mbengue se sont établis au bord de la mer, au milieu d'une clairière aménagée par le feu et chaque groupe disposait de son propre espace. Cette clairière est agrandie d'abord vers l'Est avec l'arrivée de Demba Guèye, fondateur de Mérina (quartier au sud de Rufisque). Autour des noyaux de base, viennent s'agglomérer de nouveaux quartiers en particulier Diokoul (nom d'un quartier au sud-ouest, expression qui signifie «les derniers arrivés»)*».

Au terme de ces deux versions sur les origines de Rufisque, il nous semble, en ce qui concerne la date d'occupation, que les informations présentées par N'diaye (N) sont plus fiables. Plusieurs écrits, témoignent du passage des Lebou au royaume du Djolof au XVIeme siècle, dans leur itinéraire vers le Cap-Vert[64].

Après l'installation des premières familles Lebou, la petite baie s'ouvrant sur la grande rade de Dakar devint une zone d'habitation privilégiée. L'abondance de son eau douce, l'importance de la forêt constituée essentiellement de gibier, l'ampleur des ressources halieutique de la mer, sont autant de facteurs qui ont favorisé l'influence du site sur les localités situées un peu à l'intérieur du continent, notamment les Lebous. En effet, l'habitat ainsi formé prit les allures d'un petit village, que les habitants dénommèrent « Tenguedj », terme employé jusqu'à présent dans le langage courant des Sénégalais pour désigner ce site. Les origines de ce terme wolof a suscité une curiosité grandissante à l'égard d'un certain nombre de chercheurs. Différentes acceptions sont ainsi avancées. D'un côté il y a ceux qui soutiennent que « Tenguedj » est la contraction de deux mots wolof : « Ten » et « guedj » signifiant respectivement puits et mer ; alors étymologiquement, « Tenguedj » veut dire puits de la mer. Les défenseurs de cette thèse s'appuient sur la version selon laquelle le chasseur en découvrant le site a aperçu, au rivage de la mer, un puits en eau douce où il s'est sans doute abreuvé d'où le nom du site. De l'autre côté, le terme « Tenguedj » renvoie plutôt à une clairière défrichée par le feu aux abords de la mer (voir N'diaye N, 2003) ; avec l'abondance de la végétation, les premiers habitants se sont contentés des clairières pour implanter leurs habitations. Au milieu du XVeme un deuxième nom fut attribué au village suite à l'arrivée des Portugais. Ceux-ci, le baptisèrent « Rio-fresco (rivière fraîche) ou « Refresco » (rafraîchissement), en rapport au grand marigot en eau douce qu'ils ont découvert sur le site. Ces termes d'origine portugaise ont fini par subir des déformations, liées aux difficultés de prononciation d'autochtones, pour donner finalement le nom de Rufisque.

[64] Voir UNESCO et CSI : « Histoire et organisation politique des Lebou dans la presqu'île du Cap-Vert et à Yoff ». Chapitre 1, dossiers 7.

Quelles que soient les interprétations données sur les origines de la nomenclature du site, ce qui importe de retenir, c'est surtout les aspects positifs liés à la connotation du terme : puits, mer, rivière, rafraîchissement, clairière, sont autant de termes qui renvoient aux sources de vie, à la richesse et à la diversité écologique[65]. Telles sont les caractéristiques fondamentales qui faisaient l'originalité de cette petite rade, dont la richesse attira les grandes puissances européennes, qui étendit son influence sur l'ensemble de la côte Ouest africaine.

Le contact avec les Européens et la culture de l'arachide

Les grands mouvements de navigation, d'exploration, de découverte, de mercantilisme et de recherche de produits commerciaux déclenchés, au XVeme siècle, par les Européens qui sortent d'une longue période assez instable, n'a pas épargné Rufisque et sa petite baie. L'afflux massif de caravelles européennes, les Portugais en 1445 suivis par les Hollandais puis les Français plus tard, à Rufisque prouva la grande compétition dont elle faisait l'objet. Situé à moins de 30km de la tête de la presqu'île du Cap-Vert, disposant d'une ouverture maritime sur la rade de Dakar, jouissant d'une position de carrefour sur la petite côte pour se rendre dans les établissements méridionaux de la Sénégambie, partie intégrante du puissant royaume du Cayor qui dominait la façade maritime septentrionale, Rufisque offrait des avantages considérables pour les activités commerciales. En effet, le village de Rufisque eut le privilège de nouer, très tôt, d'intenses relations avec les Européens, particulièrement les Français, avant même l'implantation de leur premier établissement permanent (Saint-Louis) sur le Sénégal. En 1635, après que les commerçants aient ouvert la voie, le Père Alexis, capucin de Saint-Lô, part de Dieppe et se rend à Rufisque, où il fonde la première mission chrétienne française. Selon les propos rapportés par Maurice Delafosse (1931 : 11), en guise d'illustration de l'ancienneté de leurs rapports avec les indigènes de cette région, le Père Alexis « *constate que les populations de Rufisque parlent une sorte de jargon français assez intelligible...* ». Quelques années plus tard, Ducasse, en s'emparant de Gorée, prit possession au nom de la France des Comptoirs hollandais de la petite côte dont Rufisque. Contrairement à l'île de Gorée, le contrôle du comptoir de Rufisque par les Français n'était pas aisé et déclenchait la résistance du Damel (titre donné au chef du Cayor), dans la mesure où il appartenait au Cayor. Malgré tout, en 1679, à l'image de Saint-Louis, de Gorée, et des comptoirs de la petite côte, Rufisque resta une possession de la Compagnie du Sénégal.

[65] En 1702, le dominicain Godefroy Loyer, en route pour sa mission d'Accra, fait escale à Rufisque. Il vante la richesse de la petite côte : « l'on y trouve toutes les choses nécessaires à la vie. Les bœufs et les vaches y sont en grande abondance. L'on y trouve aussi une grande quantité de cabris, de moutons, de brebis et de volaille de toutes espèces. Les bois sont pleins de cerfs, biches, chevreuils, livres, perdrix, etc. ». (Extrait de « Rufisque, connais-tu ton histoire? ***In Horizons d'Afrique n°302***, juillet 1977, pp13-18.)

La localisation de Rufisque, située à quelques encablures de Gorée[66] qui est la base incontestée des possessions françaises de la partie méridionale des Côtes sénégambiennes, lui conféra un statut de pôle secondaire dans le cadre du commerce florissant des esclaves. N'est-ce pas qu'on utilisait, déjà à cette époque sur le plan administratif et territorial, l'expression « *Gorée et dépendance* » pour désigner les établissements français des côtes sud. Néanmoins, La participation de Rufisque dans le commerce triangulaire resta considérable ; dans le dernier quart du XVIIIeme siècle, au plus fort de la traite négrière, la Compagnie de la Guyane nouvellement créée, y faisait l'essentiel de ses recrutements, tandis que Gorée était le principal point d'expédition. C'est plutôt au courant du siècle suivant que l'hégémonie de Rufisque a commencé à se manifester réellement dans l'espace sénégambien à tel point qu'elle confisque à Gorée ses fonctions de pôle économique et commercial des possessions françaises. Cette réorganisation territoriale s'est traduite par une transformation des relations entre Gorée et Rufisque, désormais en compétition pour le commandement des établissements des côtes sud. La tournure des événements en faveur du comptoir de Rufisque s'explique par l'entrée en vigueur de divers paramètres liés à l'adoption de nouvelles politiques françaises sur leurs possessions en Afrique occidentale : la mise en œuvre d'un plan de colonisation agricole avec la formation de la « Société Coloniale Africaine » en 1814 ; la suppression définitive de la traite des esclaves intervenue en 1848 ; puis la vulgarisation de la politique coloniale par l'introduction de la culture de l'arachide, produit de base de la traite et catalyseur d'une transformation fondamentale de la physionomie de la colonie française d'Afrique occidentale.

Rufisque : capitale de l'arachide

Les progrès techniques et scientifiques intervenus en Europe au cours du XIXeme siècle ont engendré des bouleversements spectaculaires des relations Europe-Afrique. Au moment où l'esclavage est supplanté par l'énergie mécanique, la production industrielle en série a engendré un grand besoin en matières premières, le déséquilibre entre l'offre et la demande a déclenché une crise de surproduction en Europe, la principale issue de secours trouvée par les Européens fut la conquête et le contrôle de vastes espaces à l'intérieur des continents notamment en Afrique. En France, l'idée de conquête de vastes terres par la mise en place de plan de colonisation agricole suscita beaucoup de bruits au niveau même des plus hautes instances de décision. Certains parlementaires n'hésitèrent pas à manifester leur inquiétude à propos de ce vaste programme colonial entassé de risques, couteux et sans intérêt pour la France. Mais face au nouveau contexte économique mondial et la perte d'influence de la France sur certains établissements en Afrique vis à vis de ses concurrents européens, d'autres parlementaires ont pris

[66] Toutes les opérations de prises de possessions de Gorée par les Anglais puis de sa restitution aux Français (voir plus haut) entraînèrent en même temps le comptoir de Rufisque.

conscience de l'urgence que constitue la sauvegarde et l'élargissement des possessions françaises. L'intervention du secrétaire d'État au cours de la discussion du budget en 1821 illustre bien cette prise de position. Il souligne à cette occasion que « *sans doute la France a perdu beaucoup d'établissements qui lui était à la fois chers et utiles ; mais c'est précisément parce qu'il lui en reste peu qu'elle doit tenir davantage à ceux qu'elle possède encore, et si, pour les conserver, des sacrifices sont nécessaires, quel est le Français qui ne soit pas disposé à les faire? … renoncer aux colonies c'est vouloir abjurer, dans la suite, le commerce maritime ; ce serait exiler les Français des mers, leur interdire la navigation,...*» (Delafosse, 1931 : 80). Dans cette même logique Hyde de Neuville, membre du Gouvernement, en manifestant son désaccord aux suggestions de renoncement colonial du général Sébastiani enfonce le clou et déclare que les colonies « *ont été fondées par des Français et sont habitées par des Français. S'il était permis de mettre en question l'existence des colonies parce qu'elles nous sont plus ou moins onéreuses, on pourrait également, messieurs, demander si tel ou tel département n'est pas plutôt une charge qu'un profit. Les colonies, c'est la France ; aucun pouvoir que la force des choses ne peut les détacher de la monarchie.* » (Delafosse, 1931 : 81). La persistance des débats sur la colonisation qui s'est traduite par l'établissement d'une charte coloniale en 1814, montre que les colonies étaient au cœur des enjeux géopolitiques.

Par la force des événements, il n'est pas surprenant que les défenseurs de la politique de la colonisation finissent par imposer leur logique. Des instructions furent ainsi données aux différents gouverneurs des possessions françaises d'Afrique occidentale en vue de réaliser les plans projetés dont l'objectif est le contrôle systématique des colonies par l'application de règlements établis par et pour la France, pacifiquement ou par la force. En effet, à partir de la deuxième moitié du XIXeme siècle, sous le commandement de grands stratèges tenaces, charismatiques, courageux, doués d'une fertile imagination et de bon sens (Protet, Faidherbe, puis Pinet-Laprade), les ambitions de la France sur la Sénégambie furent entièrement réalisées. Par cette même occasion, apparut la culture de l'arachide, produit phare de la colonie destiné à l'approvisionnement des huileries de la métropole. Pour reprendre ces phrases de Seck, A, (1968 : 382), qui signale le rôle de cette culture dans le fonctionnement et l'organisation territoriale de la colonie du Sénégal, nous mentionnons que « *l'arachide nourrit un commerce non plus marginal comme autrefois, mais un commerce qui crée et perfectionne sans arrêt ses moyens d'action et qui finit par enserrer l'ensemble des régions productrices dans un maillage de plus en plus serré de relations comportant une série de pôles dont les plus importants sont les ports* ». L'organisation de la colonie répond essentiellement à des logiques d'exploitation qui se traduisait par l'exportation de l'arachide vers la métropole et l'importation de produits d'échanges manufacturés intensifiée par l'accroissement démographique et l'introduction de nouvelles habitudes de consommations dans les zones agglomérées.

Le système de gestion, ainsi constitué, basé principalement sur le commerce de l'arachide favorisait bien évidemment les établissements équipés de ports, comme ce fut le cas à Rufisque.

L'augmentation considérable de la production de l'arachide sur l'ensemble de la colonie du Sénégal, conséquence de la forte demande en oléagineux des industries de la métropole, a favorisé l'élaboration et l'application de politiques d'aménagement du territoire dans le but d'assurer la fluidité des transactions commerciales puis de faciliter l'exploitation. Les aménagements réalisés ne concernent que les zones jugées utiles et rentables ; en conséquence, une bonne part des terres de l'intérieur situées au Nord-Est fut marginalisée. Le zonage de la partie utile fait apparaître deux types d'espaces : les zones de production et les zones de commercialisation (ports du littoral). Rufisque, fort de sa position de carrefour et de son ouverture sur la grande rade de Dakar, offrait des conditions favorables pour jouer un rôle de premier plan dans cette nouvelle politique commerciale. Déjà en 1840, bien avant la vulgarisation de la culture de l'arachide, deux négociants européens, MM Rousseau et Saint-Saint ont acquis un terrain de 6ha à Rufisque où ils ont établi une unité industrielle. Dès l'année suivante, ils ont chargé d'arachides un brick de 100 tonneaux à destination d'une huilerie de Rouen. Le rendement en huile est si important qu'on leur demande aussitôt de nouveaux chargements[67]. Quelques années plus tard, au début de la décennie 1860, Rufisque acquit la fonction de zone de triage de la production de l'arachide et la concurrence avec l'île de Gorée, pôle commercial incontestable, fit de plus en plus pressante. Mais, Gorée, exiguë et enclavée par son insularité, fut très vite dépassée par l'ampleur du développement des activités commerciales. Celles-ci, exigeaient d'énormes investissements par la mise en place d'équipements et infrastructures reliant les zones de production des ports d'exportation.

Vu que l'occupation de Dakar fut en ce moment à l'état de projet, les autorités coloniales portèrent leur choix sur Rufisque pour servir de port de transit des produits agricoles destinés à l'exportation. Un vaste programme d'aménagement fut élaboré le 9 septembre 1862 pour la ville de Rufisque où tout a été soigneusement conçu pour la manutention et l'exportation de l'arachide. Capitale de l'arachide, elle est devenue le poumon économique des possessions françaises en Afrique occidentale. Dans la première édition de son ouvrage « Visions d'Afrique », paru en 1924, Proust Louis décrivait la prospérité de la ville de Rufisque en rapport avec la commercialisation de l'arachide par ces quelques phrases : « *Rufisque c'est le commerce rien que le commerce, et le commerce c'est l'arachide et rien que l'arachide ; arachide et Rufisque sont à peu près synonymes. (…) Venez visitez la gare pour voir entasser l'arachide, le port pour voir embarquer l'arachide à Rufisque, il y en a partout, on ne voit que cela ; il surcharge les wagons, il remplit les charrettes, il s'empilent dans les entrepôts en monceaux hauts comme des maisons, il descend*

[67] Cf. Horizons africains n° 302, juillet 1977, pp 13-18.

en avalanche dans les cales des navires, il jonche même les rues, ce petit fruit dont, en Europe, sous le nom de cacahuète, nos marmots se chargeront l'estomac sans se douter que leur indigestion enrichira Rufisque. Car regarder là bien, cette méchante petite coque, cela ressemble à une amande mal venue ; ne vous y trompez pas, c'est de l'or. […] Non point que l'arachide soit un produit couteux, ni qu'elle laisse à qui la cultive un bénéfice exagéré, mais son incroyable abondance et sa facilité d'exportation en font une véritable richesse. C'est elle qui a créé Rufisque » (cf. Seck, 1968 : 390,391).

Au dernier quart du XIXeme siècle, un vaste réseau Decauville en liaison avec la construction du chemin de fer Dakar-Saint-Louis avait été établi. C'est un grand projet cofinancé par les maisons de commerce et la municipalité permettant la mise en relation de la gare ferroviaire, du port maritime et de vastes magasins de stockage de l'arachide en attente d'exportation. « *Le port était composé d'un appointement sur pieux de rôniers de 150 m de long sur 5 m de large, construit par la maison Maurel et Prom, et de trois autres wharfs construits plus tard par la colonie. Toute une flotte de chalands et de côtres, faisant le va et vient entre les wharfs et les navires stationnés au large, permettaient un rythme de manutention qui était de l'ordre de 150 tonnes par jour* » (Seck, 1968 : 390).

La ville de Rufisque a donc bâti sa prospérité grâce à la manutention et l'exportation de l'arachide. Á partir de la décennie 1860, la production arachidière qui y est traitée a connu une importante hausse, à tel point que son concurrent de la partie septentrionale, Saint-Louis –chef-lieu de la colonie du Sénégal- se sent profondément menacé. L'essor progressif du port de Rufisque est perceptible à travers les tonnages d'arachides enregistrés. De l'ordre de 1500 tonnes entre 1856 et 1816, ceux-ci passent à 7390 tonnes la décennie suivante (1867-1878), puis atteignent 16427 tonnes de 1878 à 1881. Ainsi, en un quart de siècle, les stocks transitant à Rufisque ont été multipliés par 11. Au même moment, au port de Saint-Louis, les stocks enregistrés connaissent également une hausse ; mais celle-ci reste marginale par rapport à Rufisque.

Jadis, pôle privilégié de la colonie, Saint-Louis fut dépassé sur le plan commercial, à partir de 1867, par son rival du Sud, Rufisque dont l'hégémonie se consolide de jour en jour. En 1862, 27 commerçants y ont leurs factoreries puis 35 en 1865. Le dynamisme économique s'est traduit par une croissance démographique très brutale et rapide ; en un peu plus d'une décennie la population totale de la ville s'est multipliée par 8. En 1978 elle est de 1173 habitants, 4000 habitants dont 247 Européens en 1883, puis 8000 habitants environ en 1891 (cf. Horizons africains n°302).

La décadence du port de Saint-Louis s'explique, d'une part par les difficultés de navigation de la barre du fleuve Sénégal, notamment en période sèche correspondant à période de traite ; d'autre part

l'inadaptation des terres de la vallée à la culture de l'arachide provoquant l'excentration du port par rapport aux régions productrices. Malgré la mise en service du chemin de fer Dakar-Saint-Louis long de 264km, en 1885, dans le pallier les insuffisances liées aux difficultés de la barre, la ville ne réussit pas à redresser son image. Au contraire, elle a intensifié le dynamisme commercial des ports du Sud, celui de Rufisque en particulier dont l'influence s'étend sur une grande partie des gares du Nord de Sébikotane à Louga.

Le commentaire des données statistiques publiées dans les bulletins de la Chambre de commerce de Dakar dans les décennies 1920-1930 (Seck, 1968 : 384) est révélateur du déclin progressif de Saint-Louis au profit de Dakar et Rufisque.

Au moment où les premiers symptômes de décadence faisaient figure à Saint-Louis, la ville de Rufisque consolidait sa position de leader dans l'exportation de l'arachide. Mais, l'émergence du port de Kaolack et la modernisation progressive de celui de Dakar ont inclus la ville de Rufisque dans une nouvelle compétition pour le contrôle des principales régions productrices d'arachide.

La décadence de Rufisque

Dès les premières décennies du XXeme siècle, période durant laquelle le port de Rufisque se trouvait dans une phase d'intenses activités, fut mis en œuvre d'importants investissements qui ont sensiblement bouleversé l'organisation spatiale des activités de production et de commercialisation de l'arachide : le projet de modernisation du Port de Dakar, et la mise en place du chemin de fer Thiès-Niger, desservant les nouvelles régions de production situées dans les provinces du Baol, du Sine-Saloum, du Sénégal oriental et des territoires du Soudan (actuel Mali). Au terme de ces réalisations, il est inévitable qu'il y ait une rude concurrence entre les ports de Rufisque, de Dakar et de Kaolack. Mais la nouvelle configuration des territoires de l'arachide, à laquelle s'ajoute la mise en place d'infrastructures d'accompagnement, constituent des facteurs en défaveur du grand port de la ville de Rufisque. Pour s'en convaincre on essaie de traiter au cas par cas les rivalités Dakar-Rufisque et Rufisque-Kaolack.

Carte 2: Réseau d'infrastructures ferroviaires Dakar-Niger et Dakar-St-Louis au début du XXeme siècle dans l'espace sénégambien

Après le déclin de l'île de Gorée, le fonctionnement des activités commerciales mettait en exergue une certaine répartition des tâches entre les deux ports de Dakar et Rufisque. Conçue et aménagée par l'administration coloniale dans une logique d'exploitation, en facilitant la manutention et le traitement de l'arachide destinée aux industries de la métropole, la ville de Rufisque était donc spécialisée à l'exportation de cet oléagineux. Alors que Dakar s'occupait quant à elle des importations de marchandises d'échanges issus de la métropole. En vérité, une telle répartition n'est pas le fruit du hasard, elle constitue une traduction dans l'espace des conditions que présentent chacune de ces localités pour s'intégrer dans le circuit commercial de l'arachide.

Du point de vue de sa position géographique, Rufisque bénéficiait des avantages liés à sa proximité par rapport aux régions productrices de l'intérieur. C'est d'ailleurs en s'appuyant sur cet atout de taille qu'elle a su fonder sa puissance économique et imposer sa suprématie sur l'ensemble de la colonie. D'autant plus que sur le plan technique, le plan d'eau du port de Dakar est beaucoup plus propice aux trafics, car à Rufisque il existe tout simplement une rade foraine souvent contraignante pour l'usage des bateaux. La recherche de la rentabilité en matière de transport de marchandises constituait un élément capital dans les trafics commerciaux. Or, les trente kilomètres de distance qui les séparent, environ, n'étaient pas négligeables en termes de relations transport-coût. En effet, les traitants portaient leur préférence au port de Rufisque, même après la construction du chemin de fer Dakar-Saint-Louis desservant les régions du Nord ; dans la mesure où l'essentiel de la production se faisait dans les zones centre et sud. Par conséquent, du côté de la ville de Dakar, les autorités locales ne pouvaient masquer leur jalousie face à l'accroissement des activités du port de leur rival, Rufisque. Même les navires transportant des marchandises importées de la métropole, ensuite embarquées à Dakar, étaient dans l'obligation de se rendre au port de Rufisque pour le chargement de l'arachide destinée à l'exportation.

Ainsi, l'administration locale de la ville de Dakar, soucieuse de diversifier les activités de son port, s'engageait dans une rude bataille de suppression du monopole de l'exportation de l'arachide contre leur voisin de Rufisque. Un vaste projet de modernisation du port de Dakar est alors lancé, dont un des plus ambitieux est celui élaboré en 1918 visant l'aménagement d'un terre-plein, d'un bassin et d'un môle VI aux arachides dans la zone Nord. De plus la ville de Dakar bénéficiait d'un soutien de taille, celui de l'administration coloniale représentée par le Gouvernement général. Celle-ci, installée à Dakar, manifestait ainsi sa réelle volonté de faire de cette ville un pôle administratif, économique, militaire, bref la plus grande métropole de l'Afrique Occidentale Française. Pour neutraliser les 30km qui séparent Rufisque de Dakar sur les trafics commerciaux, le Gouvernement général de l'A.O.F a instauré une politique dite de tarifs spéciaux dégressifs en fonction de la distance ; autrement dit, plus la distance parcourue est importante plus le prix de vente de l'arachide est élevé.

Tableau 3 : Système de tarification par tonne d'arachide appliqué en fonction des distances parcourues

Tarifs en francs français	Distance parcourue
5,40	30 km
14,50	100 Km
25,50	200 km

Sources : Annuaire du Gouvernement général de l'AOF. Année 1908 tarif spécial PV., n° 4. Tableau p.74-175.

Dans ce contexte, il est inévitable que le port de Dakar, avec ses équipements modernes et sa belle rade, directement relié aux différentes régions productrices de la colonie par les chemins de fer Dakar-Saint-Louis, Dakar-Niger et à partir de 1929 Louga-Linguère, soit la destination privilégiée des traitants soucieux de rentabiliser leurs revenus financiers en profitant des tarifs dégressifs. Toutes ces mesures entreprises par l'administration locale de Dakar avec le soutien du Gouvernement général de la colonie ont été durement ressenties du côté de Rufisque. L'analyse des données statistiques publiées dans bulletins de la Chambre de commerce de Dakar dans les années 1924-1931, met en exergue la régression des tonnages parvenus au port de Rufisque en faveur de celui de Dakar en pleine croissance. Les expéditions d'arachides provenant des gares du Nord (chemins de fer Dakar-Saint-Louis), en direction du port de Rufisque enregistrent une chute remarquable, de 77 728 tonnes lors de la campagne 1924-1925 elles passent à 48 212 tonnes en 1929- 1930, soit 29.516 tonnes en 5 ans. Tandis que dans la même période, les stocks expédiés au port de Dakar connaissent une évolution positive, passant de 48 504 tonnes à 58 410 tonnes. Les trafics effectués dans la ligne ferroviaire du Djolof indiquent mieux les faiblesses et le déclin de Rufisque ; en 1931, deux ans après sa mise en service, l'essentiel des gares desservies expédient leurs arachides au port de Dakar. Selon les chiffres transmis par la Chambre de commerce en 1931, Dakar reçoit 2193 tonnes contre 897 tonnes pour Rufisque, soit plus du double, (Seck 1968 : 393). La décadence de la ville de Rufisque semble alors inévitable, d'autant plus que les régions productrices du Sud, qui constituaient sa principale base d'approvisionnement, sont grignotées d'avantage par Kaolack et son port émergent.

Le dynamisme et le positionnement du port de Kaolack sur les trafics de l'arachide sont le résultat de la combinaison de deux facteurs importants ayant des impacts sensibles sur l'organisation territoriale et le fonctionnement des activités économiques de la colonie :

- La colonisation de nouvelles régions agricoles dans les terres intérieures du Sud et Sud-est, qualifiées de « terres neuves » du fait de leur fertilité, comparées aux régions Nord où les rendements sont

en baisse. Il se produit, ainsi, un phénomène de migration des activités de production vers le Sud, qui est désormais le bassin arachidier de la colonie. Á cet effet, Kaolack, place central de la province du Sine-Saloum, jouissant de sa position de carrefour entre la petite côte, la province du Baol, le Sénégal oriental et la Gambie, est devenue logiquement le centre du nouveau bassin arachidier de la colonie.

- L'installation de la ligne ferroviaire Thiès-Kayes, dont les travaux sont financés par le Gouvernement général de l'A.O.F et ont duré de 1907 à 1923, constitue un important moyen de desserte des nouvelles terres agricoles. Elle répondait originellement à une volonté d'expédier à temps et en grand volume vers les ports de la colonie du Sénégal, les importantes quantités d'arachides produites au Soudan (Mali) afin d'amoindrir les pertes liées à la mévente faute de moyen de transport adéquat. Mais, au fil du temps, le Sénégal en profita pour desservir les régions productrices excentrées de l'Est (Sénégal oriental). L'arrivée du chemin de fer à Kaolack consolida sa position de carrefour, ce qui permit à l'administration coloniale sénégalaise d'en faire un grand port d'exportation.

En effet, situé à 200 km environ au sud de Dakar et Rufisque, localisé au carrefour du bassin arachidier du Sénégal, Kaolack présente ainsi des atouts favorables au développement de son port. Celui-ci profite du caractère excentré des terres du Sénégal oriental par rapport à ses rivaux de la presqu'île du Cap-Vert[68] pour y étendre son rayonnement. Pour des considérations d'ordre économique (coût des 200 km de transport séparant le Saloum du Cap-Vert), l'essentiel des expéditions en provenance de l'Est s'effectuait au port de Kaolack. Dans les années 1920, après avoir perdu les gares du Nord au profit de Dakar, voici que la ville de Rufisque sombre de nouveau dans une compétition contre son rival de la petite côte pour le contrôle des gares du Baol, qu'elle a jusqu'ici monopolisé.

[68] Les régions productrices de l'Est se situent à plus de 400 km de Dakar et Rufisque.

Tableau 4 : Évolution de la traite d'arachides (en tonnes) dans la colonie du Sénégal

Période	Provenance	Destination		
		Dakar	Rufisque	Kaolack
1928-1929	Baol (Khombol, Bambey, Diourbel)	21.455 t	31.648 t	39.256 t
	Entre Diourbel et Soudan	230 t	0 t	36.254 t
	Soudan	4.823 t	743 t	15.675 t
	Totaux	**26.508 t**	**32.391 t**	**91.185 t**
1929-1930	Baol (Khombol, Bambey, Diourbel	24.391 t	30 889 t	40.486 t
	Entre Diourbel et Soudan	213 t	0 t	55.343 t
	Soudan	2.369 t	47 t	17.634 t
	Totaux	**26.963 t**	**30.936 t**	**113.463 t**

Source : Seck, 1968.

En se référant aux statistiques de la Chambre de commerce faites sur la base des traites de la fin de la décennie 1920, on se rend compte du déclassement de la vieille ville sur la zone du Baol et, par conséquent, de son déclin progressif, sévèrement approfondi par la crise mondiale des années 1930.

Pris en étau, aux dernières années du premier quart du XXeme siècle, par ses rivaux, la ville de Rufisque traverse une longue période de crise à laquelle elle a encore du mal à dépasser et dont les séquelles sont toujours perceptibles. Les populations, au moment où le déclin s'annonçait inévitable, gardaient en mémoire la marginalisation dont elles étaient victimes de la part du Gouvernement de l'AOF malgré le rôle de pivot de leur commune dans les finances publiques coloniales. Les quelques phrases révélatrices d'un tournant décisif de l'histoire de la ville sont ainsi résumées : « *Rufisque est abandonné par les pouvoirs publics, telle est la phrase qui peut résumer tous les discours prononcés par les présidents de notre Compagnie depuis 5 ans et qui, à force d'être répétée est devenue un lieu commun. […] Elle reste cependant aujourd'hui comme hier, l'expression exacte de la ville et je me vois obligé de la reprendre une fois de plus. Je n'épiloguerai pas sur les causes de cet abandon. Je me borne à le constater et le regretter. Rufisque est, quoiqu'on en puisse dire, le deuxième port de l'AOF toute entière. […] Son importance est encore plus grande car, siège des principales maisons de commerce, elle contrôle les 2/3 du commerce de ce pays. Chaque année Rufisque rapporte de grosses sommes au budget général et au budget local. Il serait donc équitable qu'en contrepartie elle reçoive sous forme de*

subvention une part de ce qu'elle donne. Or il est bien loin d'en être ainsi : en 1925 elle a donné 25 millions et en a à peine reçu un. Chaque année, nous pouvons faire la même constatation »[69].

Très attachés à leur ville et aveuglés par les années de gloire qu'a connues celle-ci, les autorités de la commune de Rufisque prétendaient ignorer les signes annonciateurs de son déclin pourtant irréversibles à l'époque. Mais, c'est suite au transfert du siège de la Chambre de commerce, symbole de la puissance et de la prospérité de Rufisque, par décret du 7 juillet 1937 à Thiès, où elle est renommée Chambre de commerce du Cayor et du Baol, que l'administration locale de la vielle ville a pris conscience de l'ampleur de la décadence que subissait Rufisque. Les grandes unités industrielles affiliées à la manutention de l'arachide qui avaient leur siège dans la ville étaient soit en faillite, soit délocalisées volontairement au profit de Dakar ; les friches industrielles présentes actuellement à Rufisque en constituent de réels témoignages. L'usine de décortiqueuse de Petersen et la petite huilerie de la Compagnie Française d'Afrique de l'Ouest (CFAO) installée au bord de la mer, qui constituaient les dernières unités industrielles à résister à la crise de la ville, sont toutes tombées en ruine, à l'image des quais et des wharfs du désormais défunt port de Rufisque.

[69] Discours de Mr Nouguier, adressé au député du Sénégal Blaise Diagne le 17 février 1927, en visite à la vieille ville

Photo 1 : Rufisque : La décadence d'un pôle économique colonial

Source : DIALLO Yaya, mars 2010.

En 1937, l'intégration de Rufisque au territoire de la Circonscription de Dakar et dépendance réduit cette commune à une zone satellite, voire une simple banlieue de la grande ville de Dakar. Dans le cadre d'un stage effectué aux quartiers Sud-Ouest de Rufisque[70] en 1974, des étudiants en « Maîtrise d'ouvrage » du Secrétariat des missions d'urbanisme et d'Habitat (SMUH) de la France, faisant une analyse socioprofessionnelle des populations, soulignent l'insuffisance des capacités de la ville en termes d'offres d'emplois dans le secteur moderne. Selon leur analyse : « *si le secteur structuré emploi la plus grande partie de la population active des quartiers sud-ouest (1050 personnes en 1920), seulement 38% de la population de ce secteur trouve un emploi à Rufisque même. […] 47% de la population de ce secteur est employée à Dakar et 15% travaillent dans d'autres localités. Les migrations pendulaires domicile-travail intéressent donc près de 3/5 de la population active du secteur structuré, et à peu près une personne sur deux se déplace journellement pour aller travailler à Dakar* »[71]. Tous ces indicateurs confirment la décadence de Rufisque, conformément aux vœux émis par Pinet Laprade, commandant de Gorée et dépendance, qui proposait déjà en 1862 au gouverneur de la colonie du Sénégal la suppression pure et simple de cette ville pour faire émerger Dakar.

2.1.3. Dakar : une croissance sans égale dans le territoire de l'AOF

Dakar : du petit village lebou…

Certes les vestiges archéologiques découverts dans la presqu'île du Cap-Vert attestent de l'ancienneté du peuplement de ce site qui remonte à la période protohistorique. Néanmoins, l'histoire de l'occupation de la presqu'île est très souvent mise en relation avec l'arrivée des Lebous venus du Nord-Est de l'Afrique, après un séjour relativement court au Tékrour puis au Djolof aux environs du XVeme siècle. Après un long périple de plusieurs siècles d'Est vers l'Ouest du continent, les Lebous trouvèrent enfin à Dakar des conditions jugées favorables à leur épanouissement. Évoluant en une communauté fortement soudée, ils réussirent à chasser les Mandings puis établirent dans la presqu'île du Cap-Vert leur village le long des rivages de la mer. Sous l'emprise du puissant royaume du Cayor, ce village de pêcheurs, perdu dans les énormes dunes de sables couvertes d'une végétation très dense, demeurait calme et modeste presque jusqu'au XIXeme siècle. La presqu'île fut pendant longtemps éclipsée par l'île de Gorée, très convoitée tout au long des trois siècles de la traite négrière. Il a fallu attendre la décennie 1750 pour que le village de Dakar soit mentionné pour la première fois dans les annales de la colonisation africaine, à travers une carte produite par le naturaliste français Michel Adanson.

[70] Il s'agit ici des quartiers de Diokoul, Cité Filao-Médine et Ndunkou situés sur la bande littorale dénommée « vieux Rufisque », c'est-à-dire la plus anciennement occupée (nous y reviendrons plus en détail).

[71] SMUH, 1977.

Cependant, le petit village de Dakar composé de quelques centaines de huttes à la fin de la première moitié du XIXeme siècle, suscita un intérêt sans cesse croissant de la part des Européens et des traitants installés dans l'île de Gorée. En vérité, la suppression définitive de la traite négrière appliquée dans les colonies françaises en 1848 exigeait chez les Goréens la recherche de nouvelles terres pour accueillir les esclaves fraîchement libérés dans la mesure où l'exiguïté de l'île ne permit pas de les loger et de les nourrir. Les terres émergées du village de Dakar proche de Gorée, faiblement peuplé, qui d'ailleurs servaient de lieux d'approvisionnement des habitants de l'île en bois, eau douce, matériaux de construction et nombreuses autres ressources naturelles indispensables à la vie moyennant paiement de tribut au Damel du Cayor, constituaient la principale cible de l'administration de Gorée sous pression de la population. L'idée d'occupation de la presqu'île est antérieure à la suppression de la traite, comme en témoigne le traité signé le 5 juin 1765 entre le souverain du Cayor et Jacques d'Estouble de Salvigny, capitaine du port de Gorée, agissant au nom du gouverneur. Selon ce traité rapporté par Delafosse, *« le Damel cédait en toute propriété et à perpétuité à la France un territoire bordé d'un côté par la mer et, de l'autre, par une ligne droite tirée du ruisseau situé entre Mbao et le Palmier et aboutissant à la baie de Yoff, cette baie non comprise ; il cédait en outre à la France les îles Madeleines. En compensation, [la France] s'engage à payer chaque année au Damel la valeur de 180 barres, dont le tiers en fer et les deux autres en marchandises diverses* ».

Toutefois, ce traité non appliqué dans l'immédiat par les Français fait, plus tard, l'objet de houleuses contestations entre les deux camps, d'autant qu'entre temps les Lebous libérés de la tutelle du Cayor instaurent une République autonome dans la presqu'île du Cap-Vert. Le contrôle de celle-ci devint alors par la force des événements un enjeux de taille, notamment pour les Français qui en ont besoin pour en faire une base économique, commerciale et militaire en Afrique occidentale puis mieux se positionner sur le nouveau contexte économique mondiale.

<u>… à une ville coloniale…</u>

Les bouleversements intervenus au cours de la deuxième moitié du XIXème siècle ont profondément modifié les actions politiques mises en œuvre dans les possessions françaises du continent africain. Du côté de la colonie du Sénégal, les différents Gouverneurs qui se sont succédés tout au long du XIXeme siècle ont tous manifesté, à travers leurs programmes respectifs, la volonté de s'accaparer de la presqu'île du Cap-Vert, au nom de la France pour étendre leur influence sur le continent. Cette idée fut dans l'ensemble favorablement accueillie à la métropole. En vérité, l'administration coloniale voulait abolir le paiement de tributs aux chefs indigènes de la presqu'île, d'autant plus que les besoins de Gorée en produits vitaux, dont le ravitaillement se fait uniquement à partir de Dakar, s'accroissent sensiblement. Elle

a voulu imposer des mesures assez strictes pour se passer définitivement de ces tributs en permettant aux habitants de l'île de se ravitailler aussi bien qu'ils le désiraient sans aucune contrepartie. Les habitants de Gorée, avec le soutien du conseil municipal, faisaient multiplier les pétitions auprès de l'administration coloniale, pour faire de la presqu'île du Cap-Vert un territoire annexe où ils pourront exploiter et développer des activités économiques[72]. Ainsi, sous prétexte des traités signés avec les chefs de la presqu'île, la direction de la colonie a décidé de se tailler des terres à Dakar, à côté des indigènes (Lebou) pour les besoins de l'État. La prise de la presqu'île fut alors officialisée, sous le commandement de Protet en 1857 ; auparavant la France avait acquis un terrain à Dakar pour l'implantation de cimetière, puis ce fut au tour d'une mission des Pères du Saint-Cœur de Marie d'y faire son installation en 1846. Mais, c'est plutôt à Pinet Laprade, commandant de Gorée et dépendance, que l'on doit véritablement la fondation de Dakar avec l'élaboration d'un plan d'alignement de la ville en 1862.

S'il est certain que la question de l'occupation de la presqu'île fut une grande sollicitation des habitants de Gorée, on se rend compte, à l'inverse, par crainte que Dakar, en se développant, puisse être un rival sur le plan administratif et commercial, ils se gardent d'y bâtir des habitations. D'où d'ailleurs le grand décalage noté entre la prise de Dakar et son occupation par les populations. Autrement dit, avec la méfiance des Goréens, la partie de la presqu'île annexée par l'administration coloniale reste non peuplée pendant un long moment. Le charismatique Gouverneur, Faidherbe, a très vite pris conscience des intentions des habitants, soucieux uniquement de leurs intérêts particuliers, lorsqu'il exigeait que la prise de Dakar soit faite dans le cadre de l'intérêt général de la France. Dans une note adressée au Gouverneur en mars 1853, alors qu'il était directeur du Génie au Sénégal, Faidherbe durcit sa position à l'encontre de Gorée et de son administration locale : « *je n'admets donc pas d'une manière absolue avec Creuly que la possession de la presqu'île soit nécessaire à la défense de Gorée. Il ne fallait donc pas voir dans l'occupation de la presqu'île des faces de la question militaire de la défense de Gorée. […] C'est sous le rapport politique et commercial qu'il y a à traiter et à décider de la question. […] Est-il avantageux pour la France, sous le rapport commercial, est-il nécessaire sous le rapport politique de s'emparer de la presqu'île du Cap-Vert ? […] Voilà la vraie question à laquelle nous pensons qu'on ne peut répondre que par Oui* » (Seck A, 1968 : 285). En effet, aussitôt la prise de Dakar rendue effective, des divergences sont intervenues entre Gorée et l'administration coloniale sur la question de son organisation et de sa gestion. Du côté de Gorée, l'occupation de la presqu'île constitue une récompense aux efforts fournis par les habitants et le conseil municipal, et en ce sens toutes tentatives d'exploitation de la presqu'île doivent répondre en priorité aux exigences et aux intérêts de Gorée. Par contre, aux yeux de l'administration

[72] L'île avait besoin d'un débouché commercial et agricole pour sa population, qui se montait à 5.000 personnes et était trop à l'étroit dans un espace d'aussi faible étendue et peu propre à la culture.

coloniale, la fondation de Dakar doit s'inscrire dans un vaste programme visant la satisfaction des intérêts de la France dans l'ensemble de ses possessions. En effet, face à la consolidation des prétentions de l'administration coloniale sur la presqu'île, avec l'implantation des premiers équipements structurants (aménagement d'un port), les Goréens se sont emparés d'une grande part des terrains les mieux placés de Dakar acquis par titre de propriété sans pour autant les mettre en valeur et ceci dans le but de contrecarrer toute action de développement de la presqu'île.

En dehors des actions entreprises par les Goréens, le développement de Dakar fut dans une large mesure bloqué par l'accroissement des activités commerciales de Rufisque. Cette localité, située dans le royaume du Cayor, échappait ainsi aux prélèvements de taxes effectués par les chefs de la presqu'île sur les produits transitant sur leur territoire. Par conséquent, pour des raisons économiques, les traitants préféraient s'établir à Rufisque où les conditions de commerce étaient plus avantageuses. Prise en étau par deux grands pôles (Gorée et Rufisque) dynamiques, compétitifs et non éloignés, Dakar réduite à une simple dépendance de Gorée a dû s'imposer par la suite pour jouir d'une position privilégiée au sein des possessions françaises d'Afrique occidentale.

<u>… puis une hégémonie incontestable au sein de l'AOF.</u>

L'émergence et le développement du petit village de Dakar, sur la scène politique, administrative et économique de l'Afrique occidentale française est irréversible à partir de la fin du XIXème siècle. Bien préparé et faisant l'objet d'études minutieuses, ce développement spectaculaire est la traduction dans l'espace d'une réelle volonté de l'administration coloniale de faire de la presqu'île du Cap-Vert la base principale de son important empire ouest africain. Sans doute, le choix porté sur Dakar n'est pas fortuit, car les commodités qu'offre le site de la presqu'île apparaissent dans beaucoup de rapports adressés au ministère de tutelle. Á titre illustratif, on peut reprendre, ici, les propositions faites, au sujet de la presqu'île du Cap-Vert, par le commandant supérieur de Gorée et dépendance, Mauléon, aux autorités de tutelle en février 1856. Selon lui Dakar « *doit devenir, un jour, par sa position militaire et maritime, la meilleure, sans contredit, de toute la côte, par la facilité de sa rade sûre et d'une défense assez facile, la capitale, la grande ville commerciale et le siège du gouvernement général de tous nos établissements de la côte occidentale d'Afrique y compris le Sénégal*[73] *qui n'est pas, à beaucoup près dans une position aussi centrale, aussi convenable que Dakar placé sur le bord de la mer, avec une belle plage sans barre d'un accès facile, en tous temps et en toutes saisons, et bien mieux à portée de ces belles et riches rivières, où*

[73] Ici il fait allusion à Saint-Louis capitale de la colonie du Sénégal. A cette date, les établissements français d'Afrique occidentale étaient divisés en deux grandes zones : La colonie du Sénégal (regroupant les établissements situés au Nord jusqu'au haut fleuve Sénégal), Gorée et dépendances (il s'agit des escales du Sud -de la presqu'île jusqu'à la petite côte- administrés à partir de Gorée)

le commerce doit affluer avec le temps. Dakar est en communication facile avec la France, la côte d'Afrique et le monde entier et tous ces avantages réunis doivent en faire naturellement notre principal établissement, notre centre d'opérations militaires et maritimes, en un mot la capitale de toutes nos possessions africaines »[74]. Ces genres de propositions étaient très fréquentes à l'époque, ainsi, elles n'ont pas tardé à susciter des réactions du côté de la métropole où elles ont été favorablement accueillies.

L'adhésion du gouvernement français aux propositions visant à faire de Dakar le centre de décision des établissements français de l'Afrique de l'ouest s'est traduite subitement par l'élaboration de projets d'aménagement et d'équipement de la presqu'île. Celle-ci eu alors le privilège d'accueillir trois équipements structurant dont la modernisation au cours du temps ce qui lui confère les fonctions de métropole ouest africaine. Ces grands équipements de base aux activités très étroitement liées sont mis en place progressivement suivant l'extension spatiale des possessions françaises et l'évolution des intérêts économiques et politiques de la France. Il s'agit du port, des chemins de fer Dakar-Saint-Louis et Dakar-Niger (ou soudan). Au vu de ces importants investissements, qui ont donné des ailes à la presqu'île du Cap-Vert puis propulsé son développement brutal et spectaculaire, il est clair que Dakar n'aurait pu s'imposer sans le soutien de l'État, dans la mesure où ses concurrents -Gorée, Saint-Louis et Rufisque- étaient très en avance sur le plan économique et commercial. Mais, les innombrables atouts que présente son site, introuvables nulle part ailleurs dans la colonie, ne pouvaient qu'inciter l'admiration de l'administration coloniale à son égard. Carrefour de tous les courants d'échanges en provenance ou en destination de l'Afrique de l'Ouest, Dakar promue commune de plein exercice[75], abrite à partir de 1902 la résidence du gouverneur général de l'AOF (actuel palais présidentiel de la République du Sénégal), malgré que Saint-Louis garde à cette date le statut de chef-lieu, transféré peu de temps après à Dakar.

Au vu de ce qui précède, on comprend clairement que les investissements réalisés à Dakar sont bel et bien les principaux éléments ayant propulsé son rayonnement en Afrique de l'Ouest. Il importe alors de donner quelques indicateurs clés en rapport avec les activités des équipements mis en place, à savoir le port, les chemins de fer Dakar-Saint-Louis, et Dakar-Niger, ainsi que l'aéroport de Dakar-Yoff.

Le port : de tous les équipements réalisés en Afrique de l'Ouest francophone, au début du XXeme siècle, le port de Dakar est sans conteste de loin le plus gigantesque. Il a bénéficié d'investissements de grandes envergures, et fait l'objet de perceptuels travaux de perfectionnement et de modernisation de ses équipements. Au début, il était question de faire de Dakar une zone d'escale pour les paquebots de la nouvelle ligne bimensuelle France-Brésil mise

[74] Voir Seck, A, (1968 : 286).

[75] Dakar fut détachée administrativement de Gorée en 1887, qui d'ailleurs ne tarda pas quelques années plus tard à être sous sa tutelle.

en place par le Compagnie des Messageries Maritimes. En 1858, année de naissance du port de Dakar, une convention fut ainsi signée entre le Gouverneur français et la Compagnie qui décidait alors d'y créer un parc à charbon et un appontement. Mais cette convention tarda à se concrétiser, car la Compagnie se plaignait de l'insécurité et de l'insuffisance des installations. La réaction des autorités coloniales s'est traduite par l'établissement d'un « *barachois* » qui est un abri de débarquement de navires réalisé par les soins du commandant de Gorée, Pinet Laprade, sous l'appellation de « la Grande jetée ». Cet équipement, qui marqua le début des activités du port de Dakar, accueilli ses premiers paquebots en 1866. Au cours du temps, il fit l'objet de grands projets d'aménagement, preuves de son importance pour les autorités coloniales qui ont décidé de le transformer en un gigantesque port en eau profonde, servant d'exutoire aux différents établissements français d'Afrique occidentale. La mainmise effective sur le Cayor dans le dernier quart du XIXeme siècle, l'une des provinces les plus redoutables aux français, facilita le contrôle de toute la grande côte du Sénégal et le développement de la culture de l'arachide. En effet, face aux difficultés notées au niveau de la barre de Saint-Louis, conjuguées aux ambitions de plus en plus manifestes de l'administration coloniale de faire de Dakar le port de toute l'Afrique de l'Ouest, une ligne ferroviaire reliant Dakar à Saint-Louis fut construite entre 1883 et 1885.

Toutefois, la position géographique de la grande rade de Dakar attira particulièrement les Français pour l'instauration d'une importante base militaire. Du fait de l'immensité des surfaces utilisables au sein de cette rade, des travaux d'aménagement d'un double port-militaire et commercial- furent lancés durant 10 ans (1898-1908). Conscient des innombrables profits que la colonie du Sénégal pouvait tirer du port commercial[76], il était logique que le Conseil général puisse contribuer financièrement à sa réalisation. Ainsi, une somme de 1 millions de francs fut alors arrêtée par le Conseil général dans ses séances de juin 1898 et de juin 1899. C'est sous la gouvernance de Roume qui coïncida avec l'attribution du Gouvernement général de ressources financières propres, que les grands travaux du port commercial furent élaborés, s'inscrivant ainsi dans un vaste programme de travaux publics incluant divers secteurs.

[76] Dans une note adressée au Gouverneur général de L'AOF, le commandant de la Marine à Dakar précisa en 1905 les avantages des travaux pour le Sénégal :

1° Dans une économie de 5 millions réalisées par la construction de la jetée Nord et par les dragages de la rade faits par la marine, travaux que la colonie aurait dû exécuter pour mettre le port de commerce à l'abri et faciliter l'accès aux bâtiments de forts tonnages.

2° Dans l'emploi aussi large que possible, suivant le vœu formulé par le Conseil général, des matériaux et des ouvriers de la colonie, tant européens qu'indigènes ; ce vœu a été aussi complètement que possible exaucé, 1600 indigènes travaillant journellement à la construction de l'Arsenal ou à l'exploitation des carrières de Ouakam et du Cap-Manuel et ce chiffre sera bien plus élevé l'année suivante.

3° Enfin dans la prospérité que donnerait à la ville de Dakar le personnel plus nombreux de la Marine, quand, les travaux de l'Arsenal terminés, les services de ce département seraient complètement constitués.

Fort de ses nouvelles compétences financières, le Gouvernement général effectue un premier emprunt de 65 millions de francs, avec une garantie du trésor français pour couvrir son nouveau programme de travaux publics. La première partie du port de commerce[77] fut alors réalisée grâce à cet emprunt contracté par le Gouvernement général. Dans l'ensemble, le projet des nouveaux aménagements du port de commerce, dont le plan est résumé sur un fond de carte conçu par la Direction des travaux publics en mai 1900 (Archives du Sénégal -dossier, page 263-) comprenait entre autres : la construction de deux môles de 300 mètres de longueur et de 80 et 100 mètres de largeurs respectifs ainsi que des murs de quais reliant ces deux môles entre eux et avec la grande jetée sud (Seck, 1968 : 316).

Les projets d'extension et de modernisation du port de Dakar se sont intensifiés dans les décennies suivantes, suivant le rythme de croissance exponentielle des activités commerciales. Toutes les réalisations effectuées au fil du temps constituent des indicateurs témoignant de l'extension des capacités du port. Les insuffisances notées au fur et à mesure que les activités économiques et les opérations militaires se développent au port de Dakar, ont toujours suscité des débats au sein des instances de décision de la République française. En effet, en guise d'accompagnement et de consolidation des progrès liés aux activités commerciales, le Gouvernement général de l'AOF avec le soutien de l'État a toujours cherché à développer des initiatives en faveur du port de Dakar puis de multiplier les investissements en faisant recours, généralement, à l'emprunt. Parmi ces multiples initiatives, toutes très importantes, nous pouvons retenir ici les plus significatives :

- Le projet d'extension du port permettant de pallier les contraintes liées à l'insuffisance des équipements par rapport à la hausse rapide des manutentions de marchandises. Ainsi, l'urgence était d'insister sur la mise en place de voie de desserte routière et ferroviaire du port[78]. Il s'agissait en fait de compléter le plan de 1903, en tenant compte bien sûr de l'évolution des activités du port.

- Les grands projets des années 1920, de par l'ampleur des investissements qui étaient prévus, restent parmi les plus importants de l'histoire du port. Durant cette période, l'augmentation des

[77] Le projet des nouveaux aménagements du port de commerce, dont le plan d'ensemble est résumé dans un fond de carte conçue par la Direction des travaux publics en mai 1900 (Archives du Sénégal -dossier, page 263-) comprenait les éléments suivants :

1° La construction de 2 môles de 300 mètres de longueur et de 80 et 100 mètres de largeur respectives, ainsi que des murs de quais reliant ces deux môles entre eux

[78] Le programme de 1911-1914 a réellement pris en compte cette composante ; il est y est mentionné que « la mise en état de viabilité de voie d'accès au port et des terres-pleins ; la construction de deux hangars de 600m2, de 860m de voie ferrées, de 1000m de voies Décauville... ». Rapport du Comité des TP des colonies (séance du 23 février 1912). Archives du GG, cité par Seck, A, 1968 : 319.

trafics provoquée par la première guerre mondiale[79], l'accroissement des tonnages d'arachides expédiés à Dakar, ainsi que les besoins de réorganisation et de réaménagement du port en pleine croissance, sont les facteurs explicatifs de l'élaboration de nouveaux plans d'extension et de modernisation. C'est durant cette décennie que furent mises en place les môles 5, et 6 de 165m sur 25m de large, ainsi que du Môle 8 qui est spécialisée au stockage du Charbon. Cette matière polluante a été délocalisée de la zone sud, au même titre que l'arachide pour des raisons d'hygiène publique et de désengorgement de la zone, pour être réinstallée un peu plus au Nord. Le port ainsi étendu, accueille également la construction de postes pétroliers à la jetée Nord.

Au terme de gigantesques travaux, du point de vu des investissements mobilisés et des ressources humaines utilisées, effectués à l'époque coloniale, le port de Dakar est l'un des plus grands et les mieux équipés en Afrique de l'Ouest. Seck, A, a fait une description assez détaillée des équipements du port de Dakar dans les années 1960, au moment où le jeune État du Sénégal l'a hérité de l'administration coloniale : « *7.848 m de quais dont 714 m fondés à – 11 m, 2.294 m à – 10 m, 357 à – 9 m, 1.362 à – 8 m – 9 m, 1.858 ayant des fonds de – 5 m à – 8 m, et enfin 1.263 m accessibles à la batellerie. Ces quais offrent 46 postes d'accostage aux navires, sans compter les deux quais de rive réservés à l'armement de pêche, et ces postes sont équipés de 124 bouches à eau permettant à chaque navire accosté d'être ravitaillé au moins par deux bouches à la fois à un débit de 60 à 100 m^3/heure, 184 bouches à hydrocarbures permettant d'alimenter à la fois 11 navires à quais à un débit de 250 t/heure par navire, avec possibilité de pousser à 1.000 t/heure si le navire peut supporter ce rythme. En arrière de ces quais s'étendent 204.000 m^2 de terre-plein – dont environ 119.000 m^2 dans la zone Nord du port – tandis que 57.000 m^2 de hangars facilitent la garde de marchandises » (*Seck, 1968 : 37*)*. Ces investissements énormes, n'existant nulle part ailleurs en Afrique Occidentale Française, offraient à la ville de Dakar un outillage moderne capable de satisfaire les besoins de toutes sortes de navires. En effet, la ville de Dakar disposait des avantages exceptionnels, et son rayonnement sur l'ensemble du territoire de l'AOF était alors incontesté et incontestable.

Les infrastructures ferroviaires, beaucoup plus anciennes que le port en eau profonde de Dakar, ont grandement facilité les besoins d'exploitation des territoires de l'intérieur du continent pour le compte de la France. Ainsi, la mise en service de la ligne Dakar-Saint-Louis, puis de celle du Soudan a créé un

[79] La première guerre mondiale a été décisive pour permettre à l'État français d'avoir une compréhension beaucoup plus claire sur l'importance militaire et commerciale du port de Dakar. 1917 et 1918 une bonne part des tonnages de blé importés, à destination de la France, d'Australie a transité par le port de Dakar.

important réseau de communication et d'échanges convergeant vers le port et mettant en relation toutes les possessions françaises d'Afrique occidentale, avec comme pôle principal Dakar.

1° Le chemin de fer Dakar-Saint-Louis (ou chemin de fer du Cayor), construit en deux ans de 1883 à 1885, est la plus ancienne de la colonie. C'est la Société de constructions des Batignolles qui est chargée de le mettre en place, suite à une convention signée avec l'État qui s'engagea à endosser l'essentiel des frais de construction et d'exploitation de la ligne. Considérés par les « *indigènes* » comme un nouveau moyen de colonisation de leurs terres, ces travaux effectués simultanément entre les deux extrémités de la ligne, ont subit à maintes reprises les perturbations des résistants de la province du Cayor. Par conséquent, aussitôt après son achèvement, les indigènes apposèrent divers types de sabotages sur ses premiers trafics. Il a fallu attendre la pacification complète de la province du Cayor pour tirer vraiment profit de cette ligne mise en service pour contourner les contraintes liées aux insuffisances de la barre de Saint-Louis.

Ainsi, avec l'amélioration des conditions de sécurité, les productions de l'arachide enregistrent une croissance soutenue, d'où l'accroissement des activités commerciales des nombreuses gares d'expédition ouvertes sur la ligne. Le chemin de fer, de par l'importance des tonnages à expédier et des distances entre régions productrices et ports d'exportation de l'arachide, est devenu incontournable. L'extension des terres de cultures est un indicateur clé de l'amélioration des conditions de transport ; l'arrivée des rails a déchargé les populations des pénibles et longs transports à traction animale (ânes et chameaux). Les trafics d'arachides se font vers Saint-Louis, et plus particulièrement vers Rufisque et Dakar. Inversement, des marchandises d'échanges en provenance d'Europe sont embarquées dans des trains à destinations de Saint-Louis. Le rôle économique du chemin de fer du Cayor est donc considérable, et cela s'est parfaitement traduit dans les marges de bénéfices réalisées[80].

2° Le chemin de fer Dakar-Niger (ou chemin de fer soudanais), du fait de la profondeur continentale des régions à desservir (les territoires du Haut Niger) a connu beaucoup de lenteurs pour sa mise en place. Il a suscité beaucoup de débats du côté des plus hautes instances de décision de la Métropole ; beaucoup de questions sont soulevées particulièrement sur les intérêts politiques et économiques, pour la France, de l'existence d'infrastructures dans les territoires de l'intérieur du continent. La nécessité de

[80] Dans une lettre des autorités de la Chambre de commerce de Dakar écrite au Gouverneur le 27 novembre 1923, il est mentionné les déclarations suivantes : « des renseignements que nous avons recueillis, il ressort que la compagnie du DSL (Dakar-Saint-Louis), réalise annuellement des bénéfices dont elle pourrait sacrifier une partie au transport des marchandises à des prix réduits. C'est ainsi qu'en 1921, l'excédent des recettes sur les dépenses atteignait 1.927.000 francs français, et qu'en 1922, il s'élevait à la somme appréciable de 6.225.000 francs français ». Bulletin de la Chambre de commerce de Dakar, volume août 1923, - mai 1924, p. 159.

construire un vaste empire en Afrique occidentale, conjuguée à l'abondance des matières premières des établissements de l'intérieur, l'idée de les valoriser et de les exploiter s'est progressivement répandue en France. L'urgence de valorisation des bassins du Niger reconnue, il restait alors à régler la question du tracé à adopter. Deux propositions s'affrontaient au Parlement, à cet effet : la transsaharienne, c'est-à-dire une voie ferrée reliant le Niger à l'Algérie par le désert du Sahara ; la ligne reliant le Niger au Sénégal défendue bec et ongle par le révérant Brière de l'Isle (Gouverneur du Sénégal de 1876 à 1881). Les débats ont tourné en faveur de la seconde proposition ; le 26 février 1881 une loi accordant les crédits pour financer le Sénégal-Niger est mise en vigueur. Le Gouverneur Brière de l'Isle doit son succès au Parlement et aux déclarations de l'explorateur autrichien Oscar Lenz. Ce dernier, raconte Delafosse, « *en 1880 était allé du Maroc à Tombouctou et de Tombouctou à Médine et Saint-Louis, et, des constations faites par lui au cours de sa traversée du Sahara et du Soudan, il avait déduit la conviction qu'un chemin de fer transsaharien était pratiquement irréalisable et, qu'en tout cas, il ne ferait pas ses frais* » (Delafosse : 163). Convaincue par ces déclarations, la France concentra ses ressources à la réalisation du chemin de fer devant relier le Niger au Sénégal.

Á l'image du Dakar-Saint-Louis, la ligne soudanaise a été d'une importance économique non négligeable, comme en atteste l'autorisation d'un emprunt de 100 millions de francs accordé par le Gouverneur général Roume en janvier 1907 pour l'exécution d'un vaste programme de travaux publics, sur lequel est incluse la poursuite des travaux du chemin de fer soudanais. Les travaux du chemin de fer soudanais sont achevés définitivement en 1923. En plus d'être un moyen de facilitation de l'exploitation du bassin du Niger où les activités économiques étaient en pleine progression, le Dakar-Niger a permis de capter en même temps une manne financière liée à la desserte de nouvelles terres agricoles situées dans les parties centre-ouest et sud-est de la colonie du Sénégal. La ligne restait la principale artère de trafic d'arachides, expédiées vers Dakar, en provenance du Soudan et des nouvelles régions productrices du Sénégal ; ainsi que des marchandises en sens inverse. L'augmentation des tonnages d'arachides qui transitaient à Dakar nécessitait un plan de réaménagement et d'extension du port qui, par approbation ministérielle du 24 décembre 1908, a permis la réalisation d'une gare moderne de marchandises à la place de l'ancienne gare des voyageurs, reconstruite hors du port à 1km environ à l'ouest.

Le territoire de l'Afrique occidentale française, grâce aux infrastructures ferroviaires, est devenu un espace où les populations et les activités sont en interconnexions. Ainsi les nombreuses gares mises en place constituaient des courroies de transmission par l'intermédiaire desquelles se faisaient les échanges de produits agricoles et de diverses marchandises. Les quantités de produits traités déterminaient le poids économique de chacune de ces lieux d'échanges. Au vu des analyses effectuées il est clair que la ville de Dakar, lieu de convergence de toutes les infrastructures ferroviaires, se place au sommet de la pyramide

et reste inexorablement, à cet effet, le lieu de commandement et le centre de décision économique de l'ensemble du territoire de l'AOF.

L'aéroport de Dakar : l'idée de mettre en place une infrastructure aéroportuaire est émise dès le début du XXeme siècle, par les autorités coloniales de l'AOF, dans le but de résoudre les contraintes notées en matière de communication avec des territoires, ayant une importance militaire et commerciale considérable, très excentrés à l'intérieur du continent. Au dernier trimestre de l'année 1910, le Gouvernement général s'est lancé dans des expériences à haut risque[81] et lourdes financièrement, d'organisation de services aériens sur le territoire de l'AOF. Ces premières tentatives de mise en place de services aériens se sont soldées par un échec. Les contraintes financières ont certainement pesé sur cet échec ; en effet, quelques années plus tard, précisément en 1918, le Gouvernement général s'est montré réticent à l'endroit du projet du Ministre de la colonie visant à réactualiser le programme de mise en place de services aériens d'utilité civile en AOF, sous prétexte des progrès réalisés par l'aéronautique avec la première guerre mondiale. Le refus des autorités locales de la colonie s'est manifesté clairement dans une correspondance que le lieutenant gouverneur du Sénégal a adressée au Gouverneur général de l'AOF en mars 1918, en guise de réponse à ses propositions : « … *j'ai l'honneur de vous rendre compte qu'il ne me paraît pas que des organisations de cette nature soient appelées à rendre dans ma colonie des services qui ne seraient pas hors de proportion avec les dépenses que comporteraient une telle installation. […] les chefs-lieux des cercles de Louga, du Cayor, de Thiès, du Baol, du Sine-Saloum et du Niani-Ouli sont en effet reliés entre eux par voie ferrée ; ceux des cercles de Hautes Gambie et de Bakel seront facilement accessibles après achèvement du Thiès-Kayes* [il s'agit ici d'un embranchement du chemin de fer soudanais]*. Les cercles de Dagana, Podor, Saldé, Matam et Bakel sont desservis par le fleuve, les deux premiers pendant toute l'année et ceux de Saldé, de Matam et de Bakel ne présentent quelques difficultés de communication par la même voie que fin janvier à fin mars »* (Seck, 1968 : 339). Á travers cette note, on comprend bien la position de l'administration du Sénégal. Elle n'a pas besoin de se lancer dans des investissements si couteux, d'autant plus que la colonie elle-même dispose d'un vaste réseau de communication desservant la quasi-totalité de ses territoires.

Cependant, la montée en puissance des progrès réalisés en matière d'aviation civile, qui constitue un indicateur déterminant le poids des différents États européens dans les relations économiques mondiales, a incité le Gouvernement français à imposer les services aéronautiques dans les territoires de l'AOF. Á l'image de ses voisins et rivaux d'Europe, la création des services aéronautiques était un moyen

[81] L'État français, par délibération de son Parlement, n'avait pas accepté de contribuer financièrement à ces expériences jugées non rentables.

pour la France de se positionner dans une compétition pour le contrôle d'un espace aérien de plus en plus courtisé. Un tel projet présente un double intérêt pour la France, économique avec les facilités d'exploitations des territoires excentrés de l'intérieur (Zinder, Niamey, N'Guimi, Agades la Mauritanie, etc.), et militaire avec les possibilités d'extension de ses bases militaires[82]. Ainsi, la décision de mise en place de services aériens en Afrique occidentale française, afin de l'intégrer dans les nouveaux trafics mondiaux, est promulguée puis adoptée par la loi du 22 octobre 1919. Toutefois, l'État s'est engagé à fournir une grande part du financement, tout en proposant au gouvernement de l'AOF à arrêter en fonction de ses moyens un montant pour sa participation.

Dakar, jouissant déjà de forts avantages que lui confèrent sa position géographique, ses infrastructures portuaires[83] et ses nouvelles fonctions administratives (résidences des hautes autorités de l'AOF depuis 1902) eu le privilège d'être choisie pour accueillir le plus grand centre aéronautique de l'Afrique occidentale française. Durant les premières années, les équipements aéronautiques se présentaient sous forme d'hydrobases, c'est dire à des aménagements réalisés sur un plan d'eau pour accueillir des hydravions ; d'où l'importance du choix porté sur Dakar, qui disposait du plus grand port en eau profonde de l'Afrique occidentale française. De grandes lignes internationales qui se développaient, dans la décennie 1920, ont utilisé l'hydrobase de Dakar comme zone relais ou escale. Il en est ainsi pour la ligne France-Amérique du Sud qui a atteint Dakar en juin 1925 ; de même que celle spécialisée au transport du courrier, Toulouse-Marseille-Dakar.

D'autres compagnies, telle Air France, vont solliciter, quelques années après, les services aéronautiques de Dakar de loin le plus sophistiqué de l'Afrique de l'Ouest[84]. Centre des trafics aériens transatlantiques, Dakar restait, dans les années 1930, de nouveau au cœur des discussions sur la nécessité de mettre en place un véritable aéroport terrestre, pour lui permettre de s'offrir des services des grandes compagnies dont les prestations s'ouvrent à des secteurs autres que le transport de courrier. Il est question de développer un véritable aéroport commercial à Dakar, où les trafics enregistraient une progression fulgurante. C'est ainsi qu'en 1935, plaque tournante entre les trois continents, Europe-Afrique -Amérique, Dakar est dotée d'une aérogare accompagnée de deux grandes pistes et d'un hangar

---

82 La première guerre mondiale a éveillé une certaine prise de conscience chez les grandes puissances européennes en ce qui concerne les problèmes de sécurité, désormais placés en position prioritaire dans toutes politiques de développement.

83 Tous les équipements dont avait besoin l'aéronautique, transportés en bateaux transitait au port de Dakar. C'est ce qui explique le choix de Dakar pour servir de centre d'organisation de l'aéronautique, compte tenu des pénibilités liées au transport et au montage du matériel.

84 En fait, il existait une autre hydrobase à Saint-Louis aménagé par le Gouvernement général de l'AOF en 1927. Dotée d'équipements modernes, elle était en rude compétition avec celle de Dakar.

métallique, aménagés dans la zone militaires de Ouakam (village situé dans la partie Nord de la tête de la presqu'île). Les deux équipements réunis à Dakar, à savoir l'hydrobase et l'aérogare qui partageaient l'ensemble des trafics effectués, ont fait de la ville de Dakar un gigantesque carrefour aérien. Ainsi, diverses compagnies aériennes publiques et/ou privées ont manifesté, à la fin des années 1930, l'intérêt d'exploiter les services aéronautiques de Dakar pour élargir leurs zones d'action. Dans cette logique, « *en 1937, à la suite du nouvel accord intervenu avec la Compagnie Air France pour l'exploitation des lignes d'Amérique du Sud, la Deutch Lufthansa avait décidé de transférer son escale de Bathurst à Dakar… Moins de deux ans après, en janvier 1939, la compagnie italienne « Ala Littoria » faisait savoir aux autorités coloniales françaises, par la voie diplomatique, qu'elle envisageait l'établissement d'une ligne Rome-Dakar-Amérique du Sud.* » (Seck, 1968 : 346).

Face à la diversification et la progression fulgurante des activités de l'aéronautique de Dakar, auxquelles viennent s'ajouter les impressionnants services qu'elle a fournis aux alliés durant la seconde guerre mondiale, les autorités coloniales se sont accordées sur l'intérêt d'aménager un aéroport à vocation purement commerciale (fret et transport de passagers) dissocié des pistes militaires d'Ouakam. Un vaste terrain, à environ 2 à 3 km au Nord dans le village de Yoff est aménagé pour les besoins d'équipements du nouvel aéroport Dakar-Yoff[85].

Avec ses diverses infrastructures et équipements structurants, que constituent le port, l'aéroport, les gares de chemins de fer, fonctionnant dans une parfaite interconnexion, la ville de Dakar est sans nulle doute le centre de commandement administratif, économique, militaire et commercial de toute l'Afrique noire francophone. Elle est le siège des plus hautes instances de décision administratives (capitale de l'AOF et chef- dc²lieu du gouvernement général), concentre l'essentiel des unités industrielles et des investissements économiques, et constitue le centre intellectuel et culturel de l'AOF avec la création de l'école normal William Ponty, de l'Institut français d'Afrique noire en 1938, puis de l'Institut des Hautes études, devenu Université par décret en 1957. Tous ces indicateurs ont eu des répercussions considérables sur le plan de l'occupation spatiale et de l'évolution du paysage urbain. Ainsi, le petit village Lebou annexé par les Français en 1857 s'est complètement métamorphosé, de manière brutale et rapide, pour devenir l'une des plus grandes agglomérations du continent africain.

[85] L'aéroport international de Dakar-Yoff, construit en 6 ans (de 1943 à 1949), puis rebaptisé Léopold Sédar Senghor en 2002, du nom du premier président du Sénégal indépendant, était le plus équipé de toute l'Afrique de l'ouest française.

2.2. L'évolution de l'espace urbain

Au Sénégal, comme on vient de le mentionner précédemment, la genèse et l'évolution de l'urbanisation sont en étroite relation avec les politiques coloniales instaurées par la France. Ainsi, dans la presqu'île du Cap-Vert, les analyses précédentes ont démontré l'existence de deux villes de création coloniale, Rufisque et Dakar. Ces villes, ayant connu des évolutions disparates dans le temps et dans l'espace, forment aujourd'hui un ensemble territorial très étendu que nous appelons l'agglomération dakaroise. Dans les analyses suivantes, nous faisons l'état des lieux du paysage urbain de la région de Dakar, tout en retraçant les différentes étapes de son évolution.

2.2.1. Rufisque et Dakar : deux pôles disjoints et concurrentiels

Au cours des analyses faites plus haut, nous avons fait ressortir les très fortes rivalités qui existaient entre certaines possessions françaises, particulièrement Rufisque et Dakar. Á caractère économique et commercial, ces rivalités ont eu de profondes répercussions sur l'occupation et l'évolution spatiale de ces deux localités. Bien que séparées par 28 km de voies terrestres, ces villes élargies au statut communal, au dernier quart du XIXeme siècle, avaient choisi d'élaborer et de conduire des politiques de développement de manière isolée. La concurrence était si rude que chacune des municipalités n'hésite pas à mobiliser toutes ses ressources disponibles pour mettre en œuvre des initiatives dans le seul but de réduire à néant les intérêts de l'autre. Il n'est pas inutile de rappeler, ici, les propositions de Pinet Laprade, qui était un des fervents défenseurs de l'idée de faire de Dakar le pôle principal de l'AOF, selon lesquelles la prépondérance commerciale de Rufisque est un frein pour le développement de Dakar. N'est-ce pas lui, plus haute autorité de la colonie du Sénégal, qui affirmait sans état dame que « *pour faire émerger Dakar il faut commencer par détruire la ville de Rufisque* ». Ce qui est déplorable, dans ce contexte tendu, c'est l'approche adoptée par le Gouvernement général. Celui-ci, convaincu par les idées de Pinet-Laprade, a imposé diverses mesures - commerciales, économiques et administratives - dont le principal objectif est de faire de Dakar la plus grande métropole de l'Afrique de l'ouest francophone. Comme nous l'avons déjà évoqué plus haut, la ville de Rufisque défavorisée par ces nouvelles mesures du gouvernement fédéral, n'a pu résister au naufrage progressif de son économie longtemps basée sur l'exportation de l'arachide. Pourtant, vu la répartition des activités, à la fin du XIXeme siècle, c'est-à-dire Rufisque port d'exportation et Dakar port d'importation, rien ne pouvait prédire une concurrence entre elles. Mais, le Gouvernement général, aveuglé par les propos de Pinet-Laprade, n'a pu chercher à partir de cette base pour tester les possibilités de développement des deux villes dans une logique de complémentarité, d'autant plus que Rufisque a beaucoup contribué au budget fédéral. Voyons l'état des lieux de ces deux villes, de création coloniale, afin de mieux percevoir leur structuration spatiale.

- **Rufisque** : Avec une large ouverture sur le littoral atlantique, Rufisque est l'une des localités les plus anciennement visitées par les Européens. C'est l'une des plus importantes du Sénégal, aussi bien du point de vue de ses activités économiques que de son poids démographique. Aménagée dans un site en forme de cuvette, elle présente, partout, tous les aspects d'une ville vivante et dynamique. Le grand boulevard Maurice Gueye[86], correspondant au tracé de la RN1, qui traverse la ville d'ouest en constitue l'épine dorsale de Rufisque. Cette artère de circulation est encombrée en permanence, de jour comme de nuit, de divers moyens de locomotion – automobiles, calèches, bicyclettes, motos – comme en atteste la fréquence des embouteillages en longueur de journée[87]. Au même rythme que les moyens de locomotion, le grand boulevard subit l'encombrement anarchique des commerçants et prestataires de services qui l'ont transformé en un véritable centre commercial à ciel ouvert.

Le grand boulevard représente aussi, en quelque sorte, la limite septentrionale de la vieille-Rufisque, composée d'une part de quartiers Lebou caractérisés par une occupation spatiale très désordonnée et l'insuffisance des équipements de base ; d'autre part le noyau urbain originel, bien aménagé avec un plan en damier, il s'agit des quartiers Keury-Kao, et Keury-Souf[88]. Les maisons à étage servent à la fois de résidences et de centre d'affaires, comme ce fut le cas à l'époque des Européens. Ainsi, de grands magasins sont aménagés au Rez-de-chaussée pour les besoins du commerce, alors que l'étage est réservé à l'habitation. L'originalité de ces anciens quartiers européens se manifeste surtout sur le plan architectural. Les maisons sont construites en matériaux durs : le socle et les pourtours des bâtiments sont faits de roches très dures extraites du sous-sol de la ville, les charpentes en métallique sur lesquelles reposent du bois recouvert de carreaux dans les maisons à étage, les toitures sont en tuiles. Pour permettre une bonne aération, des balcons sont aménagés dans toutes les habitations. L'ensemble des quartiers Keury-Kao et Keury-Souf, donne l'allure d'une vaste forêt de bâtiments, harmonieux, où se concentre l'essentiel des équipements administratifs, économiques, ainsi que les services techniques et les sièges des entreprises privées et des sociétés concessionnaires.

Au sein de cette ville vivante, on aperçoit des tristes images qui se manifestent dans l'espace par de vieilles constructions en ruines abandonnées symbolisant la décadence d'une ville jadis florissante. Sur la façade atlantique, notamment à Keury-Kao, les équipements structurants affiliés à la manutention et à

---

[86] Du nom d'un ancien Maire de la ville de Rufisque, de par ses origines (métisse), il symbolise la diversité culturelle de Rufisque à l'époque coloniale

[87] Rufisque est réputée être la ville de l'embouteillage par excellence par les passagers en provenance ou à destination de Dakar ; c'est un carrefour incontournable.

[88] Il s'agit ici de termes wolof qui signifient respectivement : maisons en hauteur et maisons en Rez-de-chaussée. C'était une manière pour les indigènes de magnifier les grandes constructions en dur des quartiers occupés par les Européens.

l'exportation de l'arachide, qui étaient la base du dynamisme de la ville de Rufisque sont aujourd'hui dans un état déplorable. L'image la plus frappante est celle du port de Rufisque, dont une bonne partie des wharfs est submergée dans l'eau. On remarque donc que même si la ville garde encore un certain dynamisme, il est clair qu'elle a toujours du mal à retrouver son prestige d'antan, comme en témoignent les difficultés de reconversion des équipements en ruine.

L'étude historique de l'occupation spatiale nous permet de constater que le noyau urbain constitué autour des équipements et infrastructures structurants à vocation économiques et commerciales s'est propagé le long de la bande littorale suivant un axe est-ouest, sur les terrains compris entre le trait de côte et le tracé des chemins de fer. Comme partout ailleurs dans les villes coloniales, on remarque que la principale caractéristique de l'urbanisme, à cette époque, a été la partition de l'espace en deux zones distinctes morphologiquement. Au secteur des Européens, bien équipé, correspondant à Keury-Kao et Keury-Souf, centre administratif et commercial, siège des sociétés concessionnaires des services publics et des entreprises privées, s'opposent les villages [89] indigènes des Lebous repoussés un peu plus vers l'Est et vers l'Ouest. Il s'agit dans la partie occidentale des quartiers de Diokoul, Ndunkou, Léona, Thiokho ; dans la partie orientale des quartiers de Mérina et Thiawlène. L'installation de ces quartiers dans leur emplacement actuel, est l'aboutissement d'une logique d'organisation de l'espace dont l'objectif principal était de créer les conditions d'une bonne exploitation de la colonie. Celle-ci s'est traduite par la réalisation du plan directeur de 1862, autour d'équipements structurants (le réseau Décauville), fruit de l' « ex-ville européenne »[90] Une telle ségrégation spatiale répond surtout à des considérations d'ordre sanitaire ; le caractère endémique des épidémies mortelles telles la fièvre jaune, la peste, le paludisme très fréquentes dans la colonie à l'époque, exigeaient aux colons de prendre des mesures visant une séparation radicale des habitats européen et africain. Á Rufisque, ces mesures se manifestent par des opérations de démolition d'habitat, dont l'objectif est de repousser les indigènes très loin du domaine des Européens, vers les extrémités Sud-est et Sud-ouest de la ville. En dépit de cette opposition entre ville blanche et ville indigène, il importe de souligner que la liberté de circulation entre les deux était légalement reconnue ; rien de plus normal d'ailleurs dans la mesure où la concentration des activités économiques et administratives dans la ville blanche a engendré une forte demande en main-d'œuvre.

La prépondérance du commerce de l'arachide et les divers investissements (chemins de fer, routes, équipements administratifs, etc.) qu'elle a suscité ont engendré un afflux massif de main-d'œuvre venu de

[89] Nous avons utilisé le terme village pour faire allusion à la morphologie et à la structure de l'habitat. Pas de lotissement, concessions séparées par de ruelles sinueuses, bref, il exprime l'absence de toute opération urbanistique.

[90] On fait allusion ici bien évidemment aux quartiers actuels de Keury-Kao et Keury-Souf qui furent l'espace d'application de ce plan directeur.

l'intérieur de la colonie pour trouver un emploi à Rufisque. Finalement, les conditions économiques et sociales offertes par la ville, ont sédentarisé une grande part de ces migrants. Ainsi, de nombreux quartiers ont proliféré, le long de lignes ferroviaires, dès le début du XXeme siècle. En effet, les mouvements d'exode rural conjugués à l'éclatement de certains quartiers traditionnels pour cause de réorganisation spatiale de la ville par la réalisation de grands travaux publics (modification du tracé du chemin de fer et de la route nationale, creusement de canaux pour amoindrir les risques d'inondations liés à la nature contraignante du substrat) ont contribué à l'extension urbaine. En arrivant en ville, la plupart des ouvriers ont cherché à s'implanter non loin des lieux de travail, les chantiers. Ainsi, en l'absence de contrôle de l'administration locale et des services techniques compétents, ils ont occupé de manière spontanée et avec des matériaux précaires des terrains vacants non immatriculés situés le long de la voie ferrée. Ces occupations illégales se sont développées très rapidement puis ont formé un véritable bidonville au Nord de l'emprise de la voie ferrée. Excepté Guendel[91], créé sur la base du plan directeur de 1946 sur des terrains bien viabilisés, les autres quartiers constitutifs de ce bidonville, à savoir Dangou, Ndar-Gou-Ndaw, Darou-Salam, Nimzatt, Fass et Colobane, sont de types irréguliers.

Les orientations urbaines mentionnées sur le plan directeur de 1946 qui avait prévu un contrôle de l'occupation spatiale à la périphérie de la ville de Rufisque[92], puis la création d'organismes spécialisés à l'aménagement et à la production de logements sociaux – Société immobilière du Cap-Vert, Office des habitations à loyers modérés –, ont facilité l'émergence de cités périphériques planifiées : HLM et Radio au Nord-ouest, Filao au centre-ouest, Bata à l'ouest, Castors au Nord-est. Toutefois, comme on pouvait bien s'y attendre, ces aménagements équipés d'ouvrages d'assainissement modernes et sophistiqués (égouts) sont occupés par des populations issues des classes sociales aisées ; ainsi, le coût des réalisations n'est pas à la portée de la masse de la population. Par conséquent, la précarité du niveau de vie de la majorité de la population et les besoins en logements sociaux amplifiés par la croissance

[91] Après la seconde guerre mondiale le plan d'urbanisme de Rufisque, qui s'inscrit dans un vaste programme d'aménagement de l'ensemble de la presqu'île du Cap-Vert mis en place par le gouvernement de l'AOF, avait prévu des lotissements à Guendel pour accueillir les populations dont les habitations ont été déguerpies pour cause d'utilité publique lors des travaux de déviations pour la route inter-coloniale n°1. Le plan d'aménagement et d'alignement du quartier de Guendel couvre une superficie de 27 ha sur laquelle 90% des terres appartiennent à l'État. Ce plan est approuvé le 20 décembre 1946 par arrêté général n° 5485.

[92] Dans une lettre adressée au Haut commissaire de l'AOF en mai 1956, le Directeur général des Travaux publiques, il est mentionné que « Le plan directeur de la presqu'île du Cap-Vert approuvé par arrêté général n° 5485 en date du 20 décembre 1946 a prévu l'aménagement des quartiers périphériques de Rufisque.

Le plan d'aménagement et d'alignement de Fass-Guendel intéresse un quartier au Nord-est de Rufisque…

Une partie des terrains appartenant à l'administration avait déjà fait l'objet, dès 1948, d'un plan d'aménagement et de lotissement matérialisé sur le terrain par les soins du service des TP de Rufisque. (…)

Les déguerpis à qui ont été attribué des permis d'occuper se sont alors installés dans les parcelles qui leur avaient été désignées, et conformément au plan qui avait été dressé à l'époque.

démographique ont engendré la densification et l'élargissement des quartiers spontanés situés sur le front d'urbanisation. Il en résulte la création de vastes quartiers irréguliers : Chérif, Darou Rahman, Champ de course, Gouye Mouride. Ce dernier quartier s'est développé rapidement du fait de la proximité de grandes unités industrielles : La société africaine des chaux et ciments (actuel SOCOCIM) mis en service en mai 1948, la société Bata et l'industrie cotonnière ouest africaine (ICOTAF).

La crise économique et sociale des années 1980 a eu des répercussions considérables sur la production de logements ; cela s'est traduit par l'incapacité de l'État à satisfaire les demandes en logements sociaux et la montée en puissance des acteurs privés – promoteurs immobiliers, opérateurs privés, particuliers, de coopératives d'habitat – qui ont tendance à prendre la relève dans le cadre de l'aménagement et la production de logements sociaux. Á Rufisque les actions entreprises se concentrent essentiellement dans le Nord-ouest, où se trouvent plusieurs types d'habitats planifiés : la cité Millionnaire, cité CAPEC (Cabinet d'Assurance Petite Côte), et les cités des employés des sociétés concessionnaires (sénégalaise des eaux – SDE -, société nationale d'électricité – SENELEC-), réunis en coopératives d'habitat.

D'une manière générale, on retient que l'extension de l'aire urbaine à Rufisque est le résultat des effets combinés de mouvements naturels (taux d'accroissement démographique passant de 2,7% entre 1945 et 1976 à 3,3% de 1976 à 2004)[93], et des mouvements dans l'espace (exode rural). Alain Dubresson précise que « *depuis 1945, l'espace bâti rufisquois a évolué de triple façon : par éclatements dans les anciens quartiers et redistributions à l'extérieur par apport de peuplements allogènes, par élargissement puis par densification du vieux tissu urbain* » (Dubresson, 1978). L'analyse de l'évolution de la consommation de l'espace met en exergue l'avancée progressive du front d'urbanisation à Rufisque. Ce phénomène est perceptible à travers ces indicateurs spatiaux : 290,6 ha en 1952, la ville de Rufisque s'étend sur 556,5 ha en 1969, puis 620,1 ha en 1974[94], et ensuite 978 ha en 1999[95]. Il importe de souligner le caractère hétérogène de ce vaste paysage urbain ; plusieurs paramètres permettent de percevoir facilement les disparités au sein de la ville. En se focalisant sur les modalités de mise en place des quartiers, l'organisation de l'occupation spatiale, le niveau d'équipement en services publics, nous distinguons quatre types de peuplement :

---

[93] Données issues des recensements de populations du Sénégal en 1976 et 2002. Direction de la Prévision et des Statistiques devenue Agence nationale de la démographie et des statistiques

[94] SMUH

[95] Agence de développement municipal : 1999, « audit urbain, organisationnel et financier de la ville de Rufisque ».

- Le centre historique, « ex-secteur européen » caractérisé par des équipements et infrastructures vétustes et surexploités avec un paysage urbain qui se détériore progressivement ;

- Les quartiers Lebous traditionnels marqués par une densification excessive de l'habitat, mais fortement exposés à l'avancée de la mer ;

- Les quartiers à habitat irrégulier caractérisés par la faiblesse, voire l'absence d'équipements de services publics. Ceux situés dans le front d'urbanisation sont toujours en phase d'un croît spatial mal maîtrisé.

- Les habitats planifiés issus des politiques urbanistiques de l'État et/ou des actions d'acteurs privés ; ils sont bien aménagés et souvent bien desservis en équipements et services publics.

Les caractéristiques, ainsi identifiées, du paysage urbain de Rufisque font de cette ville un territoire très dépendant de Dakar, dont elle constitue d'ailleurs un satellite. En vérité, les quelques unités industrielles et les petites et moyennes entreprises existantes ne peuvent satisfaire la forte demande en emploi d'une population sans cesse croissante. Il y a lieu de signaler, ici, que la quasi-totalité des unités industrielles qui y sont implantées à l'époque coloniale sont tombées en faillite (Bata par exemple) ou délocalisées (Petersen, ICOTAF) avec la conjoncture économique des années 1980.

Carte 3 : Evolution urbaine et typologie du bâti de la ville de Rufisque

- <u>Dakar</u> : ville cosmopolite, siège du gouvernement général de l'AOF en 1902, pôle économique et commercial de l'Afrique noire francophone, capitale administrative et économique du Sénégal indépendant, elle constitue le centre de rayonnement d'une des plus grandes métropoles du continent africain. Sa fondation, relativement récente, remonte à la deuxième moitié du XIXeme siècle, précisément en 1857 ; mais son extension brutale et spectaculaire est liée à la forte concentration des investissements économiques : port, aéroport, équipements ferroviaires, équipements administratifs, etc.

Plus qu'à Rufisque[96], les problèmes fonciers ont constitué l'un des faits marquants du peuplement de la ville de Dakar. En fait selon les coutumes des Lebous de la République du Cap-Vert, à laquelle faisait partie Dakar, la terre est un bien appartenant à l'ensemble de la communauté et nul n'a le droit de se l'approprier sans le consentement de celle-ci. Les Lebous, très bien organisés, et fortement attachés à leurs terres, ne pouvaient pas accepter que des étrangers (colons) viennent les confisquer. Tandis que, de l'autre côté, les français réclamaient le droit de propriété des terres de Dakar au nom de divers traités que leurs prédécesseurs avaient auparavant signés avec le Damel, bien avant que les Lebous du Cap-Vert se libèrent de la tutelle du Cayor. Dans ce contexte tendu, les colons se référaient souvent au traité de 1787, dont la finalité était de « faire passer dans le domaine de l'État français, les mêmes droits que le Damel exerçait sur la région désormais annexée à la France. Mais les Français ont eu tort de ne pas concrétiser, subitement, ces traités par des opérations concrètes d'occupation de l'espace ; Dakar n'était pas encore une priorité à cette période. En effet, les indigènes se sont opposés à ces traités qualifiés de non authentiques. Le droit coutumier incarné par la communauté Lebou, a ainsi continué de se valoir, même après les installations des premiers équipements des Français en 1862. Malgré la volonté de l'administration coloniale de mettre de l'ordre dans la situation des terres de la presqu'île du Cap-Vert (décret de 1906 et 1932 concernant l'immatriculation des terres), le dualisme du régime foncier persista jusqu'à l'indépendance du Sénégal. L'acquisition de terrains, au nom de l'État pour des besoins d'équipement de la presqu'île, nécessitait des négociations et des achats de la part des colons. Les indemnisations et les coûts d'achat étaient très élevés, d'autant plus que les terrains stratégiques ciblés par les Français constituaient des propriétés privés appartenant à des indigènes.

C'est dans ce contexte de rivalités de pouvoirs, entre Européens et indigènes, pour le contrôle des terres de la presqu'île du Cap-Vert que naquirent les embryons urbains de Dakar. Les premières manifestations urbaines ont pris forme autour des équipements portuaires, dans la partie Sud-est

[96] Rufisque fut l'une des rares localités de la presqu'île du Cap-Vert qui resta, après l'indépendance des Lebous et la création de la République du Cap-Vert, sous la domination du Cayor. Or, dans la province du Cayor, le Damel (roi) était maître absolu des terres. C'est pourquoi après son annexion, les français installés à Rufisque n'avaient pas trop de difficultés pour s'approprier des terres pour les besoins d'investissement.

s'ouvrant sur l'anse de Dakar. Dès les premières années de la prise de Dakar par les colons, il n'y avait que peu de constructions, qui se limitaient à des installations militaires et des bâtiments occupés par des missionnaires français. En 1862, le plan directeur élaboré par Pinet Laprade, s'articulant autour du port, jeta les bases du noyau urbain de la ville de Dakar. Sa configuration morphologique se présente sous forme « *d'un quadrillage de rues placées de telle sorte qu'elles venaient presque toutes aboutir à un boulevard déployant son tracé sinueux le long de la côte* » (Poinsot, Sinou et Sternadel, 1989). La nature topographique du site, qui constitue un paysage de plateau, ne posait aucun obstacle à la réalisation de ce plan ; de plus il s'agissait d'un secteur faiblement occupé. Les besoins en espaces engendrés par l'affluence des investissements à Dakar, le développement des activités économiques et la forte croissance démographique ont propulsé une extension brutale de la ville de Pinet Laprade. En effet, différentes mesures urbanistiques étaient prises pour maîtriser la brutalité du croît spatial. Ainsi différents plans d'aménagement de l'espace ont été successivement mis en œuvre : le plan d'extension réalisé en 1901 par le capitaine ; le plan de 1905 faisant ressortir le tracé des grandes voies de circulation ; le plan de lotissement d'un quartier africain – la Médina - en 1914 ; ainsi que d'autres programmes d'aménagement de plus grandes ampleurs élaborés après la seconde Guerre mondiale. D'une manière générale, on retient que d'une superficie de 200 ha environ, dans la décennie 1900, coïncidant avec la mise en place de l'appareil du Gouvernement général et au démarrage des travaux du port en eau profonde, la ville de Dakar s'est étendue après la seconde guerre mondiale jusqu'à l'actuelle avenue Malick SY, soit une superficie avoisinant les 700 ha.

L'occupation de Dakar par les Français est à l'origine des premiers déguerpissements des villages indigènes, étant donné que l'espace sur lequel est aménagée la ville de Pinet Laprade abritait déjà des villages indigènes. La réalisation du plus ancien secteur urbain de Dakar nécessitait des déplacements de populations, réinstallées un peu plus vers le Nord-ouest. Dans ces conditions tous les villages Lebou implantés sur l'anse de Dakar en face de l'île de Gorée sont délocalisés sur la base des procédures de dialogue et de négociations entre les différentes parties. Les opérations de déguerpissement se sont répétées à plusieurs reprises au fur et à mesure que la ville européenne se développe. Sous prétexte de la prolifération d'épidémies, soit disant développées par les Africains, les déguerpissements traduisaient une certaine ségrégation spatiale. Par conséquent, l'apparition de la peste en 1914 a donné une autre dimension aux déplacements de populations. Alors qu'ils s'effectuaient sur la base de négociations et d'indemnisation, les déplacements se sont déroulés à partir de cette date de manière obligatoire, sans consultations de la partie des indigènes concernés. En effet, il s'en est suivi la création des premiers lotissements indigènes, la Médina, vers l'ouest en dehors de la ville européenne. Instituée par l'arrêté général du 24 juillet 1914, la Médina se présente comme un regroupement de plusieurs villages. En vérité,

ces lotissements constitués essentiellement de lots d'habitation sous forme de plan en damier, indiquaient clairement l'ambition des Européens de contrôler l'installation foncière des indigènes et de procéder à l'organisation de la ville afin de pouvoir maîtriser son développement spatial. « *L'attribution de lots est gratuit, mais l'occupant ne possède qu'un permis d'habiter qu'il ne peut vendre ni louer. […] si la parcelle a été mise en valeur (construction en matériaux durables) le permis peut être transformé en titre foncier* » (Poinsot, Sinou et Sternadel, 1989). Très sollicitée du fait de sa proximité avec la ville de Dakar, où se concentrent les activités économiques, la Médina a connu une extension fulgurante. Dans les années 1960 elle couvrait une superficie de 350 ha, largement supérieure à ses limites originelles. En effet, dans le but de maîtriser le croit spatial dans les environs de Médina, de nombreux autres lotissements sont effectués dans les années 1950-1960, c'est le secteur dénommé Grand Dakar.

Situé au Nord de la Médina, le secteur de Grand Dakar concentre un espace beaucoup plus vaste que la ville proprement dite et la Médina. C'est dans cet espace que les contrastes de peuplement sont les plus perceptibles, car il constitue un creuset où se concentre une population hétérogène du point de vue social et culturel. La partie Sud-est – Fann, Point E, Cité Mermoz, Zone A, Zone B, cité des douanes, cité police – est aménagée en réponse aux crises de logements d'après guerre pour les fonctionnaires européens et africains elle abrite aussi certains équipements éducatifs (Université de Dakar) et sanitaire (Centre hospitalier de Fann) ; tandis que tout le reste forme des zones résidentielles avec des contrastes saisissants entre habitats modernes et bidonvilles. Dans le but de pallier les disparités de peuplement et de règlementer les procédures de construction dans un espace à très forts contrastes socio-économiques, les autorités coloniales ont favorisé la mise en place des structures spécialisée dans des opérations d'aménagement et de production de logements sociaux. La Société Immobilière du Cap-Vert (SICAP), organisme gouvernemental pour la construction de logement à Dakar, est mise en place au début de la décennie 1950. Tous les quartiers dont les noms sont précédés de son sigle (SICAP) sont issus de ses aménagements ; l'organisme compte à son actif des logements collectifs qui se concentrent dans les quartiers Sicap Liberté I et II. L'office des habitations à loyers modérés (OHLM), créé en 1959, se particularise par son caractère social en faveur des populations à revenus moyens. Les logements qu'elle a produis sont communément appelés les habitations à loyers modérés (HLM).

D'une manière générale, on retient que Dakar a connu une extension spatiale, qui n'existe nulle part ailleurs en Afrique noire francophone. Le territoire de la ville de Dakar se limitait uniquement aux quartiers du plateau du Sud-ouest, excluant ainsi les lotissements de la Médina. Mais, en 1960, année d'accession du Sénégal à la souveraineté, la ville proprement dite héritée de l'administration coloniale s'est étendue considérablement englobant même les secteurs de la Médina et du Grand Dakar. L'ensemble de cet espace représentait un seul bloc à habitat continu, où il n'existe pratiquement pas de surface vide.

Toutefois, nous rappelons bien entendu que cet ensemble est loin d'être homogène : à côté de grands immeubles modernes, on peut apercevoir des habitations les plus précaires très mal construites et sous équipées.

Bien que formant deux entités urbaines différentes au sein de la presqu'île du Cap-Vert, on reconnaît que le rythme d'extension spatiale est beaucoup plus soutenu à Dakar qu'à Rufisque. La progression urbaine s'est faite, dans une large mesure, suivant une direction allant de Dakar vers Rufisque, à tel point que cette dernière ville soit d'ailleurs placée en 1937 sous la tutelle administrative de Dakar, suite à l'extension des limites territoriales de la circonscription de Dakar et dépendances[97]. Depuis l'influence de Dakar sur l'ensemble de la presqu'île, et particulièrement sur la ville de Rufisque s'exerce progressivement. Tous les villages traditionnels implantés à la tête de la presqu'île – Ouakam, Yoff, Ngor – ainsi que ceux situés un peu plus loin à l'Est – Thiaroye, Yeumbeul, Malika, Mbao – étaient sous la menace pressante de la vague d'urbanisation de Dakar. Dans le but d'anticiper l'urbanisation des territoires situés sur l'aire d'emprise de la ville de Dakar, le gouvernement a élaboré un impressionnant programme d'aménagement prenant en compte l'ensemble de la presqu'île du Cap-Vert en 1946. Son élaboration fut à la fois précédée et propulsée par la création, sur arrêté du gouvernement général le 24 novembre 1945, d'un organisme chargé des études, de la réalisation et du contrôle des grands travaux effectués dans la presqu'île : le Service Temporaire d'Aménagement du Grand Dakar (STAGD). Rappelons que la ville de Rufisque, désormais sous l'emprise de Dakar a été bel et bien concernée. Ainsi, l'urbanisation est devenue une composante essentielle des politiques de développement socio-économique. Les politiques de planifications territoriales urbaines vont se développer dans les années suivantes ; elles sont élaborées en fonction du rythme d'évolution de la population urbaine, ainsi que des besoins en équipements des citadins. La création du quartier de dégagement de Pikine Dagoudane à 12 km à l'Est de Dakar en 1952 obéissait à une logique de décongestionnement de la ville de Dakar. La rapidité de sa croissance va constituer un fait marquant de l'urbanisation de la presqu'île du Cap-Vert.

L'analyse de l'évolution spatiale des deux pôles urbains de la presqu'île du Cap-Vert montre sa pertinence en l'abordant sur des aspects démographiques. Il importe de préciser avec insistance, que certes une multitude de documents d'archives fournissant d'importants renseignements démographique, géographique et anthropologique, publiés durant la période coloniale ont fait l'objet d'une intense consultation de la part des chercheurs ; mais, une grande prudence est recommandée quant à son usage pour des besoins de publication. En vérité, dans la plupart des cas, peu de renseignements sont fournis

[97] Avec la création de cette entité territoriale, tous les services publics et les municipalités se trouvant en son sein relevaient directement de son administration.

sur les conditions dans les quelles les données ont été recueillies, d'où la question de leur fiabilité. L'interprétation de ces données s'avère difficile et laisse parfois à désirer. Néanmoins, certaines d'entre elles, surtout les plus récentes, beaucoup plus détaillées ont retenu notre attention. Un autre aspect non moins important et dont il faut tenir compte en matière d'analyses démographiques de la presqu'île du Cap-Vert est de chercher à connaître l'entité territoriale où se sont déroulés les recensements et les dénombrements administratifs. Autrement dit, il est fréquent de rencontrer des documents d'archives portant des données statistiques dans lesquelles ne sont pas indiqués avec précision les territoires de dénombrement concernés. En effet, compte tenu de tous ces facteurs, les données démographiques que nous intégrons dans ce document sont issues de l'exploitation de documents d'archives du Sénégal et de l'AOF, mais aussi des résultats des recensements. Ainsi, les recherches présentées par Seck, A, dans sa thèse de troisième cycle, puis la version électronique mise en ligne en 2008 d'un document publié par Becker, C, Martin, V, Schmitz, J et Chastanet, M, avec la collaboration de Maurel, J, F, et Mbaye, S faisant l'état des lieux des premiers recensements effectués au Sénégal, nous ont été d'une très grande utilité. Á titre indicatif les éléments statistiques mentionnés ci-après nous permettent de comparer le rythme de croissance démographiques et d'évolution urbaine des villes de Dakar et de Rufisque.

Á la fin du XIXeme siècle les sources statistiques indiquent clairement que les études démographiques réalisées en Afrique de l'ouest francophone concernaient généralement les centres urbains. La presqu'île du Cap-Vert, où se trouvent trois des quatre communes de la colonie, était alors un terrain privilégié. Les statistiques coloniales parues dans la revue du même nom, conservées à la section Outre-mer des Archives de France, fournissent un tableau récapitulatif de renseignements globaux sur l'évolution de la population du Sénégal et dépendances sur une période allant de 1879 à 1882. L'analyse des chiffres statistiques concernant les communes du Cap-Vert nous permet de constater deux faits marquants : d'une part Gorée et Rufisque se présentent comme les deux plus grands établissements humains ; et d'autre part la régression progressive de la population de Gorée contrastant avec la forte croissance démographique de la commune de Rufisque. En 1882 la population de cette dernière commune était de l'ordre de 4 244 habitants, soit plus du double de celle de Gorée 1963 habitants ; tandis que trois années plutôt, en 1879, c'était l'inverse, autrement dit la population de Rufisque représentait la moitié de celle de Gorée, avec respectivement 1170 habitants et 2956 habitants. Au même moment, Dakar (sous tutelle administrative de Gorée) enregistrait une légère croissance démographique, passant de 1035 habitants en 1879 à 1953 habitants en 1882. L'ensemble de la commune de Gorée réunie était moins peuplé que Rufisque. Les recensements réalisés en 1891, c'est-à-dire quatre ans après l'érection de Dakar en commune de plein exercice, a permis de comparer les données ultérieures à la situation actuelle. Si pour la ville de Dakar, on constate une croissance spectaculaire, nous n'avons pu trouver des

données concernant la ville de Rufisque. La commune de Dakar dépassait déjà les 10 000 habitants, soit une progression de 275%[98] par rapport à la population de 1882.

Par contre l'analyse comparative des taux de croissance annuels indique qu'en dépit du dynamisme démographique de Dakar, la population de la ville de Rufisque croit plus rapidement. Les taux d'accroissement annuel enregistrés sont, respectivement 10,7% à Rufisque de 1878 à 1904, et 4,8% à Dakar entre 1891 et 1904. Néanmoins, durant les années suivantes, on remarque une perte de vitesse de Rufisque, avec une régression progressive du croit démographique annuel, passant de 4,17% entre 1904 et 1914, puis 2,27% de 1916 à 1936, ensuite 0,58% entre 1947 et 1966. Au même moment, le taux de croissance annuel évolue en dent de scie à Dakar : 5,7%, de 1904 à 1909 ; 1,7% de 1909 à 1921 ; 6,2% de 1926 à 1931 ; 11,5% de 1931 à 1936 ; 4% de 1936 à 1945, puis 5% de 1945 à 1955. On précise que jusqu'en 1921 les chiffres concernent uniquement la ville de Dakar proprement dite, c'est-à-dire Gorée et la portion du territoire urbain regroupant Dakar centre, Médina et Grand-Dakar. Ainsi, la forte baisse du taux de croissance démographique enregistrée de 1909 à 1921 met en exergue la faible contribution du centre ville sur le croit démographique ; ce sont plutôt les quartiers africains et les villages traditionnels qui sont à l'origine du dynamisme démographique de Dakar. D'ailleurs ces derniers vont constituer à partir de 1921 le territoire de Dakar et dépendances. Par conséquent, la prise en compte de tous les secteurs de cet ensemble territorial dans les recensements ultérieurs explique la hausse des taux de croissance démographiques annuels.

Au total, en se focalisant sur l'évolution des effectifs de populations on se rend compte facilement qu'elle est beaucoup plus rapide dans la ville de Dakar. Cette situation s'est clarifiée davantage dès la première décennie du XXeme siècle. En 1904, déjà, la population de Dakar, environ 20.007 habitants, dépasse de loin celle de Rufisque qui atteint cet effectif un peu plus tard en 1927, après des années de chute remarquable, notamment entre 1925 et 1926 où sa population passe de17.100 habitants à 9.000 habitants. Une telle situation va d'ailleurs se reproduire quelques années plus tard avec une régression progressive de 1948 à 1966. Par contre, à partir de 1921, la population du territoire de Dakar, désormais élargi aux villages traditionnels de la presqu'île pour former la plus grande agglomération de la colonie de l'AOF, croit de façon vertigineuse ; elle grimpe de 40.000 habitants en 1926 à 132.000 en 1945, soit une augmentation de 92.000 habitants en moins de 20 ans. A cette date, le cumul des effectifs de Dakar et Rufisque, c'est-à-dire le total de la circonscription de Dakar et dépendances représente environ 175.000

[98] Le calcul du taux d'augmentation est fait sur la base du cumul de Dakar et Gorée en 1882, car on considère à partir de 1891 que les deux localités forment la ville de Dakar.

habitants ; cela signifie que 43.000 habitants seulement résident à Rufisque, soit 24,6%. Dix ans plus tard, en 1955 l'effectif de la circonscription atteint 268.000 habitants.

2.2.2. L'extension de l'aire urbaine de Dakar

L'avancée du front d'urbanisation de la ville de Dakar s'est manifestée par la création en 1921 du territoire de Dakar et dépendances, devenu trois ans plus tard la circonscription de Dakar et dépendances. Cette entité territoriale s'étendait sur un vaste espace englobant les villages de Mbao et Yeumbel, un peu isolés à l'Est, vers Rufisque ; cette dernière ville y est rattachée par décret le 6 juin 1937. Tous les noyaux anciens de peuplement de la presqu'île du Cap-Vert sont bien entendu fortement influencés par le phénomène d'urbanisation de Dakar. En fonction du rythme d'évolution des zones, Vernière Marc relève trois types de phénomènes : « *la croissance spatiale et démographique modérée des villages Lebou, dont le degré d'intégration urbaine dépend de la proximité plus ou moins grande de la capitale ; la naissance et l'explosion des banlieues de déguerpis ; Pikine*[99]*, enfin, impose son type de croissance spectaculaire à Thiaroye-gare, noyau déjà ancien, dont la population décuple en 10 ans* » (Vernière, 1973).

En plus des opérations de démolition des villages Lebous, dont les habitants sont relogés dans les secteurs de la Médina et de Grand Dakar, d'autres types de déplacements de populations s'effectuaient dans des distances beaucoup plus grandes. Ils concernaient essentiellement des néo-citadins issus des régions de l'intérieur venus s'installer à Dakar, où ils créent des habitations spontanées et précaires autour des quartiers lotis de la Médina et du Grand Dakar.

Dans le but d'endiguer la prolifération des habitats irréguliers, et maîtriser le développement urbain, des mesures sont adoptées pour reloger les nouveaux venus à l'extérieur de la ville proprement dite. C'est dans ce contexte que naquit, en 1952, ce qui deviendra très rapidement la grande banlieue de la région de Dakar, à savoir Pikine. Destinée à accueillir les déguerpis des quartiers mal construits autour des lotissements modernes de Grand Dakar et Médina, et décongestionner par la même occasion la ville de Dakar, Pikine Dagoudane est aménagée sur des terrains immatriculés appartenant au domaine de l'État (TF 3892). Très convoitée à cause des avantages qu'elle offre en termes de coût de logement et des possibilités d'hébergement, la zone de Pikine est considérée comme un exutoire principal absorbant brutalement les néo-citadins vivant dans des conditions précaires. En effet, Pikine connait une densification brutale de sa population, on y a recensé 140.000 habitants en 1975, soit le cinquième de la population totale de la presqu'île du Cap-Vert. Ce croît démographique spectaculaire s'explique par

[99] Dans les paragraphes qui suivent nous allons aborder de manière plus détaillée le contexte de création et de l'extension urbaine du territoire de Pikine.

l'apparition et la multiplication de quartiers à trame désordonnée, hors des limites originelles des terrains immatriculés du domaine de l'Etat. Les politiques adoptées par l'État du Sénégal, en autorisant l'occupation de terrains à Pikine par la délivrance de permis d'habiter, susceptible d'être transformé en titre de propriété dès mise en valeur, portent les germes de la prolifération des occupations illégales, dans la mesure où l'obtention d'un titre de propriété constitue un signe de stabilité sociale. Ce sont là les « effets imprévus » de la loi sur le domaine national adopté en 1964, constate Verniere, M, Selon lui la « *loi sur le domaine national de 1964, plus qu'à une nationalisation, cette loi vise à l'élaboration d'un inventaire respectif des terres de l'État et des propriétés particulières, qui doivent être enregistrées. En zone urbaine, le problème se pose en ces termes : quiconque peut présenter à une commission, créée pour la circonstance, un constat de mise en valeur d'un terrain, quel qu'il soit, reçoit un récépissé, presque équivalent à un titre foncier. C'est une chance inespérée pour les aspirants-propriétaires dakarois, qui se ruent sur les terrains libres, ou plutôt les parcelles que les astucieux villageois Lebou libèrent pour eux, moyennant finances ; l'installation d'un tas de parpaings, signe d'une évidente volonté de mise en valeur, suffit dès lors pour que son auteur aille revendiquer un récépissé* ».

En dépit d'une volonté réelle des services de l'urbanisme de freiner le développement des occupations illégales, comme en atteste les opérations d'extension des quartiers réguliers avec le projet « *Pikine-Loti-Récent* », le croît spatial des quartiers irréguliers reste la principale caractéristique du paysage urbain de Pikine. Par conséquent, il en résulte un croît spatial considérable partant des noyaux anciens des villages traditionnels et de la zone des Niayes, dont la jonction forme une gigantesque agglomération que Salem qualifie de « *ville de rien* » (Salem, 1998). Ainsi, greffée entre de petits villages Lebou excentrés à l'Est de la presqu'île du Cap-Vert, la ville de Pikine se particularise par une extension, très rapide, jamais connue auparavant dans la presqu'île du Cap-Vert. Elle s'étend sur 250 ha environ en 1960, puis plus de 500 ha dix ans plus tard, plus de 1.500 ha en 1980, 3 251 ha en 1993, et ensuite plus de 8 000 en 2000. On constate sur la base de ces indicateurs un doublement, voire même un triplement de la superficie toutes les décennies. En poussant l'analyse plus loin, on se rend compte de la perte de contrôle manifeste des occupations illégales par les autorités de l'urbanisme. Représentant moins du quart de la superficie totale de Pikine en 1960, les occupations irrégulières ont constitué 64% de l'ensemble de l'agglomération en 1993. La progression de l'aire urbaine constitue, en fait, le reflet du dynamisme spatial de la région de Dakar. Aujourd'hui, hormis les zones non ædificandi, les zones classées situées le long de la route nationale, l'ensemble territorial compris entre Dakar et Rufisque en passant par Pikine est presque entièrement occupé ; il forme, ainsi la plus grande agglomération du Sénégal.

Les différents recensements démographiques organisés par l'État du Sénégal en 1976, 1988 et 2002, la population urbaine du pays passe respectivement de 34% à 39% puis à 41%. On remarque alors

que le territoire national du Sénégal est à dominante rurale. Mais ces données globales cachent de très fortes disparités au sein du territoire, car selon les mêmes sources en 2002 la région de Dakar a un taux d'urbanisation de 97,2% au moment où il se situe à 12% à Fatick (capitale de l'ancienne province du Sine, sur la petite côte) qui est la région la moins urbanisée. Dakar concentre plus de la moitié (52%) de la population urbaine du Sénégal lors du dernier recensement général de la population et de l'habitat (RGPH) en 2002. Ce phénomène de densification progressive et rapide de la région de Dakar a entrainé une diminution des réserves foncières et la rareté de terrains propices à l'habitation et/ou à la réalisation d'équipements de base. Du coup, Rufisque et son hinterland, du fait de son potentiel foncier et de sa proximité à la ville de Dakar deviennent le réceptacle du trop plein démographique de la région.

2.2.3. Une nouvelle vague d'urbanisation à Rufisque

Dans le cadre du découpage territorial actuel du Sénégal, le département de Rufisque qui englobe 371,8 km^2, couvre près de 2/3 de la superficie totale de la région de Dakar. En revanche, avec une population totale de 305 412 habitants en 2007, il ne concentre que 12,6% du total régional qui est de l'ordre de 2 428 155 habitants[100]. Du point de vue de la densité de peuplement, de fortes disparités subsistent au sein de la région. La densité est de 821 habitants/km^2 à Rufisque, 22 569 habitants/km^2 à Guédiawaye, 12 337 à Dakar 9 944 habitants/km^2 à Pikine. Partout dans les trois autres départements de la région les fortes densités dépassent largement celle de la moyenne régionale 4 415 habitants au km^2. Cette densification a induit un épuisement des resserves foncières comparé au département de Rufisque. Compte tenu de tous ces facteurs, il est logique que cet espace, unique voie de passage terrestre en provenance ou à destination de la ville de Dakar, soit le théâtre de la nouvelle vague d'urbanisation de la région.

Sur le plan de l'occupation spatiale, deux types de territoires coexistent dans le département de Rufisque : les zones rurales et les zones urbaines[101]. En dehors la ville de Rufisque, qui constitue le centre administratif et le noyau urbain, tout le reste du département est à dominante rurale. Ces territoires de marges, généralement désignés sous le vocable de périphéries urbaines, sont sous la menace pressante du front d'urbanisation. Le nouveau phénomène d'urbanisation s'explique par :

---

[100] Service régional de la statistique et de la démographie de Dakar : « situation économique et sociale de la région de Dakar en 2007 ». Rapport final, août 2008, page 20.

[101] Nous rappelons ici que la ville sénégalaise répond à des critères administratifs, ainsi les zones urbaines correspondent aux communes - Rufisque-ville, Bargny, Sébikotane, Diamniadio -, et les zones rurales aux communautés rurales - Sangalkam, Yène - (nous y reviendrons dans le second chapitre).

- Des facteurs politico-administratifs : dans le cadre de la reforme territoriale de mars 1996, les collectivités locales se voient attribuer, entre autres compétences, l'urbanisme, le domaine et l'habitat. En effet, plusieurs opérations urbanistiques (lotissements administratifs) sont véhiculées ces dernières années par les autorités locales. Ces opérations d'aménagements, certes développées afin de satisfaire les besoins en logements sociaux des populations, répondent surtout à des aspirations économiques quand on sait que les frais de bornages constituent pour certains de ces territoires la principale source de recettes.

- Des facteurs endogènes : éclatement des quartiers traditionnels ayant atteint un degré de densification excessive qui se manifeste par la recherche de meilleur cadre de vie pour certaines catégories de populations dont le niveau de vie est en hausse ;

- Des considérations d'ordre économique : proximité de la ville de Dakar, présence d'infrastructures de communication (route nationale et voies ferrées) facilitant les déplacements quotidiens de populations dont la majorité travaille à Dakar, existence de vastes terrains bon marché, puis l'élaboration de grands projets de mise en œuvre d'équipements structurants initiés tous récemment par le gouvernement du Sénégal. Développés dans le but de faciliter la mobilité urbaine, et de favoriser une meilleure insertion des zones périphériques dans l'économie nationale, certains de ces projets sont en phase de réalisation – autoroute à péage du futur, aéroport de Diass – d'autres toujours à l'état de projet - plate-forme économique à Diamniadio, Zone économique spéciale entre Yène et Mbour, etc. L'afflux massif vers les zones périphériques de Rufisque concerne particulièrement des citadins de Dakar qui aspirent résider dans des espaces plus aérés non loin de la ville ou tout simplement à la recherche d'une résidence secondaire pour le week-end.

Au niveau départemental, comme nous l'avons montré plus haut, les indicateurs spatiaux révèlent que jusqu'à la fin de la décennie 1990, la quasi totalité des politiques d'aménagement, de viabilisation de terrains, ainsi que de productions de logement sont effectuées à Rufisque-ville. En un peu plus d'une vingtaine d'années, de 1974 à 1996, la ville de Rufisque a enregistré de nouveaux lotissements de 4.270 parcelles dont les superficies varient aux environs de 200 à 400 m^2 (ADM, 1999).

Tableau 5 : Lotissements réalisés ou autorisés dans le département de Rufisque

N° d'ordre	Années	Nbre. de parcelles	Localisation	Promoteur
1	1974	114	Diokoul Kher	Boubacar Wade et consorts
2	1977	136	Diokoul Kher et Rte Sangalkam	Charles Grazziani et héritiers Matar Cissé
3	1980	116	Diokoul Nord et Dangou résidence	
4	1982	1495	Santhiaba Cherif sud, Arafat I et II	- El H Dahibou Diallo et Khardiata Diallo
5	1986	117	Cité millionnaire	État
6	1987	156	Arafat IV	Arcafob
7	1989	1112	Arafat, ancienne rte de Rufisque, route HLM, Diokoul Kher, route de Rufisque zone artisanale, Arafat III, route de Rufisque lotissements industriels, Diokoul Kher	Coopérative castors, Amadou Guèye, Boubacar Diack, État, famille Samb et consorts
8	1990	128	Nord HLM, Santa Yalla	Alioune Samb, Diadji Ba et consorts
9	1991	219	Champ de course près Lazaret, Ndagou ndaw, Diokoul kher	Momath Wade et consort, Paul Marguery, famille Samb et consort
10	1992	69(1)	Nord-ouest HLM	Coopérative imprimerie nationale
11	1993	20	Fass Noflaye (cité baraque)	État
12	1994	320	Arafat IV ex Camp-marchand	État
13	1995	145	Guendel III, HLM cité radio, HLM Nord-ouest	Amadou Albert Camar et consort
14	1996	123(2)	Dangou Nord près du cimetière	Papa Samba SY
Total		**4270**		

Source : Base de données de la Direction départementale d'urbanisme

En résumé, le tableau ci-dessus reflète la tendance de l'orientation urbaine amorcée depuis la période coloniale. Autrement dit, excepté les extensions notées à Diokoul, la progression de l'aire urbaine s'oriente vers le Nord. D'ailleurs, c'est la seule direction utilisable pour la ville pour ses éventuelles extensions, parce que tout simplement l'aménagement de zones industrielles à l'Est dominé par le complexe industriel de la SOCOCIM, et à l'Ouest où se trouve la centrale électrique du Cap-des-Biches limite les possibilités de progression dans ces zones ; tandis que vers le sud la mer demeure non seulement un obstacle naturel infranchissable, mais elle reste une menace pressante contre les quartiers avoisinant dont une bonne partie est submergée.

Le privilège que nous avons eu, dans le cadre de nos travaux de terrain, d'accéder aux bases de données des services techniques d'urbanisme, d'enregistrement des domaines, et du cadastre du département de Rufisque nous ont donné l'occasion d'avoir une idée beaucoup plus précise des tendances actuelles de l'urbanisation à l'échelle du département. En fait, nous avons procédé à une triangulation des informations collectées en nous présentant dans chacune des municipalités et hôtels communautaires102 du département pour compléter puis parfaire notre base de données. Malheureusement, l'absence de cadastres dans certaines collectivités locales et le caractère embryonnaire de l'informatisation des enregistrements fonciers103, cadastre qui d'ailleurs est inaccessible au public, ont considérablement limité nos connaissances sur la répartition spatiale des différents domaines fonciers. Le fait de ne pas pouvoir distinguer puis situer dans l'espace les terres immatriculées, celles relevant du domaine national, du domaine public et privé de l'État, fait apparaître un grand vide, d'autant plus que les bases de données mises à notre disposition fournissent peu de précision sur la situation géographique des terrains ayant fait l'objet d'opérations urbanistiques.

[102] Ce terme désigne le siège des communautés rurales c'est un concept initié par le nouveau régime en place, avec à sa tête le Président de la République Abdoulaye Wade, afin d'harmoniser avec le concept d' «hôtel de ville» appellation donnée aux sièges des communes urbaines. Pour information on parlait jadis de «maison communautaire».

[103] Depuis peu de temps on procède à l'informatisation des opérations foncières réalisées dans la région de Dakar, qui est en fait un test avant divulgation sur l'ensemble du territoire national. Le Marp foncier produit est considéré par les autorités centrale comme un document confidentiel, et donc pas à la portée du grand public.

Carte 4 : Projets de lotissements déposés à la Direction départementale d'urbanisme de Rufisque

Rien qu'en se référant au nombre des projets de lotissements enregistrés aux services techniques du département de 2000 au premier trimestre 2010[104], on se rend compte de l'ampleur d'une probable avancée de front d'urbanisation vers les zones périurbaines, notamment vers le Nord dans l'ensemble territorial de l'ex communauté rurale de Sangalkam, qui à elle seule compte près de 160 projets de lotissements de terrains sur un total de 288 recensés, soit un peu plus de 60%. De nombreuses cités sortent de terre progressivement et plusieurs autres sont en phase de réalisation en substitution aux exploitations fruitières et maraîchères. La prolifération des lotissements dans cet espace s'explique par le fait qu'il soit au voisinage de deux fronts urbains très dynamiques, impulsés par les villes de Rufisque au sud et de Pikine à l'ouest. L'extension de ces deux centres urbains est en train de transformer profondément la physionomie du terroir, longtemps considéré comme le grenier agricole (fruits et légumes) de la région de Dakar. Au rythme où s'effectue l'évolution actuelle de l'urbanisation (voir la croissance du nombre de lotissement entre 2000 et 2009), il est fort probable que les exploitations agricoles, jusqu'ici principales sources de revenus des habitants, disparaissent complètement du territoire communautaire. Certaines catégories de la population considèrent les transactions foncières comme une véritable aubaine, mais il se pose l'épineuse question de leurs reconversions professionnelles. Autrement dit, vu le faible niveau d'instruction de la plupart des agriculteurs, on se demande s'ils seront capables de se faire un usage rentable des ressources issues des ventes de terrains. Toutefois, on ne va pas s'attarder sur cette question d'ordre sociologique, c'est un autre débat qui mérite tout de même d'être soulevé.

[104] Nous nous référons à l'intervalle 2000-2010 pour diverses raisons : d'une part, l'accès aux archives n'est pas chose aisée car elles sont mal entretenues d'autant que la Direction de l'urbanisme de Rufisque ne dispose pas d'une base de données numérisée ; d'autre part, l'essentiel des lotissements effectués au sein du département sont élaborés durant cette période. Nous précisons aussi que nos enquêtes de terrains ont pris fin au premier trimestre 2010.

Photo 2 : Émergence de villas de luxe dans la communauté rurale de Sangalkam

Source : DIALLO Yaya, mars 2010.

Á l'image de l'ancien territoire communautaire de Sangalkam, la commune de Diamniadio enregistre ces dernières années de nombreuses opérations de lotissement. Les lotissements administratifs sont majoritaires ici ; les autorités locales ambitionnent de marquer de leur empreinte (ce territoire, qui est d'ailleurs la toute dernière à être érigée en commune dans la région de Dakar. C'est dans cette localité que l'État a prévu de mettre en place la deuxième Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) de la région après celle de Mbao. En plus, elle est choisie pour abriter la future plate-forme économique du Sénégal ; ce qui va par conséquent entraîner un important mouvement d'anticipation de populations, principalement de citadins résidant dans les villes limitrophes, qui ambitionnent d'y occuper des terrains bon marché. La ruée vers la terre à Diamniadio, déclarée deuxième zone économique du pays après Dakar, favorise donc une rapide extension de l'aire urbaine.

La faiblesse des opérations de lotissement dans la commune de Bargny est liée à la forte présence des industries d'extraction minière, dont la plus influente est le complexe SOCOCIM industrie. La progression des carrières d'extraction minière[105] empiète les habitants de Bargny des terres dont ils ont besoin pour les demandes en logements, d'autant plus qu'au sud, l'avancée de la mer fait disparaître de nombreuses concessions.

[105] En 2003 la SOCOCIM industrie pour les besoins de l'extension de ses carrières minières a remis en cause un projet de lotissement de 261 ha au Nord de Bargny, cette situation a engendré une importante émeute que l'on a coutume de désigner les « *manifestations de Bargny* ».

Photo 3 : La commune de Bargny face à la double contrainte de l'érosion marine et de l'extraction minière.

Lotissements récents au voisinage des carrières de la Sococim en arrière plan

Habitation menacée par l'avancée de la mer

Source : DIALLO Yaya, mars 2010.

En effet, les contraintes liées à l'extension des carrières auxquelles s'ajoutent l'insuffisance d'espace vital à Bargny, poussent les habitants à cohabiter avec le complexe industriel, malgré les risques que constituent les mines de carrières. Dans la partie sud, les ravages causés par l'érosion côtière provoque une grande inquiétude chez les populations du quartier Bargny Guedj (c'est-à-dire Bargny sur mer). Noyau originel du peuplement de la commune, le quartier traditionnel de Bargny-Guedj est occupé principalement par des pêcheurs très attachés à la mer, leur principale source de revenu. Dépourvus de moyens logistiques sophistiqués pour faire face aux actions érosives de la mer sur la côte, les habitants ne peuvent que constater le rétrécissement progressif de la plage occupée presque partout par des habitations irrégulières. Á l'ouest, la zone industrielle de Rufisque bloque les possibilités d'extension de la commune de Bargny ; par conséquent seule la partie méridionale, où se trouve le quartier de Sendou, qui la sépare de Diamniadio, ainsi que la partie Nord, malgré l'extension des carrières, s'offrent à de futurs lotissements.

La commune de Sébikotane et la communauté rurale de Yène, beaucoup plus excentrée respectivement au nord et sud-est, font l'objet d'importantes opérations de lotissements aussi bien administratifs que privés. Mais le phénomène est beaucoup plus sensible dans la communauté rurale de Yène. Cette dernière se particularise par le développement du tourisme balnéaire qui, à l'image de l'ensemble de la petite côte, exerce une grande attraction sur les centres urbains. En dehors des lotissements administratifs, les opérations urbanistiques restent généralement privées. Il s'agit, d'une part d'hommes d'affaires qui viennent investir dans le secteur de l'hôtellerie et de la restauration pour accueillir les touristes, c'est très fréquent au village de Toubab-Dialao où se développent, autour des habitations traditionnelles, une multitude de cabanons bien équipés et dotés de tous les conforts ; d'autre part, de citadins aisées résidant dans les villes limitrophes qui viennent aménager des résidences secondaires pour les jours de repos. Sur le plan de l'occupation spatiale, on note un contraste net entre les villages traditionnels caractérisés par un habitat irrégulier et les belles villas et luxueux hôtels des hommes d'affaires localisés le long de la côte.

Photo 4 : Un habitat contrasté dans la partie Sud-est du département de Rufisque

Résidences modernes sur la plage de Toubab dialao

Lotissements administratif dans le village de Kipp Gare

Source : DIALLO Yaya, mars 2010

L'avancée fulgurante de l'urbanisation dans le département de Rufisque est clairement matérialisée dans les cartes ci-dessous, renseignant sur l'évolution de l'occupation spatiale dans le département de Rufisque pour la période allant de 1954 à 2005 soit un demi-siècle environ. La partie Nord, marquée par un peuplement insignifiant dans les années 1950, se densifie progressivement à partir des années 1970 avec la mise en valeur de la terre par des exploitants venus d'horizons divers. Actuellement elle est confrontée à une menace pressante du front d'urbanisation qui s'est traduite dans l'espace par l'étalement des villages, particulièrement à Tivaouane Peul[106], Bambylor, Sangalkam, Keur Ndiaye Lô. La zone littorale, où s'isolaient le centre urbain de Rufisque et les villages traditionnels Lebou de Bargny et Toubab-Dialao, donne aujourd'hui l'image d'une longue bande de terre, s'élargissant à Rufisque, entièrement occupée et formant une seule et unique ville. L'axe Bargny-Diamniadio-Sébikotane enregistre une densification et un étalement urbain spectaculaire. Le mouvement d'urbanisation va sans doute s'amplifier dans un avenir très proche après l'achèvement de l'autoroute à péage et de l'aéroport de Ndiass, situé à quelques kilomètres de la commune de Diamniadio.

[106] Le village de Tivaouane Peul connait d'importants projets immobiliers et de nombreuses cités y émergent. D'ailleurs il doit accueillir dans un vaste domaine la zone de recasement des populations déplacées, dans le cadre des travaux de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio.

Carte 5 : Occupation spatiale de Rufisque en 1954

Carte 6 : Occupation spatiale de Rufisque en 1978

Carte 7 : Occupation spatiale de Rufisque en 2005

D’une manière générale, ce qui est remarquable dans l’agglomération dakaroise, notamment dans les espaces périurbains, c'est l'ampleur des lotissements privés qui se manifestent progressivement ces dernières années. C'est un indicateur de taille qui montre la forte évolution de l'urbanisation au détriment des exploitations agricoles. En vérité, la plupart des exploitants, par crainte de perdre les terres qu’ils occupent, du fait de l'exacerbation des spéculations foncières, préfèrent les transformer en lots d'habitations en procédant, souvent, clandestinement sans faire appel aux services d'un géomètre ni du cadastre. Vu la prépondérance de ce genre de pratiques, les habitats irréguliers vont sans doute crescendo dans l'ensemble du département, car les autorités locales –si elles ne sont pas complices dans certains cas – et, l’État, les techniciens de l'urbanisme et du cadastre ne sont pas en mesure de contrôler ce phénomène par manque de moyens.

CHAPITRE II. DISPOSITIFS ADMINISTRATIF, POLITIQUE ET TERRITORIAL DU SENEGAL

Les bases de l'architecture administrative et territoriale du Sénégal sont le fruit d'un héritage colonial solidement institué, et repris quasi-intégralement par les autorités de la jeune nation indépendante. Néanmoins, depuis l'accession à la souveraineté nationale les gouvernants ont adopté différentes reformes territoriales dans le but de mettre en place des administrations plus proches des administrés, de réduire les disparités, et de promouvoir divers pôles économiques bien structurés au sein de l'espace national sénégalais.

I. LE SYSTEME COLONIAL FRANÇAIS : UNE ADMINISTRATION PYRAMIDALE

La mise en place d'un dispositif juridique et institutionnel dans les colonies française de l'Afrique occidentale s'est déroulée de manière progressive suivant les différentes étapes d'évolution et de la formation du vaste empire devenu l'Afrique occidentale française (AOF) le 16 juin 1895 par décret du Ministre des colonies Felix Faure. Il s'agit d'un « groupe de territoires » placé sous l'administration directe d'un puissant Gouverneur général dont le siège se trouvait à Dakar. Mais comme on l'a souligné dans le chapitre précédent, l'organisation administrative et territoriale obéissait tout simplement à des logiques d'exploitation de ce vaste espace pour le compte de la métropole. Par conséquent, il en résulte une forte disparité du point de vue de la répartition des investissements et des équipements socio-économiques. Les portions territoriales jugées utiles, faisaient l'objet d'une intense mise en valeur, à l'inverse les autres espaces sont abandonnés à eux même. De plus, contrairement aux Anglais, le système français reposait sur l'administration directe et la centralisation des pouvoirs de décisions. Il fallait alors mettre en place des centres administratifs, militaires et économiques en tenant compte bien évidement des intérêts généraux de la France sur les colonies. Ainsi, Saint-Louis et Gorée, forts de leur statut de plus anciens comptoirs français de l'Afrique occidentale ; puis Dakar et Rufisque, centres militaire et commercial de grande envergure, ont eu le privilège d'abriter d'importantes structures institutionnelles, dont l'influence s'exerçait parfois sur l'ensemble de la colonie du Sénégal (Saint-Louis par exemple était la capitale administrative du Sénégal), voire même sur tout le territoire de l'AOF (Dakar capitale de l'AOF à partir de 1902). En ce qui concerne Rufisque et Gorée, c'est plutôt des structures institutionnelles dont les aires d'actions ne dépassaient pas le cadre local.

En vérité, la municipalisation amorcée, à partir de 1872, dans le territoire de l'AOF, à travers les quatre communes citées précédemment, est l'aboutissement de la politique des Anglais, qui en occupant Gorée et Saint-Louis au début du XIXeme siècle, y ont créé des assemblées locales. C'est en quelque sorte la manifestation du système colonial anglais basé sur l'« 'indirect rule », qui prône pour une plus grande responsabilisation des colonies. Déjà dans la décennie 1840, sur le plan administratif, on note deux faits marquants qui allaient être décisifs sur les processus de création des quatre communes, l'établissement en 1840 du conseil général[107] de la colonie (devenu conseil colonial en 1920), puis en 1848 (l'avènement de la IIe République) les habitants des communes disposent du droit d'être représentés par un député à

[107] Le conseil général ou conseil colonial, à partir de 1920, dont le siège se trouvait à Saint-Louis était une institution fédérative qui regroupait des représentant envoyés par les conseils municipaux des quatre communes.

l'Assemblée nationale française[108]. La première vague de municipalisation a engendré des distinctions juridiques et sociales au sein de l'AOF, avec d'une part les natifs des quatre communes soumis au code civil et aux juridictions françaises, ce sont les citoyens français (ils sont électeurs et éligibles) ; d'autre part, les populations résidant hors de ces communes soumises au code de l'indigénat ; autrement dit, elles ne sont pas des citoyens français. Toutefois, au cours de la décennie 1910, certaines escales, dont le rôle dans l'organisation de la colonie est jugé important, briguèrent des mêmes prérogatives que les quatre communes, néanmoins à la différence de celles-ci elles disposaient de statuts de « communes mixte » dotées de conseil municipal contrôlé par le commandant de cercle.

II. L'EVOLUTION DU CADRE ADMINISTRATIF ET TERRITORIAL AU CAP-VERT

Les Français, en découvrant les énormes avantages qu'offrait la presqu'île du Cap-Vert (voir chapitre précédent), ont vite compris l'intérêt de la mettre au devant des commandes du grand empire qu'ils ont réussi à se procurer, l'Afrique occidentale française. Ainsi, trois des quatre communes de plein exercice que comptait l'ensemble du territoire de l'AOF se situaient dans la presqu'île du Cap-Vert. Si la commune de Gorée a été vite surclassée par ses rivales de la presqu'île, on reconnaît que ces dernières, en l'occurrence Rufisque et Dakar, très dynamiques aussi bien sur le plan économique que démographique occupaient des positions de premier plan au sein de l'AOF. Mais, ce dynamisme est beaucoup plus remarquable dans la commune de Dakar, qui d'ailleurs se substitue à Saint-Louis pour le statut de pôle administratif et économique de l'AOF dès le début du XXeme siècle.

En guise de rappel, à l'image de Saint-Louis, Gorée, Rufisque et Dakar, avaient respectivement reçu le statut de municipalités en 1872, 1880 et 1887. L'histoire nous renseigne ici que Dakar était pendant une bonne quinzaine d'années sous la tutelle administrative de l'île de Gorée. Quant à la localité de Rufisque, du fait de son isolement et de son appartenance, à l'époque, au royaume du Cayor, constituait, avant son érection en commune, un territoire relativement autonome. Au cours des années suivantes, la presqu'île a connu une évolution administrative et territoriale considérable liée aux orientations politiques mises en œuvre par l'administration générale de l'AOF, et aux approches de développement adoptées par les différentes municipalités. Déjà en 1902, Saint-Louis perd son statut de siège du gouvernement général de l'AOF au profit de Dakar. Ce phénomène marque une situation assez paradoxale, dont la révision et la rectification par les autorités coloniales ont favorisé la consolidation des

[108] « Jusqu'en 1914, seuls les blancs et des mulâtres furent envoyés au Parlement français. Le premier député fut le métis Barthélémy Durant Valentin élu le 4 novembre 1848. Après une interruption de la représentation parlementaire pendant le Second Empire, la IIIeme République lui rendit ses droits en 1871. En 1914, les citoyens des quatre communes envoyèrent pour la première fois à Paris un sénégalais en la personne de Blaise Diagne (1872-1934) qui domina la vie politique jusqu'à sa mort » (Roche, C, 2001 : 18)

acquis de la commune de Dakar, du point de vue administratif. Le transfert du siège du Gouvernement et la construction de la résidence[109] du gouverneur général de l'AOF à Dakar, ne s'est pas accompagné d'un transfert de la capitale administrative, siégeant à Saint-Louis. Les fondements d'un tel paradoxe étaient d'installer le gouvernement général dans un territoire stratégique où il peut se mettre en relation le plus facilement avec tous les territoires administrés. De ce point de vue, Dakar, avec sa position géographique et sa belle rade était incomparable. En vérité, tout cela était la manifestation d'une politique coloniale dont l'objectif visé était le transfert progressif de la capitale à Dakar ; concrétisé d'ailleurs dans la décennie 1950.

En effet, les mutations intervenues dans l'espace de la presqu'île du Cap-Vert, dont les manifestations les plus visibles constituent la forte progression de l'aire urbaine, sont à l'origine de la création d'une entité territoriale dénommée circonscription de Dakar et dépendances. Elle regroupait, lors de sa mise en place en 1921, l'île de Gorée, et l'ensemble des localités de la presqu'île jusqu'à une ligne laissant à l'ouest le village de Mbao, Yeumbel et Malika[110] ; cette entité est devenue par le décret du 27 novembre 1924 la « circonscription de Dakar et dépendances », et la commune de Rufisque y est intégrée par décret le 6 juin 1937. Á cet effet, à l'administration communale, juxtapose une administration directe, à partir de Dakar, des localités intégrées dans cette circonscription territoriale. Autrement dit, toutes les communes de la presqu'île du Cap-Vert (Rufisque, Dakar), étaient subordonnées à la circonscription de Dakar et dépendances. Du point de vue administratif, cette entité bénéficiait d'un statut particulier au sein de l'AOF. Son rôle de siège du gouvernement général de l'AOF lui accordait le privilège d'être un territoire fédéral administré par un représentant direct du gouverneur général. Étant donné que son rayonnement s'étend sur l'ensemble de l'Afrique noire francophone, elle est détachée administrativement de la colonie du Sénégal par le décret du 27 novembre 1924. Néanmoins, souligne Christian Roche (2001 : 18), « *on ne peut dissocier la vie politique de la colonie sénégalaise de celle de la circonscription de Dakar car les impulsions étaient données à partir de la métropole ouest africaine* ».

Après la Seconde guerre mondiale, le nouveau contexte économique et politique marqué par la montée en puissance de mouvements nationalistes, mais aussi et surtout par l'émergence d'autres grandes agglomérations (Abidjan en Côte d'Ivoire) au sein de l'AOF, réduisent progressivement l'influence de Dakar. Ainsi, une nouvelle carte du cadre administratif et territorial commence à faire figure. Par conséquent, le 17 mai 1946, est promulgué un décret rattachant la circonscription de Dakar et dépendances à la colonie du Sénégal. Toutefois, à cette date, la circonscription devenue « délégation »,

[109] La résidence du gouverneur général correspond à l'actuel palais de la République du Sénégal.

[110] Cet ensemble territorial correspond à ce qui va devenir quelques années plus tard, en 1929 la commune de Dakar.

garde encore une certaine particularité ; contrairement aux douze autres entités territoriales du Sénégal dénommées cercles et dirigées chacune par un administrateur de la France d'Outre-Mer, elle administrée par un délégué du gouverneur. L'organisation administrative et territoriale de la presqu'île, ainsi définie, reste pratiquement inchangée jusqu'à l'accession du Sénégal à la souveraineté nationale en 1960.

III. L'ÉMERGENCE D'UNE ÉLITE AFRICAINE DANS LES AFFAIRES POLITIQUES DE LA COLONIE

La principale caractéristique de la colonisation en Afrique noire francophone est le monopole de la vie politique par les Européens et les mulâtres durant une longue période. Les populations africaines, face à des idéologies et des règles de gouvernance, imposées par des Européens, qui leurs étaient étrangères, évoluaient en marge de la vie politique. Elles se contentaient du statut de simples administrés voire même de sujets serviables à merci (tel était le cas des indigènes exclus de citoyenneté française). Toutefois, le système colonial français, dont les maître-mots étaient l'« administration directe », l' « association », et l' « assimilation » a fini par créer une véritable élite africaine qui va, désormais, participer activement dans les activités politiques et économiques de la colonie. Étant donné que le Sénégal a été le point de départ et la base de l'organisation territoriale de l'AOF, il est évident que la première élite africaine soit issue de sa population jugée plus évoluée du point de vue politique et administratif. L'essentiel des équipements éducatifs d'enseignement européens, où sont formés les intellectuels africains, était concentré dans les quatre communes. Déjà, très tôt, en 1855, dans le but de parfaire l'organisation administrative de la colonie, le gouverneur Faidherbe « *créa à Saint-Louis l'* « *Ecole des otages* », *où tant de fils de chefs et de notables devaient recevoir avec une solide éducation l'empreinte de notre civilisation et se former à la pratique du commandement. En 1861, école fut réorganisée, sous le nom […], d'* « *École des fils de chefs et des interprètes* » » (Delafosse, 1931 : 152). Ainsi, la présence d'institutions éducatives françaises conjuguée à l'ancienneté de la présence des Européens constituent des facteurs explicatifs de la forte imprégnation des Sénégalais, notamment les citoyens français, sur les civilisations européennes.

La députation de Blaise Diagne, en 1914, au Parlement français est le premier acte significatif marquant une véritable participation des africains dans les instances de prise de décision. Cet événement a stimulé une prise de conscience chez les populations africaines, qui désormais prennent part activement aux activités politiques au même titre que les Européens. Les Africains sont, alors, plus que jamais décidés à prendre leurs destinés en main, à lutter pour l'égalité des droits entre tous les citoyens français, à exiger le libre choix de leurs représentants et dirigeants, bref, prendre les commandes des administrations locales et fédérales. Plusieurs partis politiques, organisations syndicales et organes de

communication et de propagande (presses et journaux locaux[111]) ont été mis en place par des intellectuels africains. Sur ce plan, la colonie du Sénégal occupait le devant de la scène avec des personnalités très influentes comme Ngalandou Diouf,[112] partisan de Blaise Diagne qui avait créé avec lui, après la Première guerre mondiale, le Parti républicain socialiste. Il était le représentant de la commune de Rufisque au Conseil général à Saint-Louis en 1909. Lamine Gueye[113] qui est l'un des fondateurs du parti socialiste sénégalais ainsi que Leopold Sédar Senghor, (premier président du Sénégal indépendant), élu député du Sénégal à l'assemblée nationale française en 1945, ont fondé du Bloc démocratique sénégalais le 27 octobre 1948 et donna ainsi une nouvelle vocation au parti socialiste sénégalais qui se veut indépendant de celui de la France métropolitaine. En dehors de ces hommes politiques, la colonie du Sénégal se caractérise par la forte influence des marabouts, guides religieux, sur les ingérences politiques. Roche, C (2001 : 31), relate la tournée entreprise par le grand marabout Seydou Nourou Tall[114], en juin 1940, avec le concours de l'administration pour animer des manifestations de loyalisme afin d'inciter les fidèles musulmans à prier pour le relèvement de la France brisée par la montée du nazisme. L'éveil des Africains se manifestait, sur le plan social, par la mise en place de mouvements syndicaux qui exigeaient un meilleur traitement des travailleurs et prônaient l'égalité des droits entre Africains et Européens. On note également le militantisme de jeunes étudiants africains, comme Cheikh Anta Diop, Mbow Amadou Mokhtar (actuel président de l'UNESCO), avec la création de la Fédération des étudiants d'Afrique Noire en France (FEANF) en 1951, dans le but de « définir l'identité propre des étudiants d'Afrique noire ».

La montée en puissance d'une élite africaine dans les plus hautes instances de décisions métropolitaines a permis à l'opinion internationale de briser l'idéologie selon laquelle le pouvoir reste l'apanage de l'homme blanc. En outre, une inquiétude grandissante faisait figure du côté de la métropole face à l'évolution de la prise de conscience des Africains qui se montraient de plus en plus attentifs au moindre faits et gestes émanant de la colonie. Par crainte que l'influence des Français soient battue en brèche par celle des personnalités sénégalaises « *il y a lieu de suivre avec une extrême attention l'évolution de cet état d'esprit non pas « autonomiste » mais indépendantiste » et qui marque une étape de*

---

[111] Plusieurs journaux locaux sont apparus sur le territoire de l'AOF, particulièrement au Sénégal, on peut citer entre autres : L*e courrier de l'Ouest africain, Le Periscope, Le quotidien Paris-Dakar, le périodique Sénégal, Dakar-jeunes.*

[112] Ngalandou Diouf va succéder Blaise Diagne à la députation du Sénégal après la mort de ce dernier en 1934.

[113] Premier maire noir de la commune de Saint-Louis du Sénégal en 1925. Secrétaire d'État à la présidence du Conseil de Léon Blum (en 1936-37 et mars 1938), maire de Dakar de 1945 à 1961. (Roche, C, : 2001 : 19). C'est à lui aussi que les femmes citoyennes sénégalaises obtinrent le droit de vote et d'être élues dans les mêmes conditions que les femmes françaises, après son voyage sur Paris en avril 1945.

[114] Seydou Nourou Tall est un descendant direct d'El hadji Omar Tall, l'un des plus énergiques opposants de l'installation française en Afrique de l'Ouest qui avaient résisté à l'impérialisme français au XIXeme siècle.

l'affranchissement de l'influence européenne »[115]. Malgré tout, on remarque que depuis le début du siècle les Sénégalais confient leurs intérêts à leurs frères Noirs. Bien avant les députations de Blaise Diagne et Ngalandou Diouf, des maires africains sont élus dans les quatre communes. Il en est ainsi à Rufisque, où Aly Gaye était à la tête de la municipalité de 1900 à 1904, Ngalandou Diouf de 1919 à 1923, Maurice Gueye à deux reprises de 1925 à 1935, puis de 1945 à 1960, et Ousmane Socé Diop a pris le relais de ce dernier de 1936 à 1945 puis de 1960 à 1964. La même situation s'est produite dans les autres communes. Lors des élections municipales de 1945, par exemple, Lamine Gueye et Hamet Télémaque furent élus respectivement à Dakar et à Saint-Louis. Contre les Européens Goux, A, et Graziani, M.

IV. DAKAR ET SA REGION A L'ÉPOQUE POST-COLONIALE

Les orientations politiques adoptées par les autorités du Sénégal indépendant s'inscrivent, en vérité, dans le cadre d'une continuité des approches héritées de la colonisation. Certes plusieurs reformes seront mises en vigueur progressivement du point de vue administratif et territorial, mais la macrocéphalie de Dakar qui se manifeste par la forte concentration des investissements publics et privés, des activités économiques, constitue un handicap considérable en matière d'aménagement et d'organisation territoriale. Dans cette section nous allons évoquer la structuration du cadrage institutionnel de la région de Dakar.

4.1. Évolution du paysage institutionnel

Á l'image de la période coloniale, l'État du Sénégal a manifesté dès les premières années de l'indépendance ses ambitions de mettre en œuvre une politique d'organisation du territoire national afin de corriger les disparités régionales et de mieux contrôler le développement économique et social. La modification de l'ordre territorial colonial s'est réalisée à l'aube de l'accession à la souveraineté nationale, par la promulgation de la loi 60.015 du 13 janvier 1960 portant sur la réforme de l'organisation administrative du Sénégal. Ainsi fut instituée la région[116], considérée comme la plus haute circonscription déconcentrée ; tandis que les cantons, subdivision de cercles[117], de même que les provinces disparaissent du paysage institutionnel sénégalais. Parallèlement, d'autres structures administratives, à savoir les communes qui sont des collectivités décentralisées, subsistent ; au total il y avait 34 municipalités.

Dans la presqu'île du Cap-Vert, la réforme s'est traduite par la création de la région du même nom, dont les limites territoriales s'étendent sur l'ensemble de la presqu'île jusqu'à Toubab-Dialao, Sébikotane

[115] Propos tirés des Archives d'outre-mer, 14 Mi 2702, 2G 44, Bulletin mensuel politique (cf. Christian Roche, 2001 : 52).

[116] Avec la réforme territoriale de janvier 1960 le territoire sénégalais est divisé en 7 régions : Cap-Vert (ou Dakar), Casamance, Fleuve, Diourbel, Sénégal orientale, Sine-Saloum, Thiès.

[117] Il s'agit de l'équivalent de circonscription administrative régionale à l'époque coloniale.

et Déni Biram Ndao. Á cette date, les anciennes communes de Dakar et Rufisque, qui constituent les deux structures décentralisées de la nouvelle région conservent encore leurs limites territoriales. Toutefois, l'entrée en vigueur de la réforme du régime municipal par la loi 64-02 du 19 janvier 1964 regroupe les deux municipalités de la région en une seule, sous l'appellation de la grande commune de Dakar dirigée par le gouverneur du Cap-Vert. Désormais, l'autonomie administrative de la ville de Rufisque se trouve ainsi ébranlée, l'administration locale étant transférée à Dakar. La vieille commune de Rufisque va se contenter d'un simple statut de chef-lieu d'arrondissement[118] dont les limites correspondent à celles de la ville. Dans l'ensemble, la région est divisée en 9 arrondissements désignés par leur numéro d'ordre ; Rufisque était le 7e arrondissement. Il importe de signaler que la région de Dakar conservait encore son régime spécial, dans la mesure où ses arrondissements étaient administrés par des Délégués du gouverneur, contrairement aux autres régions placées sous l'autorité des chefs d'arrondissements qui deviendront des sous-préfets à partir de 1972.

[118] Les arrondissements sont entrés dans le paysage administratif du Sénégal suite à la suppression des cantons ; entités territoriales déconcentrées, les arrondissements sont formés à partir de regroupement de cantons.

Carte 8 : Évolution du découpage administrative du Sénégal

Pour des préoccupations de meilleure gestion du territoire national, caractérisé par une forte croissance démographique et une forte pression sur les terres, notamment à Dakar, l'État du Sénégal décide de relancer le débat sur la réglementation du foncier, amorcée depuis l'époque coloniale. En réalité, les multiples tentatives de réformes foncières adoptées par les Français n'ont pas réussi à faire disparaître pour autant le dualisme foncier. Parallèlement au régime juridique français basé sur des textes écrits, se développaient des droits traditionnels coutumiers subordonnés d'aucune authentification si ce n'est l'appartenance des terres à leurs ancêtres. L'entrée en vigueur de la loi sur le domaine national en 1964, était une occasion pour le gouvernement du Sénégal de gérer pour le compte de l'ensemble de la population nationale les terres vacantes qui n'entrent dans aucun des autres statuts juridiques fonciers. C'est dans ce contexte, marqué par une réelle volonté de contrôler les ressources foncières, que furent crées des sections rurales qui vont devenir des communautés rurales à la faveur de la reforme administrative de 1972. Il s'agit de territoires-test dotés d'une petite instance locale dont la mission principale fut la gestion des terres du Domaine national. Ainsi, dans la région de Dakar, trois localités disposaient du statut de sections rurales : Bambylor en 1964, Sébikotane en 1966 et Sangalkam en 1970. Mais, il fallait compter sur les résultats des missions d'évaluations effectuées dans chacune de ces localités par des Comités de réflexion et d'action (CAR)[119] pour statuer sur leurs érections ou non en communautés rurales. En 1972, un nouveau décret[120], regroupe les arrondissements de Rufisque, Bargny et Sébikotane en une seule entité déconcentrée dénommée « circonscription urbaine de Rufisque »[121].

La nécessité d'une bonne gestion de la grande agglomération de Dakar, confrontée à une extension urbaine fulgurante, ainsi que d'une prise en charge des zones rurales incitent le gouvernement du Sénégal à mettre en vigueur une nouvelle reforme territoriale en 1983. Les communautés urbaines disparaissent puis à cette occasion la presqu'île du Cap-Vert, à l'image des autres régions[122] du Sénégal, est divisée en trois départements : Dakar, Pikine et Rufisque. Cette réforme s'accompagne d'un approfondissement de la décentralisation avec la création des communes de Pikine-Guédiawaye et Rufisque-Bargny par éclatemen de la grande commune de Dakar. Les limites territoriales des communes de Dakar et Pikine-Guédiawaye correspondent respectivement à celles des départements de Dakar et Pikine. Tandis que dans le reste de

[119] Le CAR a pour mission principale de faire une étude diagnostique des différents villages test de sections rurales pour évaluer leurs potentialités et leurs contraintes. Les résultats étaient soumis à la Direction de l'aménagement du territoire, qui devait apprécier les possibilités de ces terroirs à bénéficier du statut de chef-lieu de communautés rurales.

[120] Le décret n° 72 875 du 21 juillet 1972 portant sur l'organisation territoriale de la région du Cap-Vert.

[121] Avec cette réforme la région du Cap-Vert est divisée en 3 circonscriptions urbaines regroupant chacune un certain nombre d'arrondissements.

[122] Avec la réforme de 1964 les régions furent divisées en départements, circonscription administrative qui se substituent aux anciens cercles.

la région, la commune de Rufisque-Bargny partage le territoire départemental avec les nouvelles communautés rurales de Sébikotane et Sangalkam[123], instaurées à la faveur de la reforme de 1972. L'année 1983 est marquée aussi par l'institution de la première structure intercommunale du Sénégal, la communauté urbaine de Dakar[124] réunissant les communes de Dakar, Pikine-Guédiawaye et Rufisque-Bargny.

La poursuite du remaniement de l'organisation territoriale de la région de Dakar, sous prétexte d'une gestion efficace des villes s'est traduite, dans le cadre de l'application de la loi 90-36 du 08 octobre 1990, par la création des communes de Guédiawaye et Bargny, qui constituent désormais des collectivités territoriales autonomes séparées respectivement de Pikine et de Rufisque. En résumé, à cette date, la région de Dakar compte trois départements, cinq communes et deux communautés rurales. Des innovations de tailles sont apparues avec la réforme de 1990 : l'autonomie financière est accordée à l'ensemble des communes et communautés rurales du Sénégal, la gestion des communautés rurales est retirée des Sous-préfets pour être confiée aux présidents des conseils ruraux.

Les processus d'organisation territoriale entamés depuis l'époque coloniale ont franchi en 1996 une étape fondamentale marquée par des avancées remarquables en matière de réorganisation administrative et territoriale. Jamais auparavant, le Sénégal n'avait connu une décentralisation aussi poussée, qui confère aux collectivités locales différents domaines de compétences au nom des principes de gestion de proximité.

Dans l'ensemble, 22 décrets ont été adoptés en vue d'accompagner et d'éclaircir la reforme de 1996. Parmi ceux-ci certains déterminent les modalités d'application des différents domaines de compétences transférées aux collectivités territoriales. Elles sont au nombre de neuf :

- Gestion et utilisation du domaine privé de l'État, du domaine public et du domaine national ;
- Environnement et gestion des ressources naturelles ;
- Santé, population et action sociale ;
- Jeunesse, action et loisirs ;
- Culture ;

[123] La création des communautés rurales est l'aboutissement de l'évaluation des sections rurales. En fait, suite aux diagnostics réalisés par les Comités de réflexion et d'action dans les sections rurales test, les villages de Sangalkam et Sébikotane sont retenus comme chef-lieu des deux communautés rurales de même nom. Quant aux villages de Bambilor inclus, à cette occasion, dans la communauté rurale de Sangalkam, il est défavorisé par sa faible dotation en équipements et services publics, mais aussi et surtout par son caractère excentré par rapport aux autres villages du terroir.

[124] Décret n° 83-1131 du 29 octobre 1983, portant création des communes de la région du Cap-vert

- Education et formation professionnelle ;
- Planification ;
- Aménagement du territoire ;
- Urbanisme et habitat.

Toutefois, en plus de ces neuf domaines, il existe ce qu'on peut appeler les compétences générales, en référence bien sûr au code des collectivités locales dans son article 3, qui permet aux entités décentralisées d'initier et de mettre en œuvre tout projet visant à promouvoir le développement économique et social de la commune. Donc, si les moyens sont disponibles rien n'empêche les collectivités locales d'intervenir et d'investir dans n'importe quel secteur de développement économique et social. D'autres compétences, qualifiées de traditionnelles parce que exercées depuis longtemps, sont pourtant rarement évoquées malgré leurs applications, il s'agit :

- Du recrutement de personnel (l'organe exécutif local dispose de prérogatives de nomination et de destitution d'une certaine catégorie du personnel local) ;

- De la police sanitaire : par exemple l'exigence de certaines mesures d'hygiène en cas d'épidémie;

- De l'état-civil : l'organe exécutif local est l'officier d'état-civil dans sa collectivité, même si dans les communautés rurales le représentant de l'État est l'officier principal[125];

- De l'élaboration et la gestion du budget depuis la reforme de 1990, car avant c'était le Sous-préfet qui en assurait la gestion.

En résumé, avec l'entrée en vigueur de la reforme de 1996 l'organisation et le fonctionnement des collectivités locales, qui ont désormais franchi un pas décisif en matière d'autonomie financière et de gestion des affaires relevant de leurs limites territoriales respectives, sont régis comme suit :

- **Les structures déconcentrées** qui constituent des circonscriptions administratives sont placée sous le contrôle d'un représentant de l'État chargé de coordonner et de superviser les actions des élus locaux. Á cet effet, il a l'attribution d'approbation de délibérations effectuées dans les limites territoriales où s'exerce son autorité. Il s'agit du Gouverneur de la région, du Préfet de département et du Sous préfet de l'arrondissement.

[125] Une telle situation est à l'origine du transfert des registres d'état-civil de la communauté rurale de Yène à Sangalkam où se situe le siège de la sous préfecture.

- Les structures décentralisées, entités territoriales dotées d'une personnalité morale et de l'autonomie financière, disposent du principe de la libre administration telle qu'elle est affirmée par l'article 90 de la Constitution du Sénégal. Il s'agit de la région, de la commune (ville ou commune d'arrondissement dans certains cas) et de la communauté rurale. Aucune collectivité locale ne peut établir ou exercer une tutelle sur une autre[126]. Chaque entité est administrée par un conseil dont les membres sont élus tous les cinq ans au suffrage universel direct. On distingue ainsi, le conseil régional pour la région, le conseil municipal pour la commune, et le conseil rural pour la communauté rurale. Organe délibérant, le conseil est tenu d'être consulté dans toutes les affaires relevant de ses limites territoriales. Le conseil de chaque collectivité locale élit en son sein un organe exécutif, qui est l'administrateur principal et l'ordonnateur du budget. Le Président du conseil régional, le Maire et le Président du conseil rural sont respectivement les chefs de l'exécutif de la région, de la commune et de la communauté rurale.

Tableau 6 : Tableau récapitulatif de l'organisation administrative et territoriale

Découpage territorial	Structure décentralisée	Circonscription administrative	Organe délibérant	Organe exécutif	Organe déconcentré de tutelle
Région	Oui	Oui	Conseil regional	Président Conseil regional	Gouverneur
Département	-	Oui	-	-	Préfet
Arrondissement	-	Oui	-	-	Sous-préfet
Commune (ville ou CA)	Oui	-	Conseil municipal	Maire	Préfet
Communauté rurale	Oui	-	Conseil rural	Président conseil rural	Sous-préfet

Source : DIALLO Yaya, 2012

L'option d'une politique de décentralisation « progressive, prudente, mais irréversible » annoncée par les autorités centrales du Sénégal depuis l'indépendance, suit bien son cours. Ainsi , en 2002 le rapport de présentation du décret n° 2002 -171 portant sur la création de nouveaux départements précise que « dans le cadre d'une amélioration de l'option du Sénégal d'instaurer une administration efficace et proche des citoyens, un rééquilibrage des structures territoriales s'est opéré par le biais d'un nouveau découpage administratif »127. Á cet effet, on assiste à la création du département de Guédiawaye par

[126] Article 13 du titre premier (intitulé De la libre administration des collectivités locales) du Code des collectivités locales

[127] Journal officiel n° 6031 du samedi 21 février 2002.

éclatement de celui de Pikine. Dans cette mouvance, le même décret, en se référant à la loi n° 96-06 du 22 mars 1996 portant Code des Collectivités locales128, stipule qu'«il s'avère opportun de faire bénéficier à certaines localités dont le niveau de développement est jugé satisfaisant, le statut de communes ». Le paysage institutionnel de la région de Dakar a connu par cette occasion un nouveau découpage : la communauté rurale de Sébikotane se scinde en trois collectivités locales : communes de Sébikotane et Diamniadio et la communauté rurale de Yène.

L'analyse de l'évolution du cadre institutionnel de la région de Dakar, met en exergue un émiettement du territoire régionale avec l'apparition de plusieurs niveaux de décision dans un contexte de décentralisation encore inachevée. Cette situation s'est traduite par des chevauchements de compétences entre les différents échelons administratifs qui ont d'ailleurs du mal à agir en synergie et à trouver la bonne formule pour une meilleure articulation des actions au sein de la région, malgré le recours à l'intercommunalité.

4.2. Les différentes expériences de l'intercommunalité

Conscientes des exigences liées aux besoins sans cesse croissants des populations, des difficultés à résoudre seules les problèmes quotidiens récurrents, les collectivités locales ont développé des stratégies visant à agir en synergie à travers une structure institutionnelle intercommunale. Celle -ci peut prendre plusieurs formes ; l'analyse de l'évolution administrative et territoriale montre que le Sénégal a connu deux types de coopérations intercommunales, limitées jusqu'ici à la région de Dakar : la communauté urbaine et la communauté d'agglomération.

La communauté urbaine de Dakar (CUD) :

La première expérience de coopération intercommunale a été mise en vigueur lors de la réforme territoriale de 1983, on l'a vu précédemment, portant création des communes de Dakar, Pikine, et Rufisque-Bargny, par éclatement de la grande commune de Dakar. Donc, on constate que l'État du Sénégal cherche à réaliser dans le cadre de cette reforme un double objectif : favoriser une gestion de proximité en procédant à la scission de la grande commune, mais aussi impulser le développement de la solidarité territoriale. Ainsi naquit la communauté urbaine de Dakar englobant l'ensemble des communes pré-citées. Partant des principes liés à la création d'un tel établissement, selon lequel la communauté urbaine doit constituer une association d'une ou de plusieurs communes sans entrave, présentant les

[128] Article 79 selon laquelle « ne peuvent être constituées en commune que les localités ayant un développement suffisant pour pouvoir disposer des ressources propres nécessaires à l'équilibre de leur budget.

mêmes réalités socio-économiques et géographiques. le reste de la région de Dakar érigé en communauté rurale (Sébikotane) est exclu des limites territoriales de la communauté urbaine de Dakar.

Les missions attribuées à la communauté urbaine se limitaient essentiellement aux compétences transférées par les collectivités locales. La CUD se substitue, donc, aux communes en matière de gestion des domaines, dont la prise en charge est jugée relativement lourde par rapport aux moyens financiers des collectivités locales. En plus, le gouvernement a décidé de lui confier la gestion de certains éléments du patrimoine municipal du désormais ex-commune de grand Dakar dont la répartition posait problème après son éclatement. Somme toute, ses compétences se résument de la manière suivante :

- La construction et l'entretien de la voirie
- La collecte et l'élimination des ordures ménagères
- L'éclairage public
- L'assainissement
- La gestion de l'hôpital Abasse NDAO, du Centre de perfectionnement du personnel municipal, des cimetières de Dakar, des services techniques communaux, des abattoirs municipaux de Dakar.
- La gestion des bourses municipales

Du point de vue administratif, le fonctionnement de la Communauté urbaine est assuré par un comité composé de 10 membres, qui sont des élus municipaux représentants les communes de Dakar (05) de Pikine (03) et de Rufisque-Bargny (02). Ce comité constitue l'organe délibérant ; mais, le maire de la commune de Dakar se réserve exclusivement la fonction de présidence de la CUD parce qu'il contribue plus au budget de l'institution. Le budget de la Communauté urbaine est alimenté essentiellement par la contribution des communes sur la base de conditions fixées chaque année par le Ministre chargé de la tutelle des collectivités locales. Il est établi au prorata des recettes ordinaires encaissées par cette commune au cours des trois derniers exercices budgétaires connus. La création des communes de Guédiawaye et de Bargny en 1990 vont porter le nombre de communes composant la CUD à cinq.

Néanmoins, le fonctionnement de la communauté urbaine de Dakar est galvanisé par des difficultés majeures qui sont à l'origine de son endettement chronique. Les dysfonctionnements sont entrainés par le refus de certaines communes de verser leur quote-part au budget de la structure intercommunale, tel est le cas des municipalités de Rufisque et de Pikine ; elles estiment que la CUD est dominée par la ville de Dakar. Les propos tenus à l'époque par Mbaye Jacques Diop, alors maire de Rufisque et vice-président de la CUD, en est une parfaite illustration, « *notre refus de contribuer au budget de la CUD se justifiait*

parfaitement car elle était devenue une véritable propriété privée de la commune de Dakar où était réalisée la quasi-totalité des investissements ». Ainsi, la commune de Dakar supportait toute seule les charges de la CUD ; mais à partir de 1996 l'avènement des communes d'arrondissements intensifient les difficultés financières de la structure. En vérité, la ville de Dakar n'est pas en mesure de verser des dotations à la fois aux communes d'arrondissements[129] qui la composent et la CUD. Par conséquent, malgré l'intervention de l'État qui se substitue à la ville de Dakar, la Communauté urbaine est dissoute en 2000 après l'avènement d'un nouveau régime à la présidence de la République[130]. Une nouvelle forme de structure intercommunale va alors prendre la place de la CUD quelques années plus tard.

Les communautés d'agglomération

La dissolution de la CUD a fait disparaître toute structure intercommunale dans le paysage institutionnel du Sénégal jusqu'en 2004. Après quatre années, l'État du Sénégal tente une nouvelle expérience intercommunale, les communautés des agglomérations sont alors instituées à Dakar. Contrairement à la CUD, les communautés d'agglomérations vont concerner l'ensemble de la région de Dakar. L'avancée du front d'urbanisation dans les espaces périurbaines, puis l'extension de l'aire urbaine dans la grande agglomération dakaroise sont les facteurs explicatifs de la prise en compte des zones périphériques. Les décrets 2004-1093 et 2004-1094 du 04 août 2004, modifiés par les décrets 2005-876 et 2005-877 du 03 octobre 2005, instituent respectivement la communauté urbaine de Dakar (CADAK) et la communauté urbaine de Rufisque (CAR). Elles ont leurs sièges dans les communes de Dakar et de Rufisque.

Les limites territoriales de ces deux entités correspondent, en ce qui concerne la CADAK aux départements de Dakar, Pikine et Guédiawaye, pour la CAR au département de Rufisque. L'adhésion des collectivités locales concernées se fait par délibération de leurs organes délibérant respectifs. Les communautés des agglomérations disposent, chacune, d'un conseil délibérant et d'un organe exécutif dirigé par le Président assisté par deux vice Président. Il existe aussi une direction générale composée des services techniques et financiers.

[129] Les communes d'arrondissements ne disposent pas de fonds propres, elles se contentent des fonds de dotations que leur alloue la ville.

[130] Le Sénégal dirigé par les socialistes depuis son accession à l'indépendance en 1960 a connu la première alternance politique de son histoire en 2000 marquée par l'élection des libéraux à la tête de l'État.

Carte 9: Limite territorial de la CADAK et la CAR

Les missions assignées aux communautés des agglomérations de Dakar et Rufisque, dans leurs limites territoriales respectives, sont résumées par les décrets de la manière suivante:

- Construction et entretien de la voirie communautaire ;
- Édification et gestion de l'éclairage public de la voirie communautaire ;
- Nettoiement des rues et enlèvement des ordures ménagères ;
- Gestion du cimetière des naufragés du Diola ;
- Réalisation de tout autre projet d'intérêt communautaire.

Toutefois, en ce qui concerne la CADAK, le décret d'octobre 2005 a apporté des précisions de taille sur les attributions du Président et du Directeur pour le bon fonctionnement de la structure. Ainsi, le Président est reconnu comme étant l'ordonnateur du budget en lieu du Directeur.

Sur le plan financier, les fonds de la CADAK et de la CAR sont alimentés essentiellement par les contributions des collectivités membres. Les textes modifiés en 2005 précisent que la contribution de chaque ville au budget des communautés des agglomérations de Dakar est établie au prorota de l'accroissement des recettes ordinaires constatées aux comptes administratifs des trois dernières gestions connues. Elle est fixée pour trois ans par arrêté du Ministre chargé des Collectivités locales. En dehors des apports des collectivités membres, les autres sources de recettes des communautés des agglomérations sont des subventions accordées par l'État, les partenaires au développement, des produits de prestations de services et des dons.

Á l'échelle de la région de Dakar, les collectivités locales avec le soutien de l'État, ont décidé de coordonner leurs actions en matière de l'épineuse question de la gestion des ordures ménagères (ramassage et traitement). Celle-ci est confiée à une structure intercommunale fédérative, l'Entente CADAK-CAR, qui comme son nom l'indique regroupe l'ensemble des collectivités membres de la CADAK et de la CAR. La présidence de cette structure est assurée présentement par le Maire de la commune de Dakar, tandis que le Maire de Guédiawaye en est le Vice-Président. Chaque année, vu le caractère très complexe de la gestion des ordures ménagères à Dakar, comme dans toutes les grandes agglomérations des pays en voie de développés, c'est environ 11 milliards de Francs CFA qui sont injectés dans les comptes de l'Entente CADAK-CAR.

Toutefois, la gestion des ordures engendre de multiples enjeux entre les différents acteurs concernés. Tout récemment la presse fait état de pourparlers au plus haut sommet de l'État pour le transfert de la gestion des ordures ménagères au Ministère de l'hygiène publique et du cadre de vie. Le

Secrétaire général du syndicat national des travailleurs du nettoiement (Sntn) a révélé que « *le chef de l'État, Maître Abdoulaye Wade, a finalement signé le décret que les techniciens de surface ont tant combattu, […] pour transférer ce juteux business avoisinant les 11 milliards par an de l'Entente Cadak/Car vers le ministère du cadre de vie […]*»[131] . Mais la riposte des gouvernements, qui qualifient cette information d'avérée, ne se fait pas attendre. Dans un communiqué sanctionnant la réunion du Conseil des Ministres, on rapporte que « *le Président de la République a informé le Conseil de sa décision de créer une Agence nationale chargée du ramassage et du traitement des ordures, et dont les activités seront décentralisées au niveau des départements.* » (Idem). En vérité, toutes ces déclarations indiquent clairement l'importance des enjeux qui sont d'ordre politique ; car le Président de l'Entente CADAK-CAR et Maire de la ville de Dakar (Khalifa Ababacar Sall), n'est pas de la même couleur politique que le Président de la République. Les déclarations émanant de la Présidence de la République ne constituent-elles pas une façon de saboter les projets du Maire de Dakar pour des raisons purement politiciennes ?

D'une manière générale, certes des efforts sont déployés par les autorités aussi bien centrales que locales pour enrayer certains dysfonctionnements en matière de gestion territoriale. Cependant, on constate que les expériences de coopération intercommunales menées jusqu'ici recèlent encore beaucoup de lacunes. D'ailleurs, on l'a ressenti dans le cadre de nos études de terrain, il y a des risques de la CAR de connaître le même sort que la défunte communauté urbaine. On reproche à cette entité territoriale de fonctionner uniquement pour le compte de la ville de Rufisque. Les autres collectivités du département déplorent sans cesse cette situation. Le Programme d'équipement des collectivités locales (PRECOL) lancé tout récemment par la CADAK et la CAR en partenariat avec l'Agence de développement municipal (ADM) pour l'amélioration de la voirie communautaire concentre ses investissements pratiquement dans les zones urbaines.

Compte tenu de tous ces facteurs, il est clair que plusieurs défis sont à relever par les différents acteurs institutionnels pour prétendre aboutir à de meilleures coopérations intercommunales. Étant donné que la finalité de l'intercommunalité est la suppression des disparités territoriales, elle exige alors la concertation dans les actions et la prise en compte des intérêts de l'ensemble des acteurs concernés.

Á l'image des grandes villes des pays sous développés, la région de Dakar est victime d'une urbanisation galopante, à laquelle elle ne s'est pas réellement préparée. Les nombreux dysfonctionnements notés au sein de l'agglomération résultent, effectivement, des insuffisances constatées dans les outils de prévision et de planification, indispensables pour anticiper sur les différentes

[131] Article de Seck, A, A, 2009, paru sur le site de la ville de Dakar.

étapes d'extension urbaine. En effet, la morphologie de la métropole dakaroise présente l'allure d'un vaste champ urbain sur lequel déborde une foule d'habitats irréguliers érigés en collectivités territoriales. En analysant l'exposé des motifs des différentes reformes territoriales appliquées dans l'agglomération dakaroise, on a l'impression que les gouvernants veulent nous faire croire que l'érection de nouvelles entités territoriales doit systématiquement suivre le rythme de l'extension urbaine. Or dans un contexte de décentralisation marquée par une forte dépendance des collectivités locales aux subventions de l'État, l'émiettement territorial fragilise davantage les institutions urbaines locales. L'institutionnalisation d'une puissante instance de décision métropolitaine, dotée de compétences bien définies, articulée aux instances locales de base, demeure primordiale pour une meilleure répartition des investissements au niveau régional, et une bonne insertion aux échanges internationaux.

TROISIÈME PARTIE :

APERÇU DE GEOPOLITIQUE LOCALE A TRAVERS QUELQUES ETUDES DE CAS

Exposée à une extension urbaine brutale et spectaculaire, la couronne périurbaine du département de Rufisque demeure actuellement le champ de prédilection de rivalités parfois très intenses entre divers protagonistes. Dans le cadre de cette présente étude, nous avons choisi d'axer notre analyse sur des espaces, présentés ci-après sous formes d'études de cas, compte tenu de la diversité des acteurs concernés, de l'ampleur des enjeux politique, économique, environnemental et surtout de ses éventuelles répercussions sur le territoire, local, régional voire même national.

CHAPITRE 1. LE MARCHÉ CENTRAL ET LE COMPLEXE SOCOCIM INDUSTRIE : DES CADRES PERTINENTS DE GEOPOLITIQUE LOCALE

En parlant de rivalités de pouvoir pour le contrôle d'un espace ou d'une portion de l'espace entre divers protagonistes, quelles que soient les raisons, au sein des zones urbaines de Rufisque, on pense immédiatement à l'équipement marchand du centre ville et à l'espace de marge dominé par la puissante cimenterie, non loin de la première couronne périurbaine.

I. SOCOCIM INDUSTRIE : UN GÉANT CONTROVERSÉ DE CREATION COLONIALE

L'espace de marge à cheval entre la ville de Rufisque et la commune de Bargny, mis en valeur par la présence du complexe industriel de la SOCOCIM, fait l'objet de nombreux contentieux liés à sa situation géographique et son extension spatiale. Spécialisée dans la production de ciment, l'une des plus anciennes unités industrielles implantées au Sénégal enregistre une augmentation considérable de ses activités. En effet, elle est confrontée à un réel besoin en matières premières, disponibles d'ailleurs en abondance dans les périmètres voisins fortement sollicités par d'autres acteurs pour d'autres activités. Ainsi, le grignotage progressif des terres par les activités d'extraction minières et le rejet de gaz polluant sont vivement déplorés par des populations soucieuses de préserver leur environnement, leurs activités économiques et l'équilibre de l'écosystème local.

1.1. Situation géographique du complexe industriel : un fort enjeu pour les structures institutionnelles locales

1.1.1. Mise en place et évolution du complexe

Le recours à l'histoire de SOCOCIM industrie nous paraît essentiel pour une bonne compréhension de sa position géographique au sein du territoire national sénégalais. Lors de notre séjour d'études à Dakar, au premier semestre de l'année 2010, nous avons eu le privilège de consulter, à la Direction des archives établie au siège du Gouvernement, certains documents écrits, sous forme de correspondances, de circulaires, d'articles divers, renseignant sur les origines et l'évolution de cette entreprise.

Au début de la décennie 1940, en rapport avec le développement du secteur bâtiments et travaux publics dans les colonies françaises d'Afrique, le géant français des Chaux et Ciments Portland de Marseille, par la voix de son Président Directeur général Mr Lindenmeyer, présente un grand projet de mise en place d'une cimenterie au sein de l'AOF. En effet, des études de prospection de terrains ont été entreprises, et soumises sous forme de rapport le 15 décembre 1941 à l'approbation du Gouverneur général Haut commissaire de l'Afrique française. Après plusieurs voyages dans beaucoup de régions présumées, il est apparu incontestable, selon le rapport de prospection, que la région de Bargny à Diokoul (Rufisque) recèle plus de potentialités relatives à l'installation d'une usine de ciment. L'existence de « *voies de communication indispensables, et la possibilité d'installation d'un embranchement en pleine voie* », l'abondance et « *la disposition des bancs géologiques propres à la fabrication* » de ce matériau, sont autant de potentialités notées dans cette région. Ainsi, des personnalités devant constituer la nouvelle entreprise ont effectué une visite sur le site dans le but de préciser techniquement et

administrativement les premières investigations, et prendre les décisions définitives après agrément du Gouverneur général. Suite à diverses correspondances entre les industriels et les autorités de l'AOF, et de multiples expériences dans les laboratoires français pour analyser des échantillons de matériaux prélevés des bancs géologiques de Rufisque-Bargny, la Société coloniale des chaux et ciment l'AOF, devenue SOCOCIM industrie, dont les installations ont démarré en juillet 1942, débuta ses activités de production en mai 1948.

Durant les premières années de service, la Société des chaux et ciment était équipée d'ateliers de production composés d'un four mis à feu le 22 mai 1948, de broyeurs de ciments, de concasseurs, d'une station de criblage, de séchoirs, et de silos, ayant tous un rôle important à jouer dans la fabrication du ciment qui se fait en trois phases : préparation du cru, cuisson du cru et broyage du ciment. L'ensemble de cet équipement est complété un peu plus loin, à quelques centaines de mètres de distance, par une carrière constituée de couches superposées de calcaires et de marnes d'une épaisseur variable de 4 à 15 mètres, selon les zones. Des bâtiments abritant les divers services directionnels, ainsi qu'un périmètre dénommé villa où sont construits les logements de quelques responsables de l'entreprise, viennent s'y ajouter. Des centaines d'hectares sont ainsi aménagés et occupés par le nouveau complexe industriel dans le but d'assurer la fourniture en ciment à l'ensemble du territoire de l'Afrique de l'Ouest francophone. Pour faire face à la forte croissance du marché et la hausse de la demande, deux autres fours furent installés et mis en service respectivement le 1er juin 1954, et le 3 septembre 1970. La production annuelle de ciment atteint alors 300.000 tonnes en 1970, soit quatre fois celle de 1948 qui était de 75.000 tonnes.

Photo 5 : L'espace périphérique Rufisque-Bargny : une forêt de gisements de calcaires et de marnes

DIALLO Yaya, mars 2010

Achetée par le Groupe français VICAT spécialisé dans la production de granulats, ciments, bétons, etc., la cimenterie de SOCOCIM continue à se moderniser et à améliorer ses capacités de production par la mise en place d'un quatrième four en 2000. Puis d'un investissement d'une valeur de 130 milliards de francs CFA pour l'installation de nouveaux équipements, dont l'aménagement d'une centrale électrique de 24 MW, inaugurée en mars 2010 par le Président de la République, Me Wade. La capacité de production est estimée avec ces nouveaux investissements à 3.500 tonnes par jours, soit 3,5 millions de tonnes de ciments par an.

1.1.2. Une entreprise à cheval entre diverses collectivités territoriales

La société des chaux et ciment, lors de son installation, se situait dans une zone de marge, loin des habitations de la ville de Rufisque. Avec son croît spatial, la ville a fini par se joindre à l'usine en phagocytant progressivement les espaces de marges qui les séparaient. En effet, le grand parking de stationnement des camions devant transporter le ciment, les services directionnels ainsi que les équipements de production se trouvent géographiquement à Gouye Mouride, quartier irrégulier qui s'est développé à la périphérie de la ville. En même temps, de l'autre côté de l'usine, un peu plus au Sud-est, la cimenterie doit faire face aussi à l'extension de la ville de Bargny, dont un des quartiers récemment aménagé, la cité Castor est à proximité de la carrière. Par conséquent, le complexe industriel se trouve pris en étau, en quelque sorte, par le développement fulgurant de ces deux villes, à tel point qu'il est difficile de déterminer avec exactitude laquelle de Rufisque ou de Bargny abrite réellement l'espace qu'il occupe. L'observation de sa configuration dans l'espace, nous permet de constater que l'entreprise dans son ensemble est à cheval entre ces deux entités urbaines. Mais, le problème de la délimitation territoriale, surtout avec l'érection de Bargny en commune indépendante de Rufisque, pose aussi une réelle difficulté quant à son rattachement à telle ou telle entité territoriale ; même si dans les pratiques, notamment en matière d'adressage, la SOCOCIM s'identifie principalement à la ville de Rufisque.

Carte 10 : Localisation du complexe industriel de SOCOCIM

En effet, vu les énormes potentialités que constituent la cimenterie en matière de fiscalité locale, il n'est pas surprenant de constater des rivalités entre les différentes municipalités pour le contrôle de cette manne financière. Rattachée pendant longtemps à la tutelle administrative des noyaux urbains historiques de la région de Dakar, la ville de Rufisque particulièrement, Bargny est devenue avec la réforme territoriale de 1990, une commune à part entière au même titre que sa voisine. Cette réforme déclenche des rivalités de pouvoir pour le contrôle, l'encaissement et l'appropriation des ressources des produits de la patente versés annuellement par la SOCOCIM en guise de fiscalité locale. Les antagonismes notés entre acteurs institutionnels ont concerné tout d'abord les communes de Rufisque et de Bargny ; puis à partir de mars 1996 avec l'avènement de la commune d'arrondissement, celle de Rufisque-Est vient gonfler le rang des protagonistes.

Un regard sur la configuration spatiale de SOCOCIM industrie par rapport au maillage administratif et territorial du département de Rufisque nous permet de constater que :

- La ville de Rufisque concentre sur son territoire l'essentiel des installations de la cimenterie. Il en est ainsi pour le siège même de l'entreprise avec tous ses services directionnels, la quasi-totalité des machines et équipements de production, les centrales électriques, une partie de la carrière et le grand parking de stationnement des camions de transport de ciments. Ainsi, en comparant la SOCOCIM à un être humain par exemple, on dirait que le « cerveau » (centre de décision) et le « cœur » (centrales électriques et les ateliers de production) sont ancrés dans les limites territoriales de Rufisque.

- La commune d'arrondissement de Rufisque-Est, à la fois composante territoriale de la ville de Rufisque et collectivité locale à part entière disposant d'une autonomie administrative, abrite dans ses limites territoriales le « cerveau » et le « cœur », décrits précédemment, de la cimenterie. En réalité, la ville de Rufisque n'a pas de territoire propre, elle correspond à l'ensemble des trois communes d'arrondissements ayant des limites bien définies. La SOCOCIM industrie se trouve alors dans la partie de la ville correspondant à la commune de Rufisque-Est.

- La commune de Bargny quant à elle, accueille la plus grande part des carrières exploitées, et le domaine boisé de la SOCOCIM.

1.1.3. Des rivalités de pouvoir pour le contrôle des ressources fiscales

Ainsi, compte tenu de l'importance des impôts locaux exigés à la cimenterie de par le caractère gigantesque de ses installations et des périmètres qu'elles occupent, il n'est pas étonnant qu'elle fasse l'objet d'un enjeu pour des municipalités qui sont encore en quête d'une réelle autonomie financière. La

question principale qu'on se pose ici, est de savoir à quelle entité territoriale doit revenir de droit l'encaissement, l'appropriation et la gestion des ressources des produits de la patente issus des exploitations de l'entreprise ? Certes, nous ne sommes pas des spécialistes des finances locales, mais en réponse à cette interrogation, nous dirions qu'il est plus judicieux de répartir ces ressources de la patente entre les différentes municipalités en tenant compte de certains paramètres comme la taille des surfaces occupés par les installations dans les limites territoriales, la nature même des équipements, le prix de revient de ces équipements, le foncier bâti, etc. Dans la pratique, c'est la ville de Rufisque qui est habilitée à encaisser pour son propre compte l'intégralité des impôts locaux payés par la SOCOCIM, car elle est considérée comme étant le lieu d'implantation de cette industrie. Toutefois, étant donné que celle-ci se trouve dans la partie correspondant au territoire de la commune d'arrondissement de Rufisque-est, cette dernière reçoit une compensation sous forme de dotation annuelle versée par la municipalité de la ville.

Le rapport budgétaire de l'année 2010, résumé dans le tableau ci-dessous, permet d'évaluer la contribution des impôts locaux sur les recettes totales de la ville de Rufisque de 2006 à 2010. Précisons que pour les trois premières années les montants désignés constituent des recouvrements, alors que pour l'année 2010, c'est plutôt des prévisions, étant donné que nous avons acquis ces données lors du vote du budget en janvier 2010.

Tableau 7 : Récapitulatif des recettes de la ville de Rufisque en francs Cfa.

Années		2006	2007	2008	2010
Nomenclature					
Recettes de fonctionnement					
Impôts locaux	Contribution des patentes	3.500.000.000	3.300.000.000	3.100.000.000	3.500.000.000
	Impôt foncier bâti	37.500.000	340.000.000	200.000.000	700.000.000
Total impôts locaux		3.700.000.000	3.850.000.000	3.500.000.000	4.500.000.000
Total recettes de fonctionnement					5.800.000.000
Total recettes d'investissement					930.000.000
Total général des recettes					**6.830.000.000**

- Chiffres arrondis

Source : Rapport budget 2010 de la ville de Rufisque.

Nous avons choisi le chapitre 72 (impôts locaux) de la nomenclature budgétaire, précisément les comptes 721 (contribution des patentes) et 724 (impôt foncier bâti), parce que c'est dans ces rubriques où sont logés l'essentiel des ressources fiscales tirées de la SOCOCIM pour le compte de la ville de Rufisque. Le rapport indique, ici, des chiffres globaux tenant compte des contributions de toutes les personnes physiques et morales exerçant des activités industrielles et/ou commerciales (en dehors du petit commerce de détail bien sûr) et de l'ensemble des espaces bâtis. Autrement dit, le rapport de budget ne précise pas la part de telle ou telle personne sur les impôts locaux et les recettes globales. Néanmoins, lors des débats d'orientation budgétaire, et du vote du budget en janvier 2010 dans les locaux de la municipalité, il ressort des discussions que la SOCOCIM verse 1,3 milliards pour le compte de la ville. (Est-ce un montant annuel ?). Appliqué aux exercices précédents, ce montant représente respectivement 35,96%, 35,51% et 39,18% du cumul des comptes 721 et 724 de la nomenclature budgétaire recouvrés par la ville en 2006, 2007 et 2008. Plus du tiers des recettes mobilisées dans le chapitre 72 proviennent, alors, des contributions de la SOCOCIM. Vu la part du cumul des comptes 721 et 724 sur le total des impôts locaux, (voir graphiques ci-dessous), qui représentent 65,86% des recettes globales prévues en 2010, on peut affirmer que la cimenterie constitue une véritable pourvoyeuse de ressources pour la ville de Rufisque.

En effet, recouvrer les impôts locaux payés par la SOCOCIM industrie constitue un véritable privilège pour des collectivités locales qui fonctionnent dans une dépendance financière cruciale. Le transfert de compétences de l'État vers les collectivités de base, effectué depuis bientôt 20 ans ne s'accompagne toujours pas de transfert de ressources financières à la hauteur des domaines transférés. Nous ne disposons pas de données concernant le budget de la commune de Bargny pour l'année 2010. Par contre, dix ans plus tôt en 2000 les prévisions budgétaires étaient estimées à 282.325.958 francs CFA. Quant à la commune d'arrondissement de Rufisque-Est le budget voté et approuvé en 2010 s'équilibre en recettes et en dépenses à la somme de 343.754.754 francs CFA. On voit nettement que les contributions de la cimenterie aux recettes fiscales de la ville de Rufisque sont de loin plus élevées que les budgets de ces deux communes pour les années énumérées.

Figure 1 : Répartition des impôts locaux perçus dans la ville de Rufisque

Source : données tirées du rapport budget 2010.

Le fait d'être privées du recouvrement des ressources des produits de la patente et des impôts sur le foncier bâti payés annuellement par le complexe industriel constitue un énorme manque à gagner aux yeux des autorités municipales de Bargny et de Rufisque-Est. Cependant, en guise de compensation, l'entreprise de production de ciment, appuie les communes de Rufisque-Est et de Bargny dans leurs programmes d'investissements en équipements socio-économiques. Malgré tout, ces collectivités locales apprécient très mal le privilège accordé à la municipalité de Rufisque-ville concernant le recouvrement de ces impôts locaux. Les élus de la Mairie de l'Est ne comptent pas croiser les bras face à cette situation qu'ils qualifient d'« *injuste* ». Dans le rapport introductif du débat d'orientations budgétaires signé le 30 décembre 2009, il est mentionné que « *la contribution globale unique (CGU) qui reste dévolue aux*

communes d'arrondissement dans la région de Dakar est jusqu'ici entièrement recouvrée et partagée entre la ville de Rufisque et l'État. ». Ainsi, « *pour remédier à cette situation*, déclare le Maire libéral de Rufisque-Est Boubacar Albé Ndoye, *le Préfet a été saisi pour un règlement définitif de la question.* ». Les conflits pour le contrôle et le recouvrement des patentes et CGU, d'une manière générale, de celles versées par la SOCOCIM en particulier sont loin d'atteindre leur épilogue.

1.2. Le contrôle du foncier nerf de la guerre pour les activités économiques

La question de la propriété des terrains devant être exploités par la cimenterie a toujours été une priorité pour les industriels de la Société des Chaux et ciments de l'AOF. Ils ont très tôt compris, puis défendus, bec et ongle, l'idée selon laquelle une gestion rentable de la Société passe nécessairement par une appropriation de l'intégralité des terres concernées. Dans cette logique, Monsieur Lidenmeyer, PDG des Chaux et ciments Portland Marseille, souligne dans son rapport de prospection de terrain signé le 15 décembre 1941, qu'« *il apparaît indispensable aux intéressés devant constituer la Société, que les terrains sur lesquels seront exploitées les carrières, ainsi que les terrains sur lesquels sera installée l'usine, soient détenus en propre par la Société. En effet, la bonne gestion de l'usine serait incompatible avec les lourdes taxes grevant l'exploitation des carrières détenues par l'État. Des démarches auprès du Service des domaines sont effectuées dans ce sens.* ». Selon le même rapport, des procédures d'expropriation à l'égard des propriétaires des terrains, sont nécessaires, dans le but de les rétrocéder à la Société nouvelle. Mais, les documents écrits trouvés à la Direction des Archives nationale, ainsi que les entretiens avec les techniciens de la Direction des enregistrements des domaines et du cadastre de Rufisque, n'ont fourni aucune précision sur la taille réelle de l'assiette foncière acquise par les industriels pour le compte de leur Société. C'est donc une lacune de taille dans une zone où la propriété de la terre est encore l'objet de nombreux contentieux, avec des carences aigues en matière de détermination du statut juridique.

D'une manière générale, l'espace couvrant le complexe SOCOCIM industrie et ses environs, constitue le terrain de prédilection de divers acteurs aux intérêts disparates. Par conséquent, avec des aspirations et des activités divergentes, il est difficile de faire agir ensemble ces acteurs dans un espace qui se rétrécit de plus en plus. Les prétentions se résument comme suit :

- La SOCOCIM industrie est aujourd'hui confronté à un besoin sans cesse croissant en terres pour assurer le plus longtemps possible l'extension de ses carrières d'exploitation de calcaire et de marnes. Ainsi, elle mise sur des terrains situés aux alentours des carrières au Nord de l'usine, occupés depuis des générations par des agriculteurs résidant à Rufisque et Bargny.

- Les agriculteurs, très attachés à leurs terres qu'ils disent héritées de leurs ancêtres y pratiquent des cultures vivrières (mil, maïs, sorgho, etc.) et de rentes (gombo, oseille, pastèque, etc.) durant une partie de l'année, de juin à Décembre. C'est avec les revenus tirés de ces activités que la plupart de ces exploitants parviennent à prendre en charge les besoins quotidiens de leur ménage.

- La municipalité de Rufisque-est, pour des considérations économiques veut sauvegarder et promouvoir le développement de l'agriculture dans cette zone périphérique. Á cet effet, le Maire Boubacar Albé Ndoye, lors d'un entretien qu'il nous a accordé, nous confie qu'un montant de 23.000.000 de francs CFA est versé à la SDE (Sénégalaise des eaux) dans le but d'assurer une alimentation en eau et de permettre une exploitation des terres agricoles pendant toute l'année.

- La commune de Bargny, quant à elle, en pleine extension, est confrontée à un manque d'espace propice à l'habitation. Vu la forte menace que constitue l'avancée de la mer dans les vieux quartiers situés au Sud, seule la partie septentrionale s'offre à la commune pour son croît spatial.

Dans l'ensemble, les aspirations des acteurs en présence ne sont pas les mêmes. Si pour les uns la priorité reste la promotion de l'habitat afin de compenser les besoins en logements, notamment pour les populations dont les habitations sont sous la menace pressante de l'érosion marine ; pour les autres c'est plutôt la pérennisation des activités économiques qui reste primordiale. L'espace périphérique, à cheval entre Rufisque et Bargny, précisément au voisinage des carrières de la SOCOCIM, constitue, à cet effet, un champ géopolitique très sensible, où les conflits entre acteurs est encore perceptible à travers diverses stratégies de positionnement. Le flou emballe le foncier, avec cette opposition classique entre un système juridique qui a toujours du mal à s'imposer, à être reconnu par tous, et un système traditionnel coutumier de plus en plus marginalisé. Comme toutes les sociétés libérales et capitalistes dans les États les plus souvent exposés à la corruption, c'est la loi de l'argent qui s'impose. Autrement dit, celui qui dispose le plus de moyens aurait toujours plus de chance de sortir victorieux des contentieux. Ici, la SOCOCIM, une industrie de renommée internationale appartenant à un puissant Groupe français, est mieux placée pour s'imposer vis-à-vis des autres protagonistes. Voyons maintenant comment à travers les rivalités de pouvoir, les divers acteurs cherchent à se positionner.

Conscient du danger que constitue la croissance urbaine de Rufisque et Bargny, et compte tenu des besoins en terres pour l'extension des carrières d'exploitations de matières premières, les industriels de SOCOCIM entendent mettre tous les atouts de leur côté pour s'approprier des vastes terrains situés aux voisinages de l'entreprise. Pour cela, ils s'appuient sur une arme maîtresse, à savoir les OMD, précisément l'objectif 7 : « *assurer un environnement durable* ». Depuis 2008, un vaste programme de

modernisation est entrepris à la cimenterie, une grande part des investissements s'oriente sur le volet environnement. L'objectif est de mettre en pratique la nouvelle politique énergétique et environnementale lancée par le Gouvernement du Sénégal. En effet, la SOCOCIM adopte une politique de remplacement progressif de carburant de sources polluantes émettrices de gaz à effet de serre, à des sources plus naturelles. Dans cette logique, 40% du charbon utilisé par la cimenterie doit être remplacé par des biocarburants, en l'occurrence le jatropha[132]. Pour atteindre cet objectif, l'industrie a besoin d'une superficie de 11.000 ha pour l'exploitation de cette plantation, si possible sur un rayon de 150 km de la SOCOCIM. La priorité sera accordée aux terres situées dans des zones ayant des niveaux de dégradation élevée, pour favoriser leur régénération[133]. Toutefois, cet important programme doit s'appuyer sur une expérimentation dans un espace pilote, avant divulgation. Celle-ci est en œuvre depuis 2009, au voisinage des carrières de la cimenterie sur une superficie de 75 ha sur la zone couverte par des exploitations agricoles.

Voilà de quoi susciter la révolte de la part des agriculteurs, en colère contre ce qu'ils considèrent comme une confiscation illégale de leurs biens immobiliers. Evoquant la question de la propriété des terres, Mr Omar Diop, doyen des agriculteurs, nous révèle que « *l'essentiel des terrains appartenaient à des familles résidant à Bargny, car les Lebous de Rufisque étaient plutôt occupés par les activités de la pêche. Au cours du temps, ces réserves foncières sont versées sur l'assiette du domaine national, mais quelques titres fonciers y subsistent* », ajoute Mr Omar Diop sans pour autant nous donner plus de précision (extrait de nos enquêtes de terrains, 2010). Alors, la cimenterie profite des mystères qui entourent le statut de ces terrains, pour en négocier l'appropriation.

Contrairement aux régions de l'intérieur ciblées pour le projet d'exploitation de jatropha, la zone de Rufisque-Bargny présente une certaine particularité. L'urbanisation a atteint une ampleur à tel point que les secteurs propices à l'agriculture sont aujourd'hui progressivement occupés par l'habitat. L'une des rares surfaces agricoles utiles disponibles est alors récupérée par la SOCOCIM dans le cadre de l'expérimentation des biocarburants. Doit-on prioriser des cultures industrielles pour la préservation de l'environnement, ou sauvegarder celles vivrières et commerciales pour la sécurité alimentaire ? La stratégie mise en œuvre est l'association des deux types de cultures, les plantations de jatropha, avec un cycle de production relativement long, sont associées aux mil, sorgho, maïs, gombo, oseille, pastèque dont la durée de production va de juin à décembre. Cette manière d'atténuer la colère des paysans tient-

[132] C'est une plante des régions arides qui produit une huile ayant pratiquement les mêmes propriétés que le diésel. En effet, face à l'épuisement progressif des ressources fossiles, elle est très souvent utilisée pour la production de carburant.

[133] Les racines du jatropha permettent de faire remonter des minéraux en surface et de restaurer la fertilité des sols.

elle en compte les impacts socio-économiques des plantes de jatropha ? En d'autres termes, ce biocarburant est-il compatible avec les autres spéculations en place ? N'influe-t-il pas sur le rendement à l'ha ? Ce sont des interrogations en suspens méritant une intense réflexion, car l'itinéraire technique du jatropha est encore mal connu des sénégalais.

En dépit de nombreuses protestations, les industriels ont eu finalement gain de cause sur la bataille de la propriété des terres. Pourtant, au début de la décennie 2000, par souci de mettre un terme aux multiples problèmes qui gangrènent les terres en question, les autorités avaient procédé à la mise en place d'un programme d'aménagement non négligeable. Il s'agit d'une opération de parcellisation et de redistribution des terres aux exploitants, moyennant une participation de 25.000 francs CFA. Cela suppose que le versement du montant demandé donne lieu à un statut de propriété du terrain acquis. Pratiquement, comme le confirme Mr le doyen des agriculteurs Omar Diop, tous les exploitants avaient donné leur contribution. Ils disposent tous d'un récépissé faisant foi, portant le numéro de lot et de la parcelle, délivré par les autorités compétentes, sous la supervision du Préfet. Néanmoins, ces mêmes autorités compétentes représentants de l'État, agissant sous contrôle des plus hautes instances de décision, semblent avoir reconnaître aujourd'hui l'entière droit de propriété de SOCOCIM industries sur ces terres. D'ailleurs, après de multiples interpellations judiciaires de la part des agriculteurs, les industriels sont sommés de les dédommager. A l'issue de diverses négociations, un montant global de 300.000.000 de francs CFA est réparti aux exploitants, soit 700.000 francs par quart (¼) d'ha qui est l'unité de base de répartition. Dans un air de frustration et de désespoir, les agriculteurs qui ont traditionnellement occupé ces terres, nous confient avoir accepté les sommes proposées par manque d'expérience et surtout par crainte de perdre tout à la fois devant un adversaire aussi puissant.

Malgré les incertitudes sur la compatibilité du jatropha avec les spéculations locales, les exploitants sont encore autorisés à y pratiquer leurs activités. Confrontés à une double bataille, ils sont aussi sous la perpétuelle menace d'un autre adversaire traditionnel, à savoir les éleveurs. Ces transhumants pratiquant un élevage extensif pour cause d'insuffisance des pâturages, résident généralement dans les zones rurales limitrophes (communautés rurales de Bambylor et Tivaouane Peulh, communes de Sangalakam, Sébikotane et de Diamniadio). Confrontés à l'urbanisation des périphéries rurales de la région de Dakar, conséquences de la disparition progressive des zones de pâturage, ils se rabattent vers les espaces d'exploitations agricoles pour nourrir leur bétail. Le conflit, agriculteurs-éleveurs est une marque principale de l'espace sahélien. Généralement, les transhumants profitent des heures de pause des agriculteurs pour envahir les exploitations agricoles puis s'évader dans la nature avec leur troupeau. De telles pratiques sont très fréquentes dans les espaces périurbaines de Dakar, les zones agricoles de Rufisque-Bargny en particulier. Pour mesurer l'ampleur du phénomène, nous livrons ici un extrait de l'un des

nombreux courriers adressés au Préfet de Rufisque, faisant objet de « *demande d'intervention* » et de « *constat de dégâts de culture* », par les agriculteurs pour se plaindre contre les éleveurs.

Monsieur,

Nous venons très respectueusement par cette présente, solliciter auprès de votre haute bienveillance une intervention.

En effet, Monsieur le Préfet, voilà des années que les bœufs et les chèvres dévastent nos champs de gombo après de durs moments de labeurs sous le soleil torride, au grand mépris de leurs propriétaires et des bergers. Ces derniers ne considèrent même pas nos reproches, ils nous ironisent au point que des fois on est choqué.

Monsieur le Préfet, c'est avec nos champs que nous nourrissons nos familles ; c'est un crime de nous en priver. (…)

Extrait d'une demande d'intervention adressée au Préfet de la ville de Rufisque, signée par 95 agriculteurs, le 22 octobre 2002.

La pratique des activités agricoles tend vers une disparition progressive, dans un espace réputé très fertile où les rendements à l'ha sont assez importants, il est estimé à 12.000 kg pour le gombo et 15.000 kg pour la courge. D'ailleurs, l'espoir de bénéficier de l'appui de la municipalité de Rufisque-est s'est complètement évaporé. Le volet agriculture est toujours présent, en priorité dans les programmes d'action des autorités municipales, mais cela concerne plutôt les périmètres maraîchers aménagés dans un espace périurbains, très fortement exposé à l'avancée de l'habitat, entre le quartier Gouye Mouride (à l'Est de Rufisque) et les carrières de SOCOCIM industries. Désespérées par la quasi-appropriation des terres agricoles par la cimenterie, utilisées pour l'expérimentation du jatropha, les élus de Rufisque-Est préfèrent concentrer leurs énergies sur les périmètres maraîchers dénommés Lendeng, afin de les préserver contre la pression urbaine. Dans ce contexte, un programme intitulé « sauvons lendeng du bâti pour promouvoir l'agriculture urbaine » est lancé en 2010 en partenariat avec l'Institut Africain de Gestion Urbain (IAGU)134. Il importe de préciser que le site de lendeng, exploité depuis plus de 40 ans, par 150 maraîchers environ, est réputé pour la qualité des spéculations qui y sont produites puis vendus dans les grands marchés de l'agglomération dakaroise mais aussi dans certaines régions de l'intérieur (Mbour, Touba). La principale préoccupation reste la précarité de la situation foncière. La majorité des exploitants ne disposent pas de documents de référence faisant foi de leur propriété sur les terrains qu'ils occupent. Ainsi, ils sont très souvent en conflit avec « *d'hypothétiques réclamant les terres de leurs aïeuls sans*

[134] IAGU est une ONG internationale dont la mission est d'appuyer les municipalités et les autorités des villes de l'Afrique de l'Ouest et du Centre à renforcer leurs capacités de planification et de gestion pour améliorer la gouvernance locale, l'environnement et lutter contre la pauvreté. Parmi ses divers domaines d'intervention on peut citer la promotion de l'agriculture urbaine et périurbaine.

même, le plus souvent, être en mesure de fournir à leur tour des pièces justificatives. »[135]. Des contentieux provenant des désaccords sur l'appartenance des terres continuent de faire l'objet de plusieurs dossiers en instance dans les tribunaux. On mesure, ainsi, à sa juste valeur, le programme lancé par les autorités locales pour la sauvegarde et le développement des activités agricoles ; d'autant plus que certains producteurs perturbés par la précarité du foncier parcellisent leurs terres à des fins d'habitation.

En ce qui concerne la commune de Bargny, elle est confrontée à un réel besoin d'espace pour assurer son extension et satisfaire la demande sans cesse croissante de ses populations en logements, compte tenu du blocage que constitue l'avancée de la mer dans la partie Sud, mais aussi de l'existence d'un vaste espace impropre à l'habitation dans le Sud-Est. Par conséquent, la seule zone qui suscite de l'espoir en matière d'aménagement et de production de logement, c'est-à-dire le secteur Nord dominé par le vieux quartier Kipp carrière, est aujourd'hui sous la menace pressante de l'extension des carrières de SOCOCIM industries. Aménagé de manière spontanée sans se référer à aucune norme urbanistique, Kipp carrière s'est considérablement agrandi avec une population de plus de 2.500 habitants. Plusieurs autres habitations se sont développées aux alentours de Kipp, donnant naissance à quelques sous-quartiers irréguliers, Darou 2 et Darou 3 et Camp militaire, ainsi que la cité Castor 3 habitat planifié aménagé par la SOCOCIM industries.

Actuellement, le grignotage progressif des terres de Bargny par l'extension spatiale des carrières de la cimenterie constitue une grande contrainte aux programmes de promotion d'habitats sociaux lancés par la Mairie de Bargny. Un projet de lotissement de 261 ha au voisinage de la cité castors 3 planifié par la municipalité de Bargny à la fin de l'année 2002 n'a pas connu une suite favorable pour cause de l'opposition des industriels de SOCOCIM qui le considère comme faisant partie des domaines réservés à ses activités d'extraction minière. En réponse à cette confiscation illégale dénoncée par les populations locales, une grande marche de protestation s'est tenue sur la route nationale, perturbant la circulation des biens et des personnes. L'ampleur de la manifestation intensifiée par la colère des populations a entraîné une intervention musclée des forces de l'ordre puis l'arrestation de plusieurs manifestants.

[135] IAGU, CARE : « Rapport de la visite du périmètre agricole de Lendeng dans la commune d'arrondissement de Rufisque-Est ». Version provisoire, novembre 2009, page 4.

Photo 6 : Une course pour le contrôle de l'espace entre la promotion de l'habitat à Bargny et l'avancée des carrières de la SOCOCIM

DIALLO Yaya, mars 2010

II. LE MARCHÉ CENTRAL DE RUFISQUE : UN CADRE PERTINENT D'UNE ANALYSE DE GÉOPOLITIQUE URBAINE

Le marché central de la ville de Rufisque est le plus grand lieu de commerce et d'échange rencontré au sein du département. Son aire d'influence s'étend sur l'ensemble du territoire départemental, d'où une forte concentration de populations issues d'horizons divers. Cet équipement marchand qui constitue une ville dans la ville est un espace à très forts enjeux marqués principalement par des rivalités entre acteurs institutionnels pour le contrôle des recettes fiscales relativement importantes qui y sont collectées.

2.1. Délimitation du cadre spatial et caractéristique des équipements

2.1.1. Le marché dans la ville

Le marché central de Rufisque, installé au centre-ville, dans le vieux quartier de création coloniale Keury souf, est le plus vaste espace commercial du département. La diversité des équipements et installations, associée à leur propagation au sein du centre-ville, pose de sérieux problèmes de délimitation. Ainsi, en interrogeant certains usagers du marché et les différentes autorités locales de la ville sur ses limites on constate deux cas de figures :

- D'une part, celle limitant le marché central à son noyau originel associé aux premières extensions autour des trois équipements principales, à savoir le MC10, le G12, et le P13. Cet espace est ceinturé à l'Est par la rue Faidherbe, à l'Ouest par la rue Galam, au Nord par les rues Boufflère et Jules ferry, au sud par la rue Baure et l'océan atlantique. Tel est le cadre établi par les autorités locales pour déterminer la zone couverte par le marché central de la ville de Rufisque.

- D'autre part, le marché concentre un ensemble beaucoup plus vaste, qui en plus de celui établi par les autorités locales recouvre des installations commerciales informelles occupant de manières irrégulières certaines artères de circulation du centre-ville. La prolifération rapide de ces installations précaires a fini par transformer la quasi-totalité du quartier Keury-Souf en un gigantesque centre commercial à ciel ouvert en perpétuelle extension, à tel point qu'il est de plus en plus difficile de déterminer ses limites.

2.1.2. Caractéristiques des installations

L'analyse des caractéristiques des installations commerciales met en exergue le caractère hétérogène du marché central. Il est structuré à partir de trois équipements distincts ou halles qui forment ainsi ses différents secteurs.

- Le secteur MC10 (marché central 10) est délimité par les rues Kounoune, Boufflère, et Derbezy ; il s'agit de l'emplacement originel du marché central de Rufisque. C'est un grand bâtiment à l'état de délabrement assez avancé, construit en pierre. La toiture est soutenue par des charpentes en fer plus ou moins rouillées, aperçues d'un seul coup d'œil du fait de l'inexistence de plafonnage. A l'intérieur de ce bâtiment se trouvent deux grandes paillasses parallèles, longues de 15m à 20m. Á côté, on a une dalle aménagée pour les étalagistes spécialisées à la vente de salades, condiments, etc. Divers magasins et cantines forment une ceinture dans la partie externe.

- Le secteur Gazielo G12, du nom d'une ancienne institutrice d'origine française à l'époque coloniale. Construite en R+1, cette ancienne habitation hyper vétuste, s'est transformée en centre commercial dépourvu de tout aménagement en amont. Par conséquent, l'encombrement et le désordre constituent les traits marquants notés sur place. Le commerce est pratiqué uniquement au rez-de-chaussée, divisé à cet effet en deux sous-secteurs séparés par un mur en dur d'une hauteur de deux mètres environ. D'un côté, s'entassent des étalages de divers types de légumes tropicaux, et de denrées diverses ; tandis que l'autre constitue un grand magasin de stockage de céréales et de graines, on y trouve aussi de petites cases en zinc avec des façades en grillage, construites contre le mur pour le commerce de volailles.

- Le marché au poisson P13, C'est une très grande halle d'aménagement relativement récent, (aménagé en marché en 1974, selon le chef de quartier), entouré par les rues Kounoune, jules ferry, Galam, et Baure. Comparé aux précédents, c'est un bâtiment moins vétuste, à l'intérieur duquel est aménagé une sorte d'étroit rez-de-chaussée, d'une hauteur très modeste, soutenant des cantines en dur, avec des portes en volet métallique roulant, presque toute non fonctionnelles. Par contre, la cour de cette grande halle fait l'objet d'une très grande fréquentation diurne, elle est le lieu de commercialisation des poissons étalés sur des tables en bois.

Le marché au poisson est prolongé par une cour au sein de laquelle est aménagé un bloc de sanitaire composé d'un ensemble d'une dizaine de cabines WC publics, des congélateurs, ainsi que deux chambres froides équipées d'un climatiseur, et de modestes matériels destinés à la conservation de poissons, et de la viande.

Les trois secteurs présentés ci-dessous, ainsi que certaines grandes rues du centre-ville envahies par les activités commerciales informelles, avec l'extension et le débordement des limites du marché central, abritent des installations de diverses natures. Sur la base de leurs caractéristiques, nous les avons regroupés en trois catégories :

- **Les cantines** : elles sont pour la plupart soit en dur (ciment, bétons), soit en métal, avec des portes en volet métallique roulant. Deux types de cantines existent; celles qui appartiennent à des particuliers, mais construites sur le sol de la commune, et d'autres appartenant à la municipalité désignées sous le vocable de souks.

Pour l'essentiel, elles se concentrent aux alentours des halles précitées constituant des prolongements de celles-ci. Dans certains endroits, elles sont disposées en rangées parallèles, séparées par des allées qui se rétrécissent de jour en jour.

La description des activités menées au sein des lieux de vente, nous permet de constater que les cantines constituent dans une large mesure les lieux de commercialisation des produits de beauté et d'habillement, (tissu, mercerie, prêt-à-porter, etc.).

- **Les étals** : Ce sont des tables en bois exposés dans les enceintes des halles, mais aussi sur les trottoirs des grandes rues. Les étalages concernent principalement le petit commerce des produits alimentaires tels des légumes, des poissons, et les denrées diverses (condiments, tubercules, la pharmacopée traditionnelle, etc.).

Dans les zones d'extension, particulièrement à la rue Derbezy, les étals, encombrant les devantures des grands magasins sont surtout spécialisés à la commercialisation de produits de beauté, de prêt à porter pour enfants, de matériels didactiques et fournitures scolaires, de petits matériels de quincaillerie.

Il existe certains types d'étals qui se font directement par terre avec le support de matériaux de récupération très modestes : cartons, petites nattes, sacs, cuvettes, etc. Ils se concentrent essentiellement dans la cour des halles, secteur G12 notamment, les rues Faidherbe, Baure et Kounoune.

- **Les magasins** : ils s'apparentent à de grandes cantines constituant pour une large part les devantures des rez-de-chaussée le long des grandes artères de circulation. Différentes activités y sont menées, ainsi, on note des boutiques spécialisées à la commercialisation, en détail et en gros, de produits alimentaires, (riz, sucre, farine, boissons sucrées, etc.), les matériels de décoration et autres équipements,

(quincaillerie, chaises en plastique, tapis, rideaux, moquettes, électroménagers, bouteilles de gaz butane etc.), l'habillement, (ateliers de couture), les grandes boutiques pratiquant le commerce général.

Certains magasins installés aux alentours des halles sont le plus souvent utilisés pour le stockage de marchandises. Equipés de « pousse-pousse », petits chariots servant à transporter les marchandises stockés, ces magasins sont assimilés à des réserves. Certains sont équipés de moulins pour la transformation graines en poudre ou patte : mil, maïs, arachide.

2.2. Le marché : un équipement au cœur d'un espace à très forte densité diurne

L'analyse de l'occupation spatiale de Rufisque met en exergue une opposition assez nette centre-périphéries. Celle-ci, facilement perceptible, concerne aussi bien l'échelle de la ville que celle du département. L'espace est structuré à partir d'un noyau central, jadis occupé par des colons européens pour le commerce et l'habitation, qui concentre, à cet effet, l'essentiel des équipements structurants et services de la ville. Autour de ce noyau historique, se développe une première couronne périphérique immédiate englobant les autres quartiers issus de l'étalement urbain. Puis une deuxième couronne relativement excentrée et plus vaste correspondant à une aire périurbaine s'étendant jusqu'à une ligne qui forme un arc de cercle du Sud-est au Nord-est, laissant à l'Ouest la communauté rurale de Yène, les communes de Sébikotane et Kayar.

En effet, de cette organisation spatiale découle une certaine structuration du territoire départemental en trois zones :

- Une zone de drainage de l'économie urbaine, le centre-ville, où s'effectue la quasi-totalité des échanges commerciaux et de services, dont une bonne part s'exerce au marché central.

- Une zone dortoir résultant d'une extension urbaine brutale, non maîtrisée, engendrant la prolifération de quartiers spontanés dépourvus d'équipements structurants. Il s'agit de la première couronne immédiate qui regroupe l'intégralité des communes d'arrondissement de l'Ouest et du Nord, et les quartiers périphériques de la commune d'arrondissement de Rufisque-Est. Elle concentre près de 2/3 de la population totale du département.

- Une zone agro-pastorale qui, riche de sa diversité naturelle, de la disponibilité de terres exploitables, constitue la principale source d'approvisionnement du marché central en fruits et légumes.

- Toutefois, on peut ajouter une autre zone non négligeable de par l'importance de ses activités économiques, la commune de Diamniadio. Située à la croisée des routes nationales 1 et 2, sa position de

carrefour aux portes de Dakar lui a valu l'existence d'un important centre d'échange à ciel ouvert. Elle constitue une zone d'escale pour la plupart des voyageurs empruntant la route en provenance ou à destination de Dakar. Ainsi, l'essentiel des fruits et légumes produits aux alentours est exposé dans des étalages tout au long du carrefour pour être vendus aux divers voyageurs qui font escale à Diamniadio.

Figure 2: Présentation schématique de la structuration spatiale du département de Rufisque et mise en réseau des divers flux quotidiens

L'économie urbaine de la ville de Rufisque repose essentiellement sur des activités commerciales largement dominées par le secteur de l'informel. Celles-ci se développent surtout le long des grands axes de circulation, des zones de carrefours, mais aussi et surtout au sein de grands centres d'échanges comme les marchés urbains. Aménagé depuis l'époque coloniale au cœur du centre-ville, le marché central constitue une zone d'intenses activités où convergent tous les jours des milliers de personnes, une large variété de produits, de services, dans une ambiance colorée de sons monotones. Pour mieux comprendre l'importance de cet équipement marchand dans l'économie urbaine, nous allons retracer son évolution, étudier son fonctionnement puis d'analyser son aire d'influence.

2.2.1. Historique et évolution du marché

En raison de l'absence de documents écrits, traitant spécifiquement l'historique du marché central de Rufisque, d'une part ; et la difficulté de rencontrer sur place des mémoires vivantes capables de relater les dates marquant les origines de cet équipement marchand, nous nous trouvons dans l'impossibilité de retracer, avec précision, son histoire. Cependant, il est incontestable que son aménagement remonte à la période coloniale dans le but de permettre aux colons de pouvoir se ravitailler en permanence en produits alimentaires.

Originellement, il était formé d'une seule halle fermée, (l'actuel secteur MC10), où s'exercent toutes les activités commerciales. C'est le premier marché aménagé sur le site de l'actuelle ville de Rufisque, et la clientèle était constituée aussi bien de colons que de populations africaines. L'accroissement démographique, dû aux déplacements de populations des campagnes vers la ville et au croît naturel, a eu des répercussions sensibles dans l'espace urbain, et le marché. En effet, pour assurer leur insertion sociale en milieu urbain, les ruraux se lancent, pratiquement tous, dans le petit commerce et les prestations de services. L'afflux massif et brutal de ces nouveaux venus engendre alors un surpeuplement du marché. Surpris par l'ampleur du débordement des installations commerciales, les autorités procèdent à une extension progressive du marché par l'aménagement de nouveaux espaces commerciaux :

- Dans un premier temps, l'habitation de Madame Gazielo est réaménagée puis transformée en centre commercial c'est la première étape de l'extension du marché central de Rufisque ;

- Ensuite, précisément en 1974 selon les propos du chef de quartier de Keury Souf, la grande halle faisant face au MC10, héritée des colons français est intégrée au marché central pour la commercialisation des poissons frais et secs.

- Tout récemment avec la forte pression et l'encombrement, notés au sein du marché, certaines catégories de vendeurs spécialisés au commerce de légumes sont autorisées à exercer leurs activités dans la cour de la grande maison qui abrite l'Atelier des travaux publics de la municipalité de Rufisque.

L'élargissement progressif du marché a changé profondément la physionomie de ce luxueux quartier des grandes maisons de commerces bordelaises et marseillaises, que constituaient Keury Souf. Il donne, actuellement, l'allure d'un immense centre commercial à ciel ouvert sans issue, qui de jour en jour accueille de manière incontrôlée de nouvelles installations. La décolonisation et la disparition des puissantes maisons de commerces européennes, suivie quelques années plus tard par des crises de sécheresses répétées dans le monde rural, puis l'échec des politiques d'ajustement structurel dans les espaces urbains, ont entraîné une prolifération du petit commerce, perçue par la majorité des populations défavorisées comme étant l'issue de secours la plus accessible.

On comprend alors que l'élargissement du marché est inévitable, mais les diverses tentatives de réaménagement faites par les autorités dans le but de s'adapter au rythme de croissance des actifs exerçant au sein du marché reste encore modeste et sans effets sensibles. L'aménagement du secteur Gazielo et, plus tard, la mise en place du secteur aux poissons, témoignent de la volonté des autorités de recaser les usagers, afin de mieux maîtriser l'espace commercial. Cependant, ces espaces ont très rapidement montré leurs limites. Le marché central, non seulement continue d'attirer d'autres vendeurs et prestataires de services, mettant en place des installations souvent précaires et spontanées, mais aussi, enregistre constamment une extension d'installations déjà existantes, contribuant ainsi au rétrécissement progressif des allées. Les populations riveraines ont, à leur façon, contribué à l'augmentation des installations commerciales, en aménageant des magasins dans les devantures de leur concession afin de les mettre en location pour se procurer de revenus supplémentaires.

Photo 7 : Le marché central de Rufisque à l'époque coloniale

Photo 8 : Densification brutale et progressive du marché central (secteur MC 10)

DIALLO Yaya, 2006

Photo 9 : Le marché au poisson (secteur P 13) : un vieux bâtiment colonial modestement réaménagé

DIALLO Yaya, 2006

Conscient de la gravité de la situation en matière d'organisation et d'aménagement de l'espace, les élus de la ville adoptent des mesures musclées : opérations de rafles de marchandises contre ceux qui occupent, illégalement certaines artères de circulation, déguerpissement des installations précaires, (« les par-terre »), qui envahissent la rue Derbezy, et masquent les grands magasins de commerce. Notons que ces mesures ne sont pas couronnées de succès, dans la mesure où, les rues précitées font toujours l'objet d'occupations irrégulières. Le non suivi de ces opérations de restructuration spatiale est lié, d'une part, à des facteurs économiques ; les autorités n'ont pas intérêt à supprimer ces installations, par crainte de perdre les potentialités fiscales de la commune. D'autre part, à des facteurs politiques, car les usagers forment, généralement, de grands mouvements, qui constituent une force électorale non négligeable.

Photo 10: Débordement d'installations à usage commercial précaires

Rue Baure

Rue Derbezy

Photo 11 : Transformation des artères de circulation en aire de stationnement sauvage

Rue de Mbao

Rue de Galam

DIALLO Yaya, 2006

2.2.2. Fonctionnement et organisation

La gestion du marché dépend des compétences de la municipalité de la ville de Rufisque par l'intermédiaire de deux structures rattachées à sa tutelle :

- Le service des halles et marché, rattaché à la Direction des Services Techniques Communaux (DSTC) est chargé des volets techniques, puis veille au contrôle et la bonne gestion des installations commerciales et autres types d'équipements. Il est dirigé par un chef de service, qui dispose sous ses ordres, des surveillants et des agents de nettoiement et d'entretien.

- Le bureau de recouvrement des recettes rattaché à la D.A.G.E, est composé d'un chef de service et de cinq agents contrôleurs sous sa tutelle. Ils sont chargés de veiller au bon déroulement de la collecte sur le terrain, autrement dit de contrôler la collecte journalière, de procéder au recensement périodique des recettes et, d'assurer le contrôle permanent du recouvrement pour chaque secteur.

Le système de collecte se fait sur la base d'un document juridique, approuvé par délibération du conseil municipal, qui définit le contribuable et fixe les montants à payer. Juridiquement, le receveur est la seule personne habileté à organiser la collecte, mais, par souci de transparence elle se fait de manière concertée avec les collectivités locales. Ainsi, au niveau municipal, la comptabilité administrative est chargée d'identifier le contribuable, de fixer les taux, et de déterminer le potentiel, pour en définitive faire la liquidation des titres de recettes et l'ordonnancement. Quant à la perception et la comptabilisation des recettes collectées, elles sont des compétences du receveur. En effet, la collecte se déroule suivant un système qui se manifeste sous forme d'un circuit fermé. Elle fait intervenir le personnel administratif, (receveur, surveillant comptable), et des hommes de terrain, (collecteurs) :

- Le receveur est le principal responsable du caveau, pièce où est stocké un nombre bien calculé de carnets de collecte évalués en valeur pour le compte de la commune, avant d'être distribués progressivement. Un journal de caveau est mis à sa disposition en vue d'enregistrer toutes les opérations réalisées.

- Le surveillant comptable, représentant de la commune au trésor, est chargé de la gestion du personnel de terrain et de l'organisation de la collecte. Premier destinataire des carnets issus du caveau sur la base d'une demande établie par lui-même, il doit veiller à ce que la redistribution aux collecteurs se fasse convenablement, suivant les règles de l'art. Il est responsable des carnets tirés directement du caveau.

- Les collecteurs, au nombre de vingt-deux, dont treize titulaires, et neuf stagiaires, constituent le personnel de terrain. Ils sont à la base de la pyramide de redistribution, chacun reçoit, des mains du surveillant comptable, un lot de tickets de collecte. Seuls les titulaires sont tenus d'assumer l'entière responsabilité des tickets qu'ils détiennent. Les stagiaires, quant à eux, sont obligés de travailler en double avec les titulaires, en attendant qu'ils soient titularisés sur la base des enquêtes de moralités faites sur eux par la municipalité, puis de l'avis conforme du receveur. En fonction des secteurs collectés et du calendrier cultural, un montant forfaitaire est exigé à chaque collecteur. Le versement a généralement lieu toutes les 72 heures, ou au plus tard chaque début de semaine au compte de la commune, (ouvert au trésor), contre la délivrance d'une quittance.

Figure 3: Schéma du circuit de collecte des recettes au marché central de Rufisque

Divers types de paiement d'impôts locaux sont adoptés, au sein du marché, par le conseil municipal selon la nature des équipements commerciaux et les chiffres d'affaires réalisés.

- Le droit de place, c'est un montant forfaitaire exigé quotidiennement en fonction du lieu d'installation du commerçant ou prestataire de service réalisant des chiffres d'affaires très faibles. On retrouve dans cette catégorie les étalagistes, (100 francs Cfa par jour), et les usagers de souks non abonnés et qui n'ont pas fait l'objet de titre réquisitoire, (200 francs Cfa par jour). Les collecteurs récupèrent directement ces montants contre la délivrance de tickets.

- L'abonnement s'applique aux commerçants et prestataires de services exerçant leurs activités dans des cantines appartenant à la commune, (souks), ou dans des cantines dont ils sont propriétaires, mais construites sur un terrain appartenant à la commune. Il s'agit d'un montant variable, (4000 FCFA, 6000 FCFA, 8000 FCFA), exigé en tenant compte de la surface occupée, payé mensuellement au trésor. L'abonné a droit à une quittance après chaque paiement.

- La patente est imposée à toute personne qui exerce des activités de commerce ou de services sur le territoire de la commune. Le montant payé annuellement est calculé sur la base d'un barème appliqué au chiffre d'affaire réalisé. L'État, par l'intermédiaire des Impôts et Domaines, est chargé de la collecte des patentes, qui seront ensuite recouvrés par le trésor. Notons que la patente est destinée à 100% à la commune.

2.2.3. Le marché et sa zone d'influence

Les équipements structurants constituent des éléments très pertinents pour indiquer l'aire de rayonnement d'un espace donné. Étant donné l'importance des flux de marchandises de capitaux, de services et de personnes qu'il enregistre quotidiennement, le marché central reste un des principaux équipements conférant à la ville de Rufisque sa fonction de pôle central par rapport à un arrière-pays relativement vaste, dépassant même les limites administrative du département. Il génère et oriente des mouvements pendulaires de commerçants ; ainsi que des clients qui, faute de moyens de conservation des produits alimentaires périssables, doivent s'y rendre plusieurs fois par semaine. Certains indicateurs sont utilisés, sur la base de nos enquêtes de terrains, pour bien délimiter l'aire de polarisation du marché central :

2.2.3.1. L'origine géographique des commerçants et prestataires de services

Tels que résumés dans le graphique ci-dessous, l'analyse des lieux de résidence montre que le marché central accueille des actifs issus de diverses localités. Comme on pouvait s'y attendre, notamment

avec la crise qui gangrène les espaces urbains suite à l'échec des politiques d'ajustement structurel des années 1980 renvoyant au chômage de nombreux ouvriers du secteur de l'industrie, plus de 2/3 des actifs du marché habitent à Rufisque-ville. En réalité, avec la paupérisation de certaines couches de populations urbaines, consécutive à l'application de politique de restriction budgétaire de l'État, puis la fermeture de plusieurs unités industrielles (Bata, ICOTAF, etc.), la plupart des ménages se sont reconvertis professionnellement en cherchant à trouver refuge dans le petit commerce. Près du quart des commerçants et prestataires de services viennent de la banlieue de Rufisque, c'est-à-dire la couronne périurbaine constituant l'arrière-pays de la ville. Il s'agit principalement de vendeurs grossistes et détaillants, qui s'approvisionnent en fruits et légumes dans des exploitations agricoles des espaces périphériques pour les écouler au marché central.

Figure 4 : Lieux de résidence des actifs du marché

Source : DIALLO Yaya, 2006

2.2.3.2. Une attraction relativement forte

L'étude des localités de résidences des clients ayant fréquenté le marché central constitue un des éléments pertinents que nous avons retenu pour délimiter son aire d'influence. Au terme de nos études de terrain, nous avons constaté que le marché exerce une forte attraction sur l'ensemble des espaces urbains et périurbains du département, ainsi que certains quartiers de la ville de Pikine. Cette situation s'explique, certes par la taille de cet équipement et l'hyper-diversité des produits qui y convergent, mais aussi et surtout par sa position géographique et sa bonne desserte en infrastructures de communication terrestre. La route nationale 1 (RN1) traverse le département d'Est en Ouest ; d'ailleurs, sous les effets de l'extension anarchique des installations commerciales, elle est considérée par certains comme étant la limite septentrionale du marché. Dénommée boulevard Maurice Guèye dans sa partie qui longe le noyau urbain historique, la RN1 desserve les communes de Bargny, Sendou, Diamniadio, Sébikotane et la communauté rurale de Yène ; ainsi que la quasi-totalité des quartiers de la commune de Mbao (département de Pikine) situés à 10 minutes environ du centre-ville de Rufisque, en voiture. L'existence d'axes de circulation méridionale, en l'occurrence les routes de SOCOCIM, des HLM et la route départementale communément appelée route des Niayes, assurent respectivement la desserte des quartiers périphériques des communes d'arrondissement de l'Est, du Nord, et les espaces périurbains situés au Nord.

La bonne desserte en infrastructures de communication associée à la diversité des moyens de transport, confère aux usagers du marché une large gamme de choix en matière de mobilité pour y effectuer leurs courses. Á côté des taxis urbains qui assurent les navettes à l'intérieur de la ville, les moyens de transports usuels sont les calèches[136], particulièrement dans les zones proches du centre-ville ; et les transports en commun pour la desserte des localités longeant la route nationale. Toutefois, bien évidemment, certains usagers n'ont pas besoin de moyen de locomotion pour se déplacer vers le marché, c'est le cas des populations habitant non loin du centre-ville.

[136] L'importance des calèches, (hippomobile), est liée à l'histoire de la ville ; autrement dit, les colons utilisaient fréquemment ce moyen de transport pour faire leurs courses quotidiennes.

Figure 5 : Moyens de déplacement des usagers du marché

Source : DIALLO, Yaya, 2006

Dans l'ensemble, en analysant la fréquence déplacement des usagers, on se rend compte que pour la majorité des populations, les courses s'effectuent quotidiennement. L'accessibilité du marché, l'absence d'appareils électroménagers de conservation des produits frais périssables, sont les principaux éléments explicatifs énumérés par les usagers. Concernant le ravitaillement des clients au marché central, pour près de 60% c'est pour la consommation ; tandis que pour d'autres c'est plutôt pour la redistribution sous forme de commerce dans les petits marchés de quartiers. On comprend, alors, que le ravitaillement des équipements marchands de quartiers se fait à partir de celui du centre-ville. Cela se répercute sur le prix de vente, qui du coup devient plus cher ; d'où l'intérêt pour les clients d'aller effectuer leurs courses à moindre coût au marché central, ce qui explique sa forte attraction sur l'espace départemental.

2.2.3.3. La collecte et la redistribution des produits

Elles se présentent comme un système relativement complexe faisant intervenir plusieurs acteurs sous forme de circuits. Nous parlons de circuit direct lorsque le ravitaillement des commerçants se fait directement à partir des fournisseurs producteurs. Quant au circuit indirect, c'est le prolongement de celui dit direct ; il permet aux petits revendeurs de participer à la chaîne de redistribution. Ces derniers, faute de moyens, vont se contenter d'acheter chez les grossistes du marché des produits qu'ils vont, ensuite, revendre en petites quantités ; ils constituent, alors, le dernier maillon de la chaîne. D'une manière générale, l'approvisionnement des marchés urbains se fait à partir de l'arrière-pays, notamment pour les produits vivriers ; tandis qu'à l'intérieur de la ville, les marchés constituent de véritables pôles de redistribution de produits variés.

L'agglomération rufisquoise, de par l'histoire de son peuplement et sa concentration démographique, a toujours été perçue par de grands opérateurs économiques et entrepreneurs privés, comme un grand marché urbain où convergent de produits variés issus d'horizons divers. En s'interrogeant sur les origines géographiques des produits qui transitent au marché central, on s'aperçoit que son aire d'approvisionnement dépasse largement les limites de la région administrative de Dakar. En dehors des espaces périurbains du département, le ravitaillement de la ville en légumes et produits avicoles s'effectue à, partir des régions de l'intérieur, notamment Diourbel, Fatick et Thiès. Concernant les poissons frais et fermentés séchés, très sollicités pour la nourriture de base des sénégalais[137], ils proviennent des principaux centres de pêche de la petite côte de la baie de Hann à Joal en passant par Rufisque, Bargny, Yène et Mbour, mais aussi de Kayar sur la grande côte. La commune de Diaobé, où se tient le plus grand marché hebdomadaire du Sénégal, située à la frontière avec la Guinée Bissau demeure une importante zone d'approvisionnement pour les centres urbains de Dakar, notamment pour les poissons séchés et l'huile de palme. Certains produits importés d'Europe et d'Asie, tels que la friperie, les tissus, les chaussures, les ustensiles de ménages, les matériels électroménagers, les matériels de décoration, le riz, les boissons, le lait en poudre, la farine de blé, etc. doivent, obligatoirement, transiter au port de Dakar, relais incontournable, avant d'être acheminés à Rufisque.

[137] Le fameux « thiébou diène », qui signifie le riz au poisson, garni de divers types de légumes constitue le plat principal des sénégalais.

Carte 11 : Aire d'approvisionnement du marché central de Rufisque

La ville de Rufisque, jadis détentrice des leviers de commande de tous les trafics commerciaux de la colonie du Sénégal, a connu une période de très forte régression dont les conséquences néfastes sont encore visibles dans l'espace. Alain DUBRESSON, (1979 :124), souligne que « *le meilleur exemple* [pour illustrer ce déclin] *est fourni par Kayar, ancien fief des maisons rufisquoises, où les camions qui descendent les poissons vers la capitale en remontent au retour des produits alimentaires : le relais a été court-circuité, en grande partie, à cause de l'accroissement de la vitesse de relation avec la capitale* ». En effet, cette situation qui persiste encore, a fini par limiter l'aire de redistribution du marché à l'échelle locale.

Rufisque est une agglomération disposant d'un centre bien équipé qui exerce une forte attraction sur tout le reste du département. Le centre demeure, ainsi, un pôle d'animation et d'organisation de la ville et de son hinterland. Par conséquent, le marché central polarise l'ensemble des villages situés au Nord du département ; à l'Est, son influence s'arrête à Yéne, Sebikotane, en passant par Bargny, Diamniadio[138] ; alors qu'à l'Ouest son action est bloquée à Mbao, Keur Mbaye Fall par le rayonnement de Dakar. Au sein de la ville, il existe un vaste réseau d'équipements marchands organisé à partir du marché central. En pôle position, il joue le rôle de fournisseur pour les autres marchés dits de quartiers, Arafat, et Gouye Mouride, dont l'aire d'influence se limite aux localités environnantes.

2.3. Les enjeux au sein du marché

Les grands marchés urbains en Afrique de l'Ouest, de par l'ampleur des flux qu'ils génèrent demeurent par excellence des lieux de rencontre, d'échanges de produits, de nouvelles ; et constituent à cet effet, de véritables laboratoires de la vie sociale urbaine où se tissent des liens très solides en constante évolution. Cependant, ils présentent, avec la diversité des acteurs et des intérêts, constamment des syndromes de rudes compétions pouvant débouchés parfois à des conflits. En effet, étant donné que les équipements marchands sont par essence des espaces de drainage de diverses activités économiques, il est logique de constater que les enjeux soient dans une large mesure d'ordre économique au sein du marché central de Rufisque. Toutefois, on verra qu'ils peuvent prendre des tournures politiques, compte tenu de l'existence de plusieurs mouvements de mobilisation des commerçants et prestataires de services, mais également et surtout du poids de ces derniers dans l'électorat local. Il ne faut pas perdre de vue de la tradition Ouest africaine selon laquelle la couleur politique d'un chef de

[138] Avec le projet de création de la future plateforme économique de Diamniadio, la mise en place de l'autoroute à péage, l'aéroport de Diass, le projet de Zone économique spéciale entre Yène et Mbour, il est clair que l'influence de la ville de Rufisque serait sévèrement réduite aux quartiers urbains proches du centre-ville ; d'où l'intérêt d'y anticiper par des mesures très efficaces et murement réfléchies pour anéantir les effets d'un tel bouleversement spatial sur l'économie locale.

ménage peut influer sur les intentions de vote de l'ensemble des individus dépendant de son ménage, malgré qu'elle soit de plus en plus rare dans les villes.

2.3.1. Les enjeux économiques

Lieu d'animation et d'organisation de l'espace, le marché est également une zone d'échange, de concentration et de drainage d'activités économiques. Il reste un espace où cohabitent un ensemble d'individus, aux activités disparates, dont le principal but est de profiter des opportunités offertes pour se positionner et tirer toujours plus de profits. Par conséquent, on constate que les relations qu'ils s'entretiennent sont parfois conflictuelles. Naturellement, au premier rang des protagonistes concernés par les enjeux économiques, se trouvent les acteurs institutionnels garants et responsables de la gestion des équipements publics relevant de la ville de Rufisque ; puis les usagers, commerçants et prestataires de services sans qui le marché n'aurait pas de raison d'être.

2.3.1.1. Le chevauchement de compétences

La réforme administrative et territoriale du 22 mars 1996 portant création des communes d'arrondissement, est à l'origine de la division de la ville de Rufisque en trois communes d'arrondissement : Rufisque Est, Rufisque Ouest, Rufisque Nord. Notons, toutefois, que cela n'entrave en rien l'organisation et la gestion du marché central, demeurant toujours sous les compétences de la ville. Le maillage administratif et territorial de la ville de Rufisque a des fondements purement politiques. Des compétences ont été attribuées aux maires des villes concernées, dans le cadre de l'application de la loi portant création des communes d'arrondissement, dans l'objectif de formuler des propositions de découpage de celles-là, parce que connaissant mieux les espaces en question. Dans ce contexte, le député maire de la ville de Rufisque, à l'époque, le socialiste Maître Mbaye Jacques Diop a fait en sorte que, dans le maillage qu'il a proposé puis adopté par les services compétents, les limites territoriales relevant de la commune d'arrondissement de l'Est, où se trouvent son quartier natal et sa base électorale, prennent en compte l'essentiel des services administratif, économiques et des équipements structurants de la ville. Ainsi, la commune de l'Est reste la principale bénéficiaire du nouveau découpage, car elle abrite le centre-ville et les équipements et services qui s'y concentrent : le siège de la municipalité de la ville, le marché central, les entreprises concessionnaires, et même les deux seuls marchés de quartiers permanents, Arafat et Gouye Mouride, que compte la ville.

Dans la pratique, les failles de ce découpage se manifestent sensiblement, à travers des chevauchements de compétences, entre les échelons administratifs, particulièrement la ville et la commune d'arrondissement de l'Est. Cette dernière, avec la forte concentration d'établissements industriel et

commercial, recèle d'énormes potentialités en matière de recettes locales, produits domaniaux et patentes notamment. Les autorités de la municipalité de l'Est en sont conscientes, mais déplorent le fait qu'elles soient privées de leurs compétences par la ville qui s'en approprie. Ainsi, conteste le maire de l'Est Albé Ndoye, dans un entretien qu'il nous a accordé, « *dans toute la région de Dakar, seules les communes d'arrondissement du département de Rufisque ne recouvrent pas de patentes* ». Evidemment, « *c'est un grand manquement pour le fonctionnement de la commune* », ajoute-il, en précisant que « *la potentialité dont sa commune est comparable à celles de Grand-Yoff (dans la ville de Dakar) qui a un budget de près de 1.000.000.000 en 2010, contre un peu plus de 343.000.000 de F.CFA pour Rufisque-Est* ». Pendant la même période, le montant de la contribution des patentes voté pour le budget de la municipalité de la ville se chiffre à 3.553.651.880 F.CFA. On comprend, à partir de cette estimation, l'engouement de la municipalité de l'Est pour le contrôle et le recouvrement des patentes relevant de ses limites territoriales, sachant bien sûr qu'elle abrite une grande part des établissements qui y contribuent.

Le véritable terrain où s'effectuent les conflits de compétences est bien entendu le marché central. En réalité, le problème crucial résulte des difficultés à lui donner une délimitation précise et reconnue par tous les acteurs. Cela dit, les limites définies et défendues par tel ou tel acteur dépendent des intérêts qu'il peut en tirer. En effet, du côté du Conseil municipal de l'Est, le marché se réduit tout simplement à l'espace ceinturé à l'est par la rue Faidherbe, à l'ouest par la rue Galam, au Nord par les rues Boufflère et Jules ferry, au sud par la rue Baure et l'océan atlantique. En d'autres termes, toutes les installations commerciales qui se développent autour de ce noyau, ne relèvent pas du marché proprement dit. Elles constituent, alors, des occupations du domaine public de la commune d'arrondissement de Rufisque-Est. Celle-ci trouve, ainsi un prétexte afin de pouvoir collecter légitimement des produits domaniaux aux alentours du marché, car les textes réglementaires attribuent à la municipalité de la ville, le monopole du recouvrement des recettes locales dans les marchés centraux. En effet, c'est sur la base de ces prérogatives que la ville cherche à étendre le plus loin possible les limites du marché, en y intégrant l'ensemble des installations commerciales qui se propagent aux alentours du noyau originel, sans pour autant pouvoir donner une délimitation précise. Retenons simplement que le marché tel que décrit ici couvre un espace relativement vaste comparé à celui donné par les autorités de la commune d'arrondissement de l'Est.

La majorité des équipements commerciaux se trouvent dans les zones d'extension, ce qui signifie, qu'elles couvrent le plus de potentiels fiscaux. Par conséquent, malgré les diverses tentatives de la mairie de l'Est, au nom de l'occupation du domaine public, dans le but de les contrôler, la ville s'y attache plus que jamais. Les produits domaniaux votés dans le budget de la ville pour l'exercice 2010 sont estimés à 336.757.753 F.CFA, c'est à peu près l'équivalent du total de celui de Rufisque-Est. Plus de la moitié, 140.887.733

F.CFA est constituée de droits de place payés par certaines catégories de vendeurs et prestataires de services au marché central. Ces chiffres indiquent, en quelques sortes, la manne financière, confisquée par la mairie centrale, selon les arguments des autorités de la commune de Rufisque-Est[139]. Seulement, en poussant nos investigations, on s'est rendu compte que le personnel administratif des communes d'arrondissement est pris en charge par la ville. La nomenclature budgétaire de la ville, section dépenses, comporte une sous rubrique dénommée « ***service 322 : mairies d'arrondissement*** [140]» ; d'où la nécessité de disposer d'une importante source d'alimentation de ces recettes de fonctionnement. C'est sur cette base que la mairie de la ville trouve légitime et logique de monopoliser le recouvrement des produits domaniaux du marché et de ses extensions, ainsi que des patentes de l'ensemble des établissements industriel et commercial relevant de ses limites territoriales. En plus, la législation sénégalaise afférant aux collectivités locales, exige de la municipalité de la ville, le versement de fonds de dotations annuels aux mairies d'arrondissement qui la composent. Ainsi, dans le rapport de présentation du budget de l'année 2010 de Rufisque-Est, il est mentionné que la dotation de la ville pour son fonctionnement est de 155.000.000 de F.CFA, soit près de la moitié du budget total. Est-ce suffisant pour atténuer les conflits de compétences des échelons administratifs ? C'est dans cette logique d'atténuation des rivalités que la ville a abandonné, en guise de compensation, le marché hebdomadaire de Gouye Mouride au profit de la mairie de l'Est. Cependant, le problème n'est pas pour autant régler dans la mesure où cette dernière vise actuellement le marché d'Arafat. Quoiqu'il en soit, l'idéal serait de revisiter de fond en comble les textes législatifs régissant les attributions accordées aux différents types de collectivités territoriales, afin qu'elles agissent en harmonie en mettant leurs actions en synergie.

2.3.1.2. Une gestion spatiale défaillante source de rivalités

Le marché central de Rufisque, tel qu'il s'étend ces dernières années, laisse un grand vide en matière d'organisation de l'occupation spatiale. Les équipements commerciaux se propagent sans se référer aux normes urbanistiques. Par conséquent, il est très difficile de contrôler les contribuables, de déterminer une base de données fiable permettant de se renseigner dans les moindres détails sur les usagers. On constate, également, un nombre impressionnant des vendeurs ambulants, ce terme désigne les petits traitants nomades qui n'ont pas d'emplacement fixe, dont le chiffre d'affaire excède rarement 25.000 F.CFA. En effet, les estimations budgétaires, notamment le chapitre des produits domaniaux, ne

[139] Propos recueillis lors de la séance de présentation du budget de la commune par le Maire de la commune en janvier 2010 dans les locaux de la municipalité.

[140] Ce compte regroupe l'ensemble des services relatifs au fonctionnement administratif des communes d'arrondissement, c'est-à-dire : fournitures de bureau, entretien et réparation machines, entretien divers, frais d'impression, installations appareils téléphoniques, charges sociales divers, personnels Code du travail, cotisations à l'IPRES, Prestations familiales, etc.

peuvent pas s'effectuer sur la base de données statistiques. Les marges d'erreurs et les incertitudes souvent très élevées, se manifestent à travers les manquements constatés sur les recouvrements. A force de vouloir élargir le nombre de contribuables, la municipalité de la ville court le risque de transformer les potentialités du marché en de contraintes aigues influentes sur les taux de recouvrement et l'économie locale. Quant aux usagers, ils ne se soucient guère des normes d'urbanisme, la priorité pour eux est plutôt la recherche d'emplacements stratégiques dans le seul but de rendre leurs produits ou services visibles.

Toutes les conditions se trouvent alors réunies pour une diffusion spatiale anarchique incontestée du secteur de l'informel, déjà bien installé dans les centres urbains suite aux conjonctures économiques des années 1980. Mbow, L, S, (Annales de la FLSH, n°28, 1998 :151), dans cette même logique, précise que « *l'étroitesse des perspectives d'emploi dans le secteur des activités modernes ne laisse guère d'ailleurs beaucoup de possibilités aux pauvres pour trouver du travail. Le secteur informel qui n'appelle pas obligatoirement des mises de fonds initiales coûteuses, est devenu l'un des terrains de prédilection, où ils peuvent donner libre cours à leurs volontés d'entreprendre* ». Les marchés urbains constituent, d'une manière générale, des espaces où les catégories les moins nanties, au plan économique, peuvent exercer leurs activités pour se procurer des revenus.

En effet, les défaillances liées à l'absence d'outils de planification et de gestion de l'extension spatiale du marché déclenchent généralement une sorte de compétition et de rivalités entre les usagers. Certes, nous avions choisi dès le départ, dans le cadre des enquêtes, de ne pas soulever des questions concernant les revenus des vendeurs et prestataires de services ; parce que d'une part la majorité ne dispose pas de plan comptable, d'autre part, par crainte de susciter la méfiance des interlocuteurs. Cependant, nous avons pu constater sur le terrain que la capacité d'écoulement des produits/services et les chiffres d'affaires réalisés dépendent dans une large mesure de l'emplacement géographique des équipements commerciaux. En d'autres termes, au sein du marché, il existe des endroits très sollicités par les usagers, où les chances de se faire plus de revenus sont reconnues très élevées. Il s'agit des grandes artères de circulations entourant les halles des trois principaux secteurs (MC10, G12 et P13), qui, facilement accessibles, sont réputées très attractives. L'irruption des vendeurs étalagistes dans ces rues encombrées par des installations commerciales de diverses natures fait l'objet de querelles et de conflits nécessitant constamment l'intervention des agents de la police municipale. La densité d'occupation y est très élevée à tel point que l'accès des moyens de transport y est pratiquement inimaginable. En guise de contrôle des débordements, l'intervention des agents de sécurités durant les heures de grandes affluences restent la principale mesure mise en œuvre par les autorités de la ville. L'objectif est de rendre les voies de circulation plus fluides en délogeant les étals en situation de débordement. Toutefois, entre 6h et 8h du matin, avant le pointage des agents de l'ordre, certains vendeurs en profitent pour étaler leurs

marchandises dans les espaces non autorisés aux activités commerciales. Du côté des petits commerçants étalagistes en situation défavorables, on parle de ségrégation et de clientélisme politique. Car disent-ils, ceux qui ont des affinités avec les élus locaux bénéficient toujours d'un traitement de faveur, et sont donc prioritaires pour l'occupation des rues à très forte sollicitation. Difficile à confirmer ou infirmer ; pour éviter les risques de méfiances de nos interlocuteurs vis-à-vis des informations à collecter nous avons décidé de ne pas aborder dans le questionnaire des aspects liés à l'appartenance politique.

Les rivalités opposant les vendeurs font entrer dans le champ des enjeux économiques un autre type d'acteur communément appelé commerçant, relevant de la catégorie des usagers. Cette appellation restrictive est donnée, en ce qui concerne le marché central de Rufisque, à tout actif ayant un magasin relativement vaste, soit une vingtaine de mètre carré en moyenne. Ces équipements commerciaux se concentrent surtout dans les rez-de-chaussée des habitations longeant les grandes artères de circulations. Les commerçants se particularisent également par l'importance de leurs chiffres d'affaires, qui peuvent atteindre des dizaines de millions de F.CFA. Du point de vue de l'organisation et du fonctionnement de leurs activités, ils s'apparentent à de grands opérateurs économiques s'inscrivant dans de vastes réseaux d'import-export. Ainsi, compte tenu de la spécificité de leurs activités, ils ne peuvent que s'insérer dans le formel, car ayant besoin de bien contrôler leurs transactions commerciales, de faire des inventaires, bref de disposer d'un livre comptable. Ils demeurent, à cet effet, les rares contribuables qui ne peuvent échapper à la vigilance du fisc, car la contribution des patentes est déterminée sur la base des chiffres d'affaires. En contrepartie, ils exigent de meilleures conditions de travail de la part des institutions publiques locales. Leur principal souci résulte de l'envahissement des devantures de magasins par des installations précaires informelles, dont la disposition rend invisible leurs enseignes commerciales. La prolifération de petits équipements commerciaux construits à partir de matériaux de récupération devant les grands magasins entraîne un véritable manque à gagner. Les commerçants se plaignent du rétrécissement progressif des allées, du quasi-blocage des entrées des magasins, de l'occupation illégale dont ils sont victimes.

2.3.2. Les mouvements de mobilisation des usagers du marché

Le marché central se singularise au sein de l'espace urbain par une densité démographique diurne très élevée. Autrement dit, il représente un lieu privilégié pour la survie de certains ménages dont les revenus sont issus des activités qu'ils y exercent. En effet, le développement des mouvements de solidarité nés des initiatives des citadins dans le but de sortir de leur situation de précarité, s'est pratiquement propagé dans tous les espaces d'activités professionnelles à forte concentration humaine. A Rufisque, le marché central, que nous considérons, à travers ses différents aspects, comme une ville dans

la ville, n'a pas échappé à cette nouvelle donne de la sociologie urbaine. Ainsi, une grande variété de mouvements associatifs est mise en place dans l'espace marchand. En fonction des aspirations et des soubassements qui ont propulsé leur création, certains sont à vocation économique, et d'autres plutôt syndicale et politique.

Dans l'ensemble, deux mouvements syndicaux s'activent à œuvrer pour la défense des intérêts des usagers du marché central de Rufisque. D'une part, on a l'**UNACOIS**, une structure très populaire, avec des démembrements de niveau régional, départemental. Présente à Rufisque depuis 1987, elle est dirigée par Omar SAMB, un grand commerçant d'import-export. Scindée en une vingtaine de commissions techniques, l'union organise de manière circonstancielle des réunions pour la mise à niveau de ses activités. La gestion est assurée grâce à l'existence de ressources propres issues des cotisations et dons des différents membres. Toutefois, les élections présidentielles du 19 mars 2000, qui marquent une véritable alternance politique inscrite à jamais dans l'histoire du Sénégal indépendant, a eu des répercussions assez sensibles dans le monde du syndicalisme. On se souviendra longtemps encore des manifestations sanglantes ayant entraîné la scission de la CNTS[141]. Une situation semblable s'est produite, mais sans violence, au sein de l'UNACOIS, avec la création d'une structure parallèle : l'UNACOIS-DEF. Elle est présente au marché central de Rufisque depuis 2000, par l'ouverture d'une agence d'épargne et de crédit agréé par la BCEAO. Son fonctionnement est assuré par trois organes : conseil d'administration, conseil de surveillance, comité de crédit. L'UNACOIS-DEF dispose d'un budget propre et les fonds sont collectés à partir de divers canaux : épargne des membres, aide de la direction, bailleurs. Cependant, après quelques années de divergences, les deux structures se retrouvent autour d'une table afin de mettre un terme aux contentieux qui les opposent puis de se lancer dans une réunification. Par conséquent, celle-ci a finalement eu lieu en septembre 2007 dans les locaux de la Chambre de commerce et d'industries de Dakar, sous l'appellation de l'**UNACOIS-JAPPO** (étymologiquement Jappo veut dire cohésion en langue locale).

D'autre part, le **GES**, un organisme pratiquement inactif, même si il est le premier à voir le jour au sein du marché de Rufisque. Son influence fut remarquable, avant l'évènement de l'alternance politique en

[141] Créée sous le mandat du Président socialiste Léopold Sédar Senghor, la CNTS (Confédération nationale des travailleurs du Sénégal), loin de ses aspirations syndicales a toujours été perçue par l'opposition, les libéraux en particulier, comme un cadre d'expression réservé en priorité aux militants socialistes. En réaction, après son érection au pouvoir, en mars 2000, le Président libéral Me Abdoulaye Wade, appelle aux syndicalistes membres de la confédération à élire un nouveau chef suite à la destitution de Madia Diop, un socialiste à la tête de la CNTS depuis sa création. Deux candidats se disputent alors le fauteuil de la puissante confédération, le libéral Cheikh Diop contre le socialiste Mody Guiro. En réalité, le Chef de l'État Wade, en prenant cette décision affichait clairement son ambition de la placer sous contrôle des libéraux. Mais, c'est plutôt le socialiste qui sort vainqueur du duel ; ayant du mal a digéré sa défaite, Cheikh Lô crée un mouvement parallèle, CNTS.FC (force du changement), puis provoque une manifestation sanglante contre les partisans de la CNTS, avec beaucoup de pertes humaines et matériel.

2000. Son leader, Idrissa Ly qui jouissait en même temps du statut de président de l'union des délégués du marché, se plaint de l'absence de siège, et de fonds de roulement ; une grande contrainte pesant lourdement sur sa double casquette, alors qu'il est très sollicité lors des litiges et contentieux entre usagers, pour apaiser les différends. Il nous révèle qu'« *à l'époque du règne des socialistes au plus haut sommet de l'État, l'union des délégués disposait d'un siège aménagé au rez-de-chaussée du bâtiment Gazièlo ».* Actuellement, le GES a pratiquement disparu du paysage syndicaliste du marché central de Rufisque, avec le retrait de son ancien Président rattrapé par la vieillesse. Par contre, l'union des délégués du marché, dirigé par le jeune Moussa Dia, reste plus que jamais actif pour la cause de l'intérêt général de l'ensemble des usagers du marché.

Quant aux associations à vocation purement économique, elles regroupent des usagers ayant des particularités communes. Il en est ainsi, pour l'Amical des Jeunes Commerçants de Rufisque **(AJCR)**, un mouvement de jeunes commerçants ayant des fonds de commerce relativement modestes. Mise en place en 1996, il fonde ses activités sur un certain nombre de principes fondamentaux et de valeurs humaines, telles la solidarité, l'entraide, l'unité, dans le but de booster l'émancipation socio-économique des jeunes commerçants, mais aussi de contribuer à leur formation civique. Pour bien assurer son fonctionnement, une cotisation mensuelle est exigée à l'ensemble des membres.

L'Amical des Tailleurs et Commerçants de Rufisque **(ATCR),** de son côté mobilise surtout des prestataires de services, notamment des couturiers (tailleurs dans le langage courant). En plus de la solidarité et l'entraide, la sensibilisation occupe une place importante dans leurs activités. D'ailleurs, avec l'appui de la Chambre des métiers de Dakar, les responsables de cette amicale ont organisé, au mois de janvier 2006, une campagne de sensibilisation sur le sida au sein du marché.

En se mobilisant en différents mouvements associatifs, les usagers, sans avoir besoin de le déclarer ouvertement, représentent de réels contrepoids vis-à-vis des pouvoirs publics locaux. Des différends émaillent très souvent leurs relations avec les acteurs institutionnels, en l'occurrence la municipalité de la ville. Á Rufisque, les populations sont bien imprégnées des mouvements de militantisme politique, c'est devenu une de ses particularités, voire même une tradition. L'acquisition du statut de commune de plein exercice dès le XIXème siècle, en est certainement la cause principale. En voyant naître et disparaître plus d'un siècle durant divers partis politiques, les populations ont réussi à se forger très tôt, de génération en génération, d'une réelle expérience en matière d'élection locale et les enjeux qui s'y rattachent. En l'espace d'une décennie, de 2000 à 2010, trois maires d'idéologies et de couleurs politiques différentes se sont succédé à la municipalité de la ville. D'abord, le socialiste Me Mbaye Jacques Diop, puis le libéral Ndiawar Touré, et depuis 2009, la mairie est dirigée par Badara Mamaya Sène, leader d'un

parti local (ARC) issu de mouvements citoyens. Est-ce à dire qu'à Rufisque, les politiques sont dans l'obligation de produire de bons résultats ? Que les populations sont les seuls maîtres à bord ?

Sans vouloir entrer dans le champ des politologues, nous considérons que les leaders des partis politiques sont bien informés de la prise de conscience des populations de l'utilité de la carte électorale. Par conséquent, les espaces stratégiques, à forte concentration humaine, tel le marché central, font l'objet d'une courtoisie assez particulière durant les campagnes électorales. En plus de son rôle d'équipements structurant contribuant largement au croît économique local, le marché constitue un lieu de rencontre et de communion où l'ensemble des groupes ethniques du Sénégal, les sensibilités religieuses et politiques s'y côtoient tous les jours. De multiples liens de solidarités et d'entraide s'y tissent, en dehors même des mouvements associatifs. Or, dans la tradition Ouest-africaine, les rumeurs et les « *croyances communes* » qui se propagent rapidement et brutalement dans l'espace, avec le partage de l'information de « *bouche à oreille* », ont une force d'influence indéniable, et peuvent, à cet effet, faire basculer brutalement n'importe quel sondage. Ils prennent généralement leurs sources dans des espaces où convergent, en permanence, des individus issus d'horizons divers, comme les marchés urbains, les gares ferroviaires, les établissements éducatifs, les établissements de soins, les lieux de travail, etc. Cela dit, dans ces espaces, la vitesse de circulation de l'information prend l'allure d'un flux de masse d'air, d'un puissant anticyclone qui parcourt des milliers de kilomètres sans rencontrer le moindre obstacle. Les gens se contentent de consommer l'information, puis de la faire partager, telle une chaîne cinématique, sans pour autant prendre le soin de s'interroger sur sa fiabilité, son bien-fondé. Par exemple, dans les jeux politiques, un individu ou un groupe d'individus influent peuvent véhiculer des mouvements de propagandes dans le seul et unique but de faire basculer leurs rivaux.

Ainsi, à Rufisque, les politiques traitent avec beaucoup de vigilance les usagers du marché central. La moindre frustration des commerçants, prestataires de services, peut être fatale sur l'avenir de tel ou tel leader politique. La durabilité d'un parti ou d'une alliance de parti à la tête de la municipalité de la ville dépend en quelque sorte de sa capacité à pouvoir canaliser l'ensemble des forces vives en action au sein de l'équipement marchand central. Dans la logique du politique, l'appropriation le plus longtemps possible du fauteuil du maire s'avère prioritaire. La fin justifie les moyens. Malgré de modestes opérations d'application de la politique des bulldozers pour évacuer, des artères de circulations, les installations commerciales encombrantes, il est clair que par crainte de perte d'une masse électorale déterminant les politiques adoptent une stratégie d'indifférence vis-à-vis des débordements. La préservation de l'électorat semble alors primordiale. Rappelons, à cet effet, qu'en guise de récompense de leurs participations actives aux échéances électorales, les militants exerçant au marché sont prioritaires pour l'occupation des endroits les plus stratégiques sur le plan commercial. Mais c'est sans compter sur la détermination des

responsables syndicaux, qui luttent pour la cause de l'intérêt général et le traitement égal de tous les usagers en faisant abstraction au militantisme politique, aux appartenances religieuses et ethniques. C'est dans ce contexte que l'union des délégués du marché a tenu un point de presse pour manifester son désaccord face à la fermeture de l'unité frigorifique. Celle-ci est confiée à un particulier du nom de Mamadou Niang moyennant un versement mensuel de 250.000 F.CFA, au trésor public, sur la base d'un contrat signé avec la municipalité. Á la surprise générale des délégués, le maire Mamaya Sène, sous prétexte d'une mauvaise gestion, ordonne la fermeture pure et simple de cet équipement destiné à la conservation de poissons et viandes. L'union des délégués par la voix de son président Moussa Dia fait état des pertes énormes occasionnées par cette décision prise sans concertation : « *la direction des services techniques de la mairie ne s'est pas concerté avec nous, mais nous a mis devant le fait accompli. En deux jours de fermeture du Frigo, d'importantes quantités de poissons sont pourries, causant des pertes estimées à plus de 3.000.000 F.CFA à leurs propriétaires* »[142]. Dans la pratique, le gestionnaire n'a rien à se reprocher selon les syndicalistes qui déclarent prêt à prendre bec et ongle sa défense contre ce qu'ils considèrent comme obéissant à des considérations politiques et clientélistes. Les délégués sont conscients que le maire veut confier la gestion du frigo à un militant de son parti, ils révèlent avoir appris que le contrat est déjà signé.

[142] www.lerufisquois.net, consulté le 12 février 2011

CHAPITRE 2. LA ZONE NORD DU DEPARTEMENT DE RUFISQUE : UN ESPACE RURAL SOUS PRESSION URBAINE AUX PORTES DE L'AGGLOMERATION DE DAKAR

Couvrant une grande part de la région administrative de Dakar dont elle fait partie intégrante, cet espace s'étend sur une superficie d'environ 195km^2, scindée en quatre entités territoriales[143], soit le tiers de l'étendue de la région de Dakar et un peu plus de la moitié du département. En contact avec deux espaces urbains en pleine extension, la ville de Rufisque au Sud et la ville de Pikine l'Ouest, elle est particulièrement exposée à l'avancée du front d'urbanisation. Bénéficiant de conditions climatiques et écologiques favorables à la production de fruits, légumes et de cultures sous pluies, elle abrite une population composée majoritairement d'agriculteurs. L'urbanisation de la zone est à l'origine de fortes spéculations foncières, d'ailleurs c'est dans cet espace que l'État a prévu d'aménager la zone de recasement des populations déplacées qui habitaient sous l'emprise du tracé de l'autoroute à péage.

[143] Les communes de Sangalkam et Jaxaay-Parcelles-assainies, et les communautés rurales de Bambylor et Tivaouane Peulh-Niaga

Carte 12: Délimitation spatiale et situation géographique de la zone nord du département de Rufisque

Cette mosaïque territoriale tire ses avantages des énormes potentialités que lui confèrent son site et sa situation géographique. L'existence d'un relief plat dominé par des dunes formées de bas-fonds et vallées favorables au maraîchage ; la disponibilité de terres fertiles et des ressources en eau (océan atlantique, lac Retba ou lac Rose ainsi qu'une nappe phréatique affleurant) ; la bonne desserte en infrastructures de communication ; la proximité des grands centres urbains de la capitale politique, économique et administrative du Sénégal, sont autant de conditions favorables au développement de l'agriculture, l'horticulture, le pastoralisme, l'industrie et le tourisme. Les avantages socio-économiques, ainsi décrits, mis en rapport avec la saturation foncière notée dans les zones urbaines limitrophes font de la zone septentrionale du département de Rufisque un lieu de refuge et un espace très convoité aussi bien par les ruraux résidents que les citadins, ainsi que l'État, les autorités locales et les entrepreneurs privés. En effet, elle fait l'objet d'une intense urbanisation au détriment des activités du secteur primaire ayant été depuis longtemps la raison d'être de cette espace[144] et la principale source de revenus des populations et de la collectivité locale. Il est question ici de faire une étude géopolitique locale succincte en rapport avec le dynamisme socio-économique et le phénomène d'urbanisation en cours dans cette périphérie de la région de Dakar, en s'appuyant bien évidement sur des indicateurs clairs, concrets et pertinents

[144] Le peuplement et le développement de cet espace est lié en grande partie aux aménagements agricoles mis en place dans les années 1930 au village de Sangalkam considéré à cet effet comme le principal laboratoire de pépinière agricole du Sénégal.

I. UN DYNAMISME LIE Á SA POSITION GEOGRAPHIQUE ET AUX POTENTIALITES NATURELLES

Les origines du peuplement du site de la zone Nord restent encore mal connues du fait de la rareté de documents écrits renseignant sur les premières occupations humaines. Les quelques rares récits concernant l'historique du peuplement se focalisent principalement sur des sources orales, malgré tous les mystères et les lacunes qui émaillent leur bien fondé. En réalité, à force de transmettre des faits de génération en génération, il est presque certain que les informations véhiculées finissent par être altérées et, par conséquent s'éloignent de la réalité.

L'occupation humaine de la partie septentrionale du département est antérieure à celle de la ville de Rufisque. Cela est d'autant plus vraie que tous les écrits s'accordent au fait que les premiers habitants de Rufisque viennent de Kounoune, village actuellement sous la tutelle administrative de la communauté rurale de Bambylor. Au cours de leur long périple, de l'Afrique orientale vers l'Afrique occidentale à la fin du Moyen-âge, les Lebous qui atterrissent à la presqu'île du Cap-Vert, se sont d'abord sédentarisés sur les dunes de sables et la forêt arbustive aux alentours de Kounoune, avant de progresser vers Rufisque et Dakar. Kane Ahmadou (1972-73 2eme session), s'interrogeant sur les origines et la signification du mot Sangalkam découvre, lors de son entretien avec le chef de village du même nom, que cette localité « *faisait partie d'un vaste domaine anciennement très boisé appelé forêt de Ndeuweunt ».* Celle-ci dont le propriétaire habitait à Kounoune, était une importante zone de carrefour commerciale reliant la presqu'île du Cap-Vert au royaume du Baol. D'une manière générale, il importe de retenir que le site de la communauté rurale n'a pas été une zone isolée du reste de l'espace sénégambien, encore moins des autres localités de la presqu'île du Cap-Vert. Au contraire, il y avait une forte interconnexion par le biais des flux commerciaux et sociaux.

Le village de Sangalkam, se réduisait jusqu'au premier quart du XXe siècle à un vaste domaine boisé non mise en valeur, dont les propriétaires résidaient un peu plus au Sud à Kounoune. Il constituait, alors, une sorte de réserve naturelle sans aucune habitation humaine. Á la fin de la décennie 1920 le bâtiment de l'usine des eaux, construite pour alimenter les centres urbains de la presqu'île du Cap-Vert, fut la seule installation qu'on pouvait y répertorier. Á la même période, les autorités coloniales et la Compagnie des eaux manifestèrent le besoin d'augmenter les ressources en eau potables, en relation avec la croissance démographique de la presqu'île du Cap-Vert, avec l'implantation d'une nouvelle usine plus puissante fonctionnant au fuel. Le village s'enrichit ainsi de nouveaux équipements immobiliers ; mais resta encore non peuplé comme en témoigne les études de Kane Ahmadou : « *les ouvriers (recrutés pour le chantier de la nouvelle usine) venaient y travailler chaque jour de 7heures à 17 heures et rentraient le soir à Rufisque ».* Cela dit, en l'absence de tout peuplement humain sur le site du village, à l'époque, les

responsables de la Compagnies des eaux furent contraints de faire appel, pour les besoins en main d'œuvre, aux populations résidant un peu plus loin, à Rufisque, Bargny, et aux petits villages situés aux alentours.

La mise en fonction des équipements hydrauliques, a incité le Gouvernement de la colonie du Sénégal, par le biais de la Direction de l'agriculture, à faire du site un laboratoire d'expérimentation de différentes spéculations agricoles destinés à être éparpillées sur l'ensemble de la colonie. L'aménagement d'une pépinière d'environ 6 ha constitue une étape décisive de l'occupation humaine, de la création et de l'évolution du village de Sangalkam. Pour la première fois, les ouvriers travaillant au sein de la pépinière acceptent de se sédentariser définitivement sur place non loin de l'exploitation agricole. S'appuyant sur la forte cohésion sociale qui animait les ouvriers, « *le service de l'agriculture fait alors construire en 1938 six (6) bâtiments en dur de deux pièces chacun, et un ensemble de vingt-huit (28) cases dont le corps et en ciment et la toiture en branche de palmiers devant abriter à partir de 1939, soixante-dix (70) manœuvres travaillant à la pépinière »* (Kane, A, 1972-73). Ainsi, il encourageait l'arrivée et la sédentarisation de mains d'œuvres agricoles en leur promettant de la terre, de logement, et d'intrants. En effet, le noyau du village se forma et se développa progressivement au fur et à mesure qu'il continue d'accueillir de colons issus d'horizons divers[145] pour profiter des terres des Niayes propices aux activités agricoles en toutes saisons.

Á l'accession du Sénégal à la souveraineté nationale, l'ensemble couvert par l'ancienne communauté rurale de Sangalkam était constitué d'un semi de petits villages et de hameaux éparpillés un peu partout dans la zone des Niayes sur un diamètre d'environ 10Km. Toutefois, en dépit de l'accroissement démographique et de l'extension spatiale de ces entités territoriales de base que sont les villages et les hameaux, force est de reconnaître qu'elles ne disposaient à la première décennie des indépendances « *d'aucune configuration réglementaire dans l'architecture administrative du Sénégal »* (Djibril DIOP page 97). Par conséquent le mode d'occupation des terres n'obéissait qu'à des considérations affiliées aux systèmes traditionnels coutumiers. Aux yeux des ruraux résidents, les terres appartiennent au chef de village, qui dispose du droit de léguer gratuitement ou de vendre des parcelles à des tiers. Le chef de village de Sangalkam déclare avoir « *distribué jusqu'en 1964 des centaines de champs à des citadins »,* (Kane Ahmadou 1972-73 : 103). S'il s'agit d'une cession de terrain par vente, l'acquéreur a droit à un récépissé, délivré par le vendeur, faisant foi à l'opération effectuée. Face à la recrudescence de ces types d'acquisition, et la grande confusion qui emballe la gestion du foncier dans les zones rurales, le Gouvernement du jeune État indépendant du Sénégal décide de prendre des

[145] En dehors des Lebous des localités voisines, Sangalkam accueillit des peulhs issus des régions du Nord et du Nord-est, ainsi que des sérères du centre Ouest.

mesures visant à anéantir la dépossession de ces biens immeubles de leurs véritables usagers habituels, à savoir les paysans. On fait allusion, ici, aux citadins aisés qui portaient un intérêt particuliers aux terres bon marché situés aux portes des centres urbains de Dakar, capitale administrative et économique du Sénégal. Conscient du fait que la possession de la terre constitue une source de domination et de pouvoir surtout à quelques encablures de la principale métropole de l'Afrique de l'Ouest francophone, de riches citadins issus de différentes catégories socioprofessionnelles (fonctionnaires et assimilés, secteur privé) profitent de la naïveté des résidents ruraux pour envahir d'immenses terrains contre des sommes forfaitaires dérisoires.

En Effet, en 1964 le Gouvernement instaure une législation domaniale dans le but d'asseoir sa main mise sur l'ensemble des terres vacantes et non mises en valeur, notamment dans les zones rurales, pour le compte de l'ensemble de la nation sénégalaise. L'État n'est aucunement propriétaire de ces terres, désormais qualifiées de domaine national, mais un simple détenteur comme le stipule l'article 2 de cette même loi[146]. Dans le cadre de cette réforme foncière, l'État envisage de mettre la terre à la disposition des paysans, tout en exigeant qu'elle soit mise en valeur. Ainsi, il a été recommandé aux résidents ruraux appartenant à un même terroir de se regrouper en section ou communauté rurale, afin de faciliter les procédures d'affectation des terres. Toutefois, la notion de communauté rurale utilisée ici diffère de celle que sera institué dans le paysage administratif et territorial du Sénégal, plus tard, dans le cadre de la réforme de 1972 ; bien qu'elle en constitue le socle. L'article 8 précise que « *ces communautés sont créées par décret pris sur proposition du Gouvernement après avis du Comité régional de développement* ». Il est clair, dans ces conditions que le principal objectif de l'État est d'asseoir son contrôle sur le foncier à sa guise et d'anéantir le pouvoir des chefs coutumiers qui jusque-là demeurent pratiquement les seuls maîtres de la terre. Les sections ou communautés rurales, ainsi mise en place sous l'autorité de l'État disposent d'un organe délibérant : le conseil rural, dirigé par un Président désigné par l'autorité administrative parmi les membres du conseil (Cf. article 10 de la loi sur le domaine national de 1964). Ce dispositif réglementaire, largement critiqué et rejeté par certains chefs coutumiers qui y voient une confiscation de leurs biens immobiliers, adopté dans l'ensemble des zones rurales du Sénégal, constitue le soubassement de la création un peu plus tard de la communauté rurale en tant que collectivité locale de droit public dotée d'une personnalité juridique. La communauté rurale devient ainsi une véritable entité territoriale de proximité institutionnalisée, à l'image de la commune, qui fonctionne avec des prérogatives bien définies par la loi 72-25 de 1972. Le conseil rural, organe délibérant se voit attribué de nouvelles compétences pour régler par délibération ce qui ressort de ses limites territoriales, même si on

[146] Cet article précise que l'État « détient les terres du domaine national en vue d'assurer leur utilisation et leur mise en valeur rationnelles, conformément aux plans de développement et aux programmes d'aménagement.

reconnaît que ses pouvoirs restent encore limités dans la mesure où il agit sous la tutelle du représentant de l'État.

L'espace constitué par le village de Sangalkam et ses environs présente un double intérêt aux yeux du Gouvernement : d'une part, sa position géographique par rapport aux centres urbains de l'agglomération dakaroise ; d'autre part, ses énormes potentialités liées aux conditions climatiques et écologiques favorables aux activités agricoles en toutes saisons. Ainsi, dans le cadre de la loi de 1964, cette zone très dynamique, érigé en canton avant la décennie 1960, a retenu l'attention du Gouvernement qui a commandité un diagnostic territorial afin d'y créer une section rurale. Chose faite dans la mesure où Sangalkam devient chef-lieu de section rurale en 1970, et cette érection entraîne même la dissolution de celle de Bambylor, village voisin situé à 6km au Nord, dont elle a polarisé jusqu'à l'entrée en vigueur du décret 2011-427 de mars 2011 érigeant Bambylor en chef-lieu d'une collectivité locale. Les résultats du diagnostic ont montré que le village de Sangalkam, important carrefour dans la partie Nord-est de la presqu'île du Cap-Vert, disposant d'équipements collectifs, est plus apte à jouer la fonction de pôle rural dans cette zone périurbaine.

En guise de rappel, la loi 72-25 du 19 avril 1972 portant création des communautés rurales fut adoptée après une longue série de débat au sein des instances gouvernementales de l'État. Il était question de déterminer les processus de son application sur le territoire national. Finalement, l'option d'une mise en œuvre progressive s'appuyant sur des « *terroirs-test* » fut appliquée avant promulgation sur l'ensemble des espaces ruraux du Sénégal.

Par conséquent, la première génération de communautés rurales ainsi créée ne concernait aucune localité de la région de Dakar, toutes les portions périurbaines étaient rattachées administrativement à la circonscription urbaine de Rufisque. Après évaluation des « *terroirs-test* », il était question de corriger les imperfections liées à l'imprécision de la loi elle-même et à la délimitation des territoires concernés afin de progresser parfaitement dans la politique de création de collectivités locales rurales au sein de l'espace national. Ainsi, la communauté rurale de Sangalkam est instituée en 1984, date à laquelle ce type d'entité territoriale entra en vigueur dans la région de Dakar.

Cet espace réputé de cœur maraîcher et fruitier du territoire métropolitain dakarois, est sous la menace d'une très forte urbanisation qui est en passe de transformer radicalement ses structures paysagères.

II. UN ESPACE SOUMIS A UNE FORTE URBANISATION

La couronne périurbaine, longtemps considérée comme le grenier agricole des villes, se modifie et se complexifie sous l'effet de l'étalement urbain. Ce phénomène contemporain, transforme parfois en profondeur les structures paysagères des localités rurales proches des grandes villes. C'est précisément le cas aux portes de Dakar où d'importantes mutations affectent aujourd'hui l'espace septentrional du département de Rufisque. Des facteurs d'ordre naturel, économique et politique sont à l'origine de ces transformations.

Naturellement, cet espace présente la particularité de se situer sur la zone des Niayes, plaine qui longe la grande côte sénégalaise, de Dakar à Saint-Louis conjuguant dunes de sables et bas-fonds, et constitue une bande de terres fertiles où les activités agropastorales prospèrent depuis des décennies. En 2005, par exemple, sur un total de 681 producteurs de légumes recensés dans le département de Rufisque, 483 ont leurs exploitations à Sangalkam ; celles-ci représentent 62,33 ha sur une superficie 112, 04 ha.

Sur le plan économique, l'abondance des surfaces agricoles utiles, à laquelle s'ajoute la proximité des plus grands marchés urbains du Sénégal puis l'existence d'une bonne desserte en infrastructures routières facilitant les interactions entre les deux types de paysage, font figure d'énormes potentialités.

Sur le plan politique, dès les premières années de l'indépendance marquée par l'entrée en vigueur de la loi domaniale, les autorités du jeune État du Sénégal ont manifesté un intérêt particulier sur les espaces ruraux à fortes potentialités. C'est à cet effet, que des mesures furent mises en œuvre pour contrecarrer les tentatives de colonisation des terres par les citadins envahisseurs puis de les redistribuer aux résidents paysans aptes à les mettre en valeur. Toutefois, ces mesures n'ont pas pour autant écarter les citadins pour la seule et simple raison que ces derniers avaient la possibilité de bénéficier de terres à condition de les exploiter puis si nécessaire de les immatriculer à leur nom. Dans ces conditions les autorités nationales ont indiqué une réelle volonté de promouvoir le développement de l'agriculture dans cet espace. Cependant, le paradoxe est que l'écrasante majorité des citadins ont pour seul objectif de se procurer de vastes espaces afin de les parcelliser et les revendre dès que des opportunités d'une hausse de la valeur du foncier s'offrent à eux. Ainsi, de grands commerçants et des cadres supérieurs de la fonction publique, privée et de professions libérales ont réussi à s'accaparer une plus grande part des terres sans se fier aux exigences des autorités. En effet, la tentative de l'État de faire une main mise sur les terres de cet ensemble territorial en les affectant aux paysans regroupés en sections rurales a très vite

montré ses limites dans la mesure où le mouvement de colonisation amorcé par les citadins s'est étendu sur une large part des terres.

Ainsi, les paysans eux-mêmes se sentent indifférents à la loi sur le domaine national qui, pourtant, leurs était apparu comme une issue de secours face à la forte pression sur les terres. Dans un contexte d'urbanisation et de saturation foncière des espaces urbains de la région de Dakar, les couronnes périurbaines avoisinantes, notamment Sangalkam, Tivaouane Peulh, Kounoune, Bambylor, Jaxaay, aux limites de deux front d'urbanisation très dynamiques (les villes de Pikine et de Rufisque) demeurent les réceptacles du surplus démographiques. En dépit de ses énormes potentialités agricoles, surtout pour l'approvisionnement des marchés urbains, l'État favorise ouvertement les programmes immobiliers au détriment de l'agriculture. On peut citer, par exemple, les divers programmes initiés et pilotés par l'État lui-même : le Plan Jaxaay, la zone de recasement de Tivaouane peulh, la ZAC de Kounoune, l'hôtel OCI, le village de la paix, etc. Á cette liste non exhaustive, viennent s'ajouter des dizaines de programmes immobiliers contrôlés par des particuliers et des promoteurs privés en collaboration souvent avec des coopératives d'habitat.

En faisant l'étude de l'historique du peuplement de cet ensemble territorial, on s'est rendu compte que l'occupation humaine s'est faite en différentes étapes.

2.1. Les premières vagues de peuplement

Comme on l'a déjà souligné, les premiers occupants du site sont des migrants issus du long périple qui a conduit des populations Lebous de l'Afrique orientale vers la côte ouest africaine à la fin du Moyen-âge, après un séjour relativement court dans le royaume du Jolof (*cf. Richard Dumez en collaboration avec Moustapha Kâ. In UNESCO 2000 :13*). Ce mouvement de population s'est d'abord arrêté dans la partie Nord-est du Cap-Vert avant de se propager sur l'ensemble de la presqu'île du même nom. On a démontré plus haut, en se référant à certains écrits historiques et à des sources orales, que les fondateurs de la ville de Rufisque viennent du village de Kounoune. Cette thèse nous permet de dire que la zone Nord demeure un foyer de peuplement très ancien, bien avant même les autres parties de la région de Dakar.

Néanmoins, le développement du commerce transatlantique, du XVème au XIXème siècle, a rapidement joué en faveur du développement des localités de la zone côtière, à savoir Rufisque, Dakar et Gorée, au détriment des villages plus anciens excentrés au Nord-est. Malheureusement, on ne dispose pas d'informations renseignant sur la situation et l'évolution démographique de ces villages durant cette époque ; mais tout porte à croire que ceux-ci se sont dépeuplés pour alimenter le croît démographique des

zones côtières voisines, pour la seule et simple raison que leurs habitants furent les premiers à défricher des clairières sur la côte pour des besoins de l'habitat.

Les plus anciennes zones de peuplement correspondent aux noyaux des villages traditionnels existant. Il s'agit principalement des fiefs de Lebous tels Kounoune, Keur Daouda Sarr, Keur Ndiaye Lô et Nguindouf, (dans la zone centre), Niague, Niacourab, Déni Guedj (dans la partie Ouest), Bambylor, Déni Biram Ndao, Gorom, (au Nord). On note, alors, une très forte dispersion des populations dans l'espace, liée aux énormes potentialités elles-mêmes dispersées : océan atlantique et lac rose au Nord-est, tandis que le centre et la zone Nord constituaient de véritable carrefour pour les flux commerciaux entre le Cap-Vert et certains provinces de la Sénégambie. Plus tard, le site s'est enrichi de nouvelles zones d'habitat donnant lieu à la création d'autres villages.

Étant donné l'existence de conditions favorables aux activités agro-pastorales, les nombreux campements mis en place par des populations originaires des régions de l'intérieur (venues s'adonner à ces activités) finissent par se transformer en véritable villages aux côtés de ceux déjà en place. Il s'agit essentiellement des habitations à forte dominante peulh rencontrées un peu partout dans le terroir. Ce cas de figure concerne les villages de Ndiakhirate, Noflaye (au centre), de Tivaouane peulh, Niague peulh, Médina Thioub (à l'Ouest), de Wayembam, Mbeut (au Nord). C'est dans ce contexte que furent crées aussi les autres villages traditionnels à forte mixité ethniques de la communauté rurale. La création et le développement de ces foyers de peuplements est à mettre en rapport avec la volonté des autorités de faire du village de Sangalkam un centre d'expérimentation agricole de la colonie. Chef-lieu de la communauté rurale, il a ainsi bénéficié de certains programmes des autorités coloniales pour pouvoir abriter ses premières installations humaines à la fin de la décennie 1930. Mais, les avantages que lui procure sa situation géographique par rapport aux grands centre urbains, et son niveau de desserte assez facile font, aujourd'hui, de cette localité une des plus importantes en matière de concentration d'activités socio-économique.

2.2. La ruée vers les terres de la zone Nord du département

Á partir des années 1960, se développe une forme d'occupation spatiale assez particulière dans la couronne rurale septentrionale de Rufisque. Pour comprendre ce phénomène typique des zones rurales voisines des grandes villes il faut se référer au contexte politico-économique national du Sénégal qui faisait couler beaucoup d'encre et de salive à cette époque. On fait allusion, évidemment, à l'entrée en vigueur de la loi domaniale et de celle portant son application. Il était question dans ce contexte de contrôler les terres vacantes non mise en valeur par les populations résidents dans le terroir. A l'image de l'État, instigateur de la loi et garant des terres concernées, d'autres types d'acteurs ont très tôt pris conscience de l'importance de se tailler de vastes domaines bon marché dans un espace contigu à l'agglomération dakaroise. Des citadins bien informés se sont ainsi accaparés d'une grande part des terres qu'ils ont immatriculé à leur nom. Les études faites par Kane Ahmadou (1972-73 : 108) ont livré un résumé très clair, dans un tableau synthétique, des éléments renseignant sur la répartition des occupants et des superficies des terres occupées selon la catégorie socioprofessionnelle. Il ressort de ce tableau que les agriculteurs résidents qui constituent plus de 70% de la population étudiée occupent moins de 30% des exploitations, avec une moyenne de 1,25ha par exploitant ; tandis que le reste des terres se concentrent entre les mains de citadins issus de divers corps de métier (public et privé) exercés en ville, avec une moyenne de 3,34ha. Le cas le plus illustratif de cet accaparement des réserves foncier est celui du Général, d'origine français, Ch. Bertin, qui dispose à lui seul un domaine de 2.500ha. Certains villages s'y sont même développés, d'où l'inquiétude des autorités dans la mesure où les villageois fortement attachés à leurs terres manifestent une indifférence totale vis-à-vis du soit disant domaine du Général Bertin.

En effet, on s'aperçoit clairement sur la base de l'ensembles de ces indicateurs pertinents les difficultés d'application de la loi domaniale dans un espace où les paysans autochtones se sentent de plus en plus victimes d'un envahissement de leurs biens immobiliers le plus précieux qui se rétrécissent de jour en jour sans aucune réaction de l'État. Compte tenu des conditions écologiques favorables et des orientations politiques des autorités publiques, les différents occupants ont voulu accordé un privilège aux activités agro-pastorales. Cependant, dans les faits l'attitude de certains d'entre eux, notamment les citadins propriétaires, joue en défaveur de l'agriculture. Afin de tromper la vigilance des autorités et de s'approprier facilement des terres, beaucoup font semblant d'y effectuer une réelle mise en valeur. En réalité, vu que le coût des investissements est assez élevé ils procèdent à l'exploitation d'une infime partie, généralement confiée à des ouvriers agricoles ne disposant pas de moyens de se prendre en charge. Dans le langage courant, les populations utilisent l'expression « *exploitant de week-end* » pour désigner ces propriétaires en se référant au fait qu'ils se rendent dans leurs domaines que le week-end pour se

reposer loin des encombrement et des pollutions de la ville. Ils agissent tout simplement comme de grands spéculateurs fonciers. Par contre une minorité de citadins plus motivés ont pris le soin d'injecter d'importants fonds pour tirer véritablement profit des multiples avantages qu'offre la zone des Niayes en matière d'activités agro-pastorales. Ainsi, ils n'ont pas hésité à y effectuer des investissements, surtout dans l'arboriculture fruitière et le maraîchage avec tous les équipements nécessaires. Toutefois, l'exploitation est confiée à des ouvriers agricoles qui ont à leur disposition un logement sur place, et du matériel adéquat. Ces exploitations très répandues dans le site, délimitées par des gigantesques murs de clôture entourés souvent d'arbres fruitiers, ont transformé en profondeur le paysage de la zone périphérique Nord. Des premières décennies de l'indépendance jusqu'à la fin des années 1990, le trait particulier reste la colonisation des terres par des citadins puis la réalisation d'investissements sur l'agriculture au détriment de l'habitat. Par conséquent, l'habitat n'a pas connu une évolution remarquable ; sauf que les villages se sont gonflés de quelques concessions puis densifiés suite à l'accroissement démographique lié au mouvement naturel.

2.3. La grande poussée urbaine

Dans les années 2000, la saturation foncière des grandes villes voisines, a complètement changé la donne au sein de la couronne périphérique rurale devenue un réservoir privilégié pour accueillir le surplus démographique des zones urbaines. Longtemps guetté par les spéculateurs fonciers, cette période marque une étape décisive de parcellisation et de mise en vente des vastes domaines acquis quelques décennies plus tôt. Ainsi débute la ruée vers les réserves foncières de l'espace rural où l'habitat est désormais favorisé vis-à-vis des activités agro-pastorales. Plusieurs facteurs sont en prendre en compte pour comprendre les soubassements de ces mutations paysagères :

- L'ambigüité notée dans l'application de la loi sur le domaine national intensifiée par l'absence d'outils de gestion du foncier, tel le cadastre rural ;

- La forte demande des citadins en logement sociaux au moment où les réserves des villes sont pratiquement épuisées dans l'agglomération dakaroise ;

- La hausse de la valeur des terres consécutive à l'avancée du front d'urbanisation et à la rareté voire l'épuisement des réserves foncières des villes limitrophes ;

- La crise des activités agricoles périurbains liée à la hausse du coût des intrants de production[147], à tel point que certains agriculteurs procèdent à la parcellisation et à la vente de leurs exploitations sans se référer aux normes juridiques et techniques exigés par crainte qu'elles soient confisquées, surtout qu'il s'agit généralement dans ce cas de figure d'une portion du domaine national ;

- La création de coopératives d'habitat dans le but de disposer de terrains bon marché avec la garantie d'établissements bancaires et de partenaires privés spécialisés dans la production et la promotion de l'habitat ;

- La forte présence de promoteurs immobiliers privés dans la zone, qui ont réussi à se tailler de vastes domaines, jadis occupés par des exploitations agricoles, négociés auprès des propriétaires autochtones aveuglés par la hausse des coûts des terrains, et/ou victimes de la cherté des intrants de production ;

- L'importance de la taxe foncière dans les recettes fiscales locales qui incite le Conseil rural à profiter des compétences dont il dispose dans le domaine, l'habitat et l'urbanisme pour effectuer des lotissements administratifs, des affectations et mutations de terrains à usage agricole, d'habitation, industriel ou touristique. Le tableau suivant nous renseigne sur les tarifs forfaitaires, arrêtés par décret du Conseil rural pour le compte de l'ancienne communauté rurale de Sangalkam, concernant les frais de bornage de terrains relevant du territoire local.

Tableau 8: Tarification des frais de bornage appliqué par le Conseil rural de Sangalkam en 2010

	Usages	Tarifs forfaitaires (FCFA)/ha ou parcelle
Affectations	Habitats	50.000
	Agricoles	100.000
	Industriels/touristiques	500.000
Mutations	Habitats	150.000
	Agricoles	150.000
	Industriels/touristiques	500.000

Sources : Base de données de la Communauté rurale de Sangalkam, consultée en avril 2011

[147] L'adoption du système de tarification par quota de l'eau douce utilisée dans les exploitations maraîchères, afin de limiter le gaspillage de cette ressource vitale rare, qui consiste à appliquer une surfacturation une fois le quota autorisé dépassé.

- Les options politiques de l'État encourageant et soutenant la promotion de l'habitat dans cet espace d'approvisionnement en produits vivrier de base des espaces agglomérés de la région de Dakar. Le Gouvernement a donné lui-même le signal en initiant d'importants programmes de logements dans la zone Nord ;

- La proximité des grands centres urbains et la bonne desserte en équipements et infrastructures de communication. Le Nord du département est relié par divers axes routiers par les grandes villes de la région de Dakar. La principale artère, communément appelé route de Niayes, qui se présente comme une rocade de la route nationale à partir de Rufisque traverse le terroir du Sud-vers le Nord reliant ainsi les villes de Rufisque et Tivaouane (dans la région de Thiès), en passant par Sangalkam, Bambylor, Kayar, Mboro, Fass-Boye, et Taiba Ndiaye. L'axe Ouest-Est reliant la ville de Pikine (Thiaroye, Yeumbel, Keur Massar) aux villages de Niacoulrap, Tivaouane Peulh, Sangalkam dessert la partie occidentale du terroir. En plus, la plus importante infrastructure routière du Sénégal, à savoir l'autoroute à péage se présente comme une frontière méridionale avec deux sorties principales, les échangeurs de Rufisque Est et de Rufisque-Ouest. Quant à la partie orientale, elle est aujourd'hui la moins desservie en voie de communication. En matière de politique de désenclavement le Conseil rural de Sangalkam avait sollicité et obtenu, dans le cadre du PRECOL (programme d'équipement des collectivités locales), le bitumage des axes Bambilor-Sébikotane, Bambilor-Diamniadio-Yène.

Tous ces éléments interagissent et se sont mis en relation pour provoquer un grand boom immobilier dans cet ensemble territorial, bientôt qualifiée d'ex-grenier des villes. Par conséquent, il a enregistré ces dernières années divers programmes d'habitat qui se manifestent dans l'espace par la création de cités résidentielles modernes aux abords des villages traditionnels ; mais aussi par des opérations d'aménagement et de terrassement de terrains destinés à l'habitat. Toutefois, il est important de souligner qu'à côté des opérations de lotissements formelles réalisées par l'État, l'ancienne Conseil rural, les promoteurs immobiliers, et certains particuliers regroupés ou non en coopératives d'habitat, il existe d'autres de types informelles réalisées clandestinement par certains particuliers sur des terres du domaine national, sans se fier aux normes urbanistiques exigées. En décrivant la morphologie paysagère, on se rend compte que le trait dominant reste, sans conteste, l'extension des zones d'habitat et la régression progressive des périmètres agricoles.

2.3.1. Les programmes immobiliers de l'État

Depuis le début du 21e siècle, des cités avec des habitations modernes dotées d'équipements jadis recensés dans les zones urbaines, poussent progressivement dans l'ensemble territorial constitué des collectivités locales de Sangalkam, Bambylor, Tivaouane Peulh, Jaxaay. Certains de ces habitations

relèvent de programmes pilotés par l'État afin de compenser des ménages victimes de calamités naturelles ou de démolitions de leurs maisons dans le cadre de travaux d'utilités publiques initiés par le Gouvernement du Sénégal.

Le plan Jaxaay, vaste programme de production de logements sociaux, lancé en 2005 par l'intermédiaire de la Sn.HLM, destinés aux populations sinistrées issues de quartiers de la banlieue de Pikine victimes des inondations. C'est d'ailleurs pour faire allusions à ces intempéries naturelles que le Président de la République, Me Wade a choisi le terme « *jaxaay* », aigle en wolof, « *pour symboliser l'oiseau qui ne se laisse pas embourber dans les eaux* » (http://liberte1.afrikblog.com, consulté le 15 avril 2011). Aménagées à quelques kilomètres de la commune de Keur Massar, les habitations de Jaxaay sont regroupées dans deux sites distants d'environ 2 km, à savoir Jaxaay 1 et Jaxaay 2. Les maisons constituent, majoritairement, des rez-de-chaussée contigus de trois pièces, sans mur de clôture. L'absence d'équipements et d'infrastructures de base, tel l'éclairage public, fustigés par les habitants, s'explique, selon les propos de Mansour Ndoye chef du projet, par le fait que lors de la réalisation du plan jaxaay on ne pensait qu'à sortir les sinistrés des eaux. Toutefois, ce programme toujours en cours suscite beaucoup de bruit notamment en ce qui concerne l'attribution des logements. Ainsi, d'une part, certains déplorent que des populations non concernées par les inondations soient les principales bénéficiaires ; d'autre part, annoncés gratuits au départ, ces logements sont désormais acquis moyennant 4 millions de francs CFA ou un forfait mensuel de 26.000 francs CFA durant 20 ans, soit plus de 6 millions compte tenu des frais d'assurances et risques. Une telle situation est largement dénoncée par les bénéficiaires, d'autant plus qu'ils vivent pratiquement dans des conditions précaires avec des revenus non stables qui se limitent à peine à la prise en charge des besoins quotidiens. Aujourd'hui, avec 11.151 habitants[148], soit 13% du total de la population de l'ancienne communauté rurale de Sangalkam, la zone de jaxaay est promue commune autonome sous le nom de Parcelles-assainies-Jaxaay. Elle polarise administrativement les villages de Niacoulrab, Médina Thioub, la cité gendarmerie, et les parcelles-assainies de Keur Massar.

Par souci de satisfaction de la forte demande des sinistrés, le Gouvernement, lors d'une séance interministérielle sur les inondations tenues le 26 juillet 2010, avait promis, par la voix du Ministre de l'intérieur de l'époque, Bécaye Diop, la production de 600 maisons de types préfabriquées à Tivaouane peulh. Mais cette promesse reste encore sans suite dans la mesure où, seuls deux blocs constitués de dix maisons de deux pièces, au total, sans sanitaire ni aucun autre équipement de base, y sont aménagés

[148] Recensement administratif réalisé en 2009 au sein de la communauté rurale de Sangalkam.

Au courant de l'année 2009, conjointement au projet de réalisation de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio, l'État du Sénégal s'est approprié d'un terrain de **164 ha 85 a 53 ca**, à Tivaouane peul devant servir de site de recasement pour les familles à déplacer dans le cadre de la réalisation du projet de l'autoroute à péage « Dakar-Thiès », ainsi que pour les personnes installées dans les emprises des voies à dégager pour la restructuration des quartiers traversés (Décret n° 2008-158 du 27 février 2008). Ainsi, l'État offre aux personnes affectées par le tronçon Pikine-Forêt de Mbao, la possibilité d'être indemnisées en espèce ou de recevoir des logements ou des parcelles viabilisées. Autrement dit, originellement, la zone de recasement de Tivaouane peulh, qui « *sera de très bon standing avec toutes les commodités de base* » selon les déclarations des autorités, est exclusivement réservée aux déplacés de la grande banlieue dakaroise. D'ailleurs, les populations concernées sont contraintes de libérer l'emprise au plus tard en fin novembre 2011. Dans une fiche projet résumant un avis d'appel d'offre ou d'appel à manifestation d'intérêt préparé et lancé par l'État le 10 mars 2010, il est mentionné la réalisation de travaux de viabilisation secondaire et de construction de 2000 maisons unifamiliales dans la zone de recasement de Tivaouane peulh (Fiche de projet n° 202 publié sur le http://www.tpsnet.org, consulté le 12 janvier 2011).

En ce qui concerne le tronçon Mbao-Rufisque-Diamniadio dont les travaux ont démarré depuis le 12 janvier 2010, à la différence du précèdent, il traverse une zone rurale faiblement peuplée. En effet, ce ne sont, pour l'essentiel, des terrains nus et des exploitations agricoles (périmètres maraîchers) qui sont sous son emprise[149]. Toutefois, concernant le statut juridique, on constate que certains terrains relèvent du domaine national, d'autres des propriétés privées dont quelques-unes sans immatriculations, et d'autres sont encore dans le flou total bien qu'ils soient occupés. Dans l'ensemble, les difficultés en matière d'expropriation sont de moindres importances dans cette partie du fait du faible peuplement de la zone.

Avec la création d'une zone de recasement à Tivaouane peulh, les autorités nationales manifestent de manière claire l'importance qu'elles accordent à l'habitat dans un terroir où l'agriculture constitue la principale source de revenus des populations. Ne serait-il pas plus judicieux, en guise de compensation des exploitants maraichers, d'aménager une zone à vocation agricole, dont les parcelles seraient octroyées dans les mêmes conditions que le recasement des populations de la banlieue ? Cette interrogation nous paraît aujourd'hui fondamentale, dans la mesure où au rythme actuel d'accélération de l'urbanisation dans des conditions souvent très anarchiques, l'État doit plutôt se servir de ses

[149] Les quelques habitations recensées sous l'emprise de ce tronçon, qui se concentrent entre la forêt de Mbao et l'échangeur de Rufisque Ouest, sont dans pour la plupart en cours de construction ; sur un total de 256 recensées, 51 seulement sont habitées (APIX : P.A.R, rapport final juin 2007 : 53). Le reste du tronçon est constitué de champs non exploités transformés en lotissements et de vergers en exploitations, notamment entre Rufisque et Diamniadio.

compétences en matière de planification au niveau national pour éviter les pertes d'activités et sauvegarder la pérennité de l'approvisionnement des grands centres urbains de la région de Dakar en fruits et légumes, et non d'encourager la disparition progressive des activités agropastorales. La Banque mondiale déclare, à propos de l'expropriation et les procédures d'indemnisation des personnes affectées par l'emprise de cette autoroute à péage, que la préférence doit toujours être donnée, pour les personnes dont la subsistance est basée sur la terre, au remplacement de la terre perdue par des terrains équivalents, plutôt qu'à une compensation monétaire[150].

Le Gouvernement du Sénégal ne compte pas mettre un terme à ses intentions de transformer la morphologie paysagère de la zone Nord, comme en témoigne ses nombreux projets immobiliers en cours, telle la création d'une ZAC dans le village de Kounoune, à quelques encablures de la ville de Rufisque, dont le début des réalisations est marqué par la viabilisation de 1.100 parcelles sur 30ha livrés aux enseignants par le Ministre d'État en charge de l'Urbanisme, de l'Habitat, de l'Hydraulique et de l'Assainissement, Oumar Sarr, le 07 octobre 2009. L'État continue alors de tailler de vastes réserves foncières qu'il immatricule et rajoute dans son assiette pour le compte de ses grands projets ; il en est ainsi pour les 100ha prévus pour la mise en place de la cité des Nations Unies à côté des résidences Jaxaay, 80ha devant abriter l'Hôtel OCI sur les berges du Lac rose, et 100 autres ha pour la réalisation du village de la Paix dans la zone Lac rose-Déni Biram Ndao.

2.3.2. Les lotissements administratifs de l'ex. communauté rurale de Sangalkam

Avec l'entrée en vigueur de la loi de mars 1996, portant réforme de l'administration territoriale, le Conseil rural de l'ancienne communauté rurale de Sangalkam s'est vue doter de compétences en matière d'urbanisme, du domaine et de l'aménagement du territoire. Il dispose des prérogatives de statuer sur les terrains du domaine national relevant de ses limites territoriales. C'est ainsi, que d'importants programmes de lotissements administratifs sont initiés par cette instance délibérative locale en collaboration avec les populations. Généralement, ils sont effectués sur la demande de populations en besoin de logement, puis la Commission chargée des logements au sein de l'instance délibérative locale en collaboration avec les populations désigne des terres du domaine national devant faire l'objet de lotissement. Dans la pratique, c'est une opération très délicate à mettre en œuvre, car il arrive parfois que des interventions musclées soient effectuées pour faire pression sur les exploitants agricoles qui refusent de céder des terres, désormais destinés à des parcelles de logement. Les informations collectées à la Direction départementale de l'urbanisme de Rufisque, au cours du premier trimestre 2010, nous ont permis de

[150] Apix : « plan d'action et de réinstallation (P.A.R) autoroute tronçon 4 Keur Massar-Diamniadio » ; Rapport final, juin 2007, page 27.

disposer d'une base de données renseignant sur les projets de lotissement et de morcellement de terrains déposés par le Conseil rural de Sangalkam. Dans une période allant de 2000 jusqu'au moment où se déroulait nos entretiens de terrains, un totale de 45 projets de lotissements administratifs sont déposées et enregistrées au bureau d'urbanisme de Rufisque.

Nous insistons sur le fait qu'il s'agit des projets ; autrement dit on ignore totalement la suite accordées à ces demandes par les services techniques compétents. Précisons que l'étude des dossiers de lotissement nécessite une longue procédure faisant intervenir les techniciens de l'urbanisme, de l'enregistrement des domaines pour vérification de l'assiette foncière concernée, du cadastre pour voir la concordance des informations sur le terrain, et les représentant de l'État (préfet ou sous-préfet) pour approbation. Compte tenu des lacunes notées sur le terrain liées à l'absence d'outils fiables de gestion du foncier, de l'absence de bases de données numérisées, les difficultés de coordinations des interventions des services déconcentrés et des instances institutionnelles locales, des dérives prenant souvent la forme de corruption dans les transaction foncières, il nous est impossible de disposer d'une moindre information sur la suite accordée aux projets de lotissements d'une manière générale. L'absence de cadastre rural limite toute tentative de vérification d'une quelconque application de ces projets sur le terrain.

Cependant, ces informations ont le mérite d'être des indicateurs de taille pour comprendre le rôle grandissant des autorités locales dans le processus d'urbanisation du Nord. Dans l'ensemble les projets de lotissements se concentrent dans une large mesure à l'Ouest et au Sud à cause de la force centrifuge exercée par les villes environnantes. Par conséquent, les villages de Kounoune, Keur Ndiaye Lô, Keur Daouda Sarr, Ndiakhirate, à quelques encablures de Rufisque ; les villages de Tivaouane peulh, Niacoulrab, Médina Thioub, Niaga, qui constituent un prolongement de la commune de Keur Massar (dans la ville de Pikine) ; ainsi que le village de Sangalkam, de Bambylor et les villages côtiers de Déni Guedj et Déni Biram Ndao, concentrent les principaux terrains ciblés par les autorités locales. Au nom de la production de lotissements sociaux pour satisfaire l'augmentation de la demande des populations en logements liés à la forte croissance démographique, les instances délibératives locales procèdent à l'extension des villages traditionnels. En réalité, pour la plupart ce sont des terres du domaine national et des TNI, jadis à usage agricole qui sont transformées en parcelles redistribuées aux populations moyennant versement de 50.000 francs CFA. Tous les champs qui étaient au voisinage des habitations sont, à cet effet, découpés en lots d'habitation.

2.3.3. Les lotissements développés par des particuliers et personnes privées

Certaines personnes disposant de terres immatriculées à leur nom ou tout simplement acquises par affectation, sont influencées par l'ampleur de la progression spectaculaire des opérations de lotissements

et de production d'habitat. Par crainte de perdre le contrôle des biens immobiliers à leur disposition, elles se précipitent à pratiquer des morcellements de terrains sans solliciter l'appui d'un technicien compétent, le géomètre. Généralement ces genres de pratiques, engendrant des lotissements anarchiques hors normes où aucune logique n'est respectée sur la disposition des lots et du tracé des rues, sont appliquées sur des terres dont la contenance juridique est encore mal connue ou relevant du domaine national. L'absence d'outils de contrôle et de gestion du foncier dans les espaces ruraux, ne facilite pas l'éradication de ces pratiques illicites et illégales dont les conséquences peuvent s'avérer drastiques en matière d'aménagement du territoire, et surtout d'investissement d'infrastructures et d'équipements socio-économiques. Du point de vue des coûts d'acquisition[151] les acquéreurs se frottent bien les mains en croyant effectuer de bonnes affaires ; cependant, dans l'avenir il sera trop tard pour eux de se rendre compte qu'en voulant opter pour la facilité ils courent le risque de se retrouver dans un cadre de vie dominé par l'insalubrité, la précarité. Ces genres de pratiques portent, alors, les germes d'occupations irrégulières et illégales sur les espaces interstitiels aux marges des noyaux traditionnels et des habitats planifiés des promoteurs immobiliers. Dans ces conditions, il ne serait pas étonnant dans un futur proche de voir se propager des taudis dans le Nord, à l'image de ce qui s'est produit dans les années 1980 aux alentours de la ville de Dakar engendrant les occupations spontanées qui se développent dans certains quartiers de la banlieue. Autrement dit, si aucune mesure n'est prise pour éradiquer ces genres de pratiques, on assisterait à un transfert spatial des bidonvilles vers les périphéries périurbaines de la région ; surtout que ce sont des habitants démunis issus des quartiers surpeuplés des villes voisines qui s'en approprient.

A côté des lotissements clandestins, méconnus des bases de données des services techniques compétents, il existe d'autres qu'on peut qualifier de formels car ayant suivi les procédures légales exigées par le code de l'urbanisme. En réalité, il s'agit ici de citadins bien informés qui avaient eu l'intelligence de se procurer de vastes domaines et de les immatriculer à leur nom lors de la grande vague de la colonisation des terres, des zones rurales proches des villes, influée par l'application de la loi domaniale de 1964. Ces propriétaires terriens, profitant alors des conditions favorables que présente le marché du foncier et de l'immobilier d'une manière générale, passent présentement à l'étape de la parcellisation de leurs terrains, comme d'ailleurs en attestent la forte croissance du nombre de projets de lotissement enregistrés à la direction départementale de l'urbanisme depuis le début de la décennie 2010.

[151] Les parcelles (15m x 10m) issus des lotissements non déclarés aux services de l'urbanisme et de l'enregistrement des domaines ont des prix de vente compris généralement entre 800.000 et 1.500.000 de F.CFA ; alors que les parcelles aménagés viabilisés par les professionnels de l'immobilier ont un coût moyen pouvant être estimé à 5.000.000 de F.CFA.

Figure 6 : Évolution des lotissements projetés à Rufisque département de 2000 à 2009

Source : DIALLO, Yaya, 2010

Figure 7 : Projets de lotissements enregistrés à la Direction départementale de Rufisque

Source : DIALLO, Yaya, 2010

Avec la saturation foncière des espaces urbains de la région de Dakar, la couronne périphérique du Nord de Rufisque est devenue la nouvelle zone d'intervention privilégiée des promoteurs immobiliers. Ces derniers s'associent dès fois avec des coopératives d'habitat pour mettre en place des constructions de moyen standing planifiés. A Kounoune, en guise d'illustration, différents promoteurs, dont Delta prime, interviennent dans les TF 3915 et 1664, où ils ont aménagé 1200 parcelles en collaboration avec les coopératives d'habitat. Selon un bénéficiaire, résidant à Grand Yoff (ville de Dakar) que nous avons rencontré sur place, « *ces terres appartenaient à des populations Lebous du village de Kounoune qui les utilisaient pour des besoins d'exploitation agricole. Mais aujourd'hui c'est vendus à des promoteurs privés avec l'accord des autorités locales par la délivrance d'autorisation de lotir et de construire* ». Les lots sont matérialisés sur le terrain par des bornes en dur d'une hauteur d'environ 50 centimètre équipées de câbles pour les branchements électriques. En dehors des aménagements et viabilisations de terrains effectués par la Société nationale d'habitation à loyer modérés (SNHLM), comme le plan Jaxaay par exemple, la plupart des cités constituant des annexes des habitats traditionnels, sont produites par des promoteurs privés. La triangulation des renseignements tirés du service départemental de l'urbanisme, du bureau d'enregistrement des domaines, et du cadastre, avec les observations effectuées sur le terrain nous ont permis de répertorier des opérations d'aménagement, de productions de logement ainsi que les projets de lotissements en cours dans le Nord.

Carte 13 : Évolution de l'occupation spatiale de la zone nord

2.4. Les effets de l'urbanisation

Dans l'ensemble, l'ampleur et la diversité des opérations d'aménagements et de productions de logements ces dernières décennies a engendré sensiblement :

- Un contraste remarquable en matière d'occupation et d'utilisation de l'espace, avec d'une part des villages traditionnels sous-équipés et très mal aménagés se caractérisant par une extension spatiale souvent non contrôlée sources de précarité socio-économiques des populations ; d'autre part, des cités planifiées abritant des habitations haut gamme sur des sites bien viabilisés, c'est le cas de la cité El Hadji Doudou Bass à Ndiakhirate, destinées aux catégories de populations jouissant d'une certaine aisance économique et sociale notamment les citadins fuyant les centres urbains malsains, insalubres et pollués. Entre ces deux types d'habitat extrêmes, il existe une troisième catégorie qu'on peut qualifier d'habitat de types moyens, ils sont constitués généralement de maisons en rez-de-chaussée sur des sites viabilisés avec des rues perpendiculaires. Ils souffrent d'un manque d'infrastructures d'assainissement publiques, de réseaux viaires, et souvent même d'alimentation en eau potable et en électricité. Ce cas de figure caractérise l'essentiel des lotissements administratifs produits par les instances délibératives locales, des programmes de logements sociaux initiés par l'État (plan Jaxaay), ainsi que la majorité des programmes développés par les coopératives d'habitat en partenariat avec des promoteurs immobiliers, surtout ceux prônant l'auto-construction. Ces types d'habitats qui se particularisent par le caractère hétérogène des populations, du point de vue socio-économique, constituent le reflet typique des modes de vies constatés dans la grande banlieue de l'agglomération dakaroise. D'ailleurs, les habitants se plaignent beaucoup de l'absence d'équipements socio-économiques de base (écoles, postes de santé, aire de jeux, espaces verts, centres commerciaux, etc.), dans les programmes de production de logements.

- Une densification du bâti notée dans l'espace par les diverses extensions réalisées dans de nombreux villages, comme on peut le constater d'ailleurs facilement à travers la toponymie ; on parle ainsi de Sangalkam 2, Ndiakhirate 2 et 3, Niaga 2, etc. Le croît démographique lié au mouvement naturel (natalité), entraîne généralement l'éclatement des familles élargies et de réels besoins d'accès à la terre pour les jeunes ménages. En effet, se déclenche une certaine pression sur le foncier, la construction de nouvelles habitations dans les zones interstitiels. Au fur et à mesure, l'accroissement naturel auquel s'ajoute l'afflux de migrants issus d'horizons divers pour la recherche de meilleures conditions d'exploitation agricole ou de terrains bon marché à usage d'habitation aux portes de la capitale du Sénégal, entraîne l'accélération de l'étalement des habitats et la transformation des villages en de gros bourgs. Le processus de création et d'évolution spatiale du village de Tivaouane peulh en est une parfaite illustration. Constitué au départ de petits hameaux dispersés dans un vaste espace, le village s'est

reconstruit à la fin de la décennie 1960 par regroupement des hameaux afin d'être plus visible et de bénéficier de certains équipements de base. Actuellement, en plus des cités planifiées nouvellement mises en place, le village compte plus d'une dizaine de quartiers[152].

Les résultats des enquêtes ménages effectuées en 2001 dans le cadre du PDU Dakar horizon 2025 indiquent une croissance spectaculaire de la densité de population au sein du terroir. De 221 habitants/km2 en 2001, elle est de 329 habitants/km2 en 2010 puis atteindra probablement 519 habitants/km2 en 2025. Alors qu'en 2002, pour l'ensemble des zones rurales de la région de Dakar, la densité est estimée à 177 habitants/km2, largement en deçà de celle de Sangalkam en 2001.

- Un fort croît démographique : l'extension spatiale s'est traduite par une croissance considérable de la population de la communauté rurale. L'essentiel de données renseignant sur la situation démographique, notamment celles des RGPH du Sénégal en 1976 et 1988 fournissent des informations globales sur la ville et le département de Rufisque ? Autrement dit, elles ne donnent pas de renseignements spécifiques portant sur Sangalkam et les autres localités de la couronne périphérique lointaine de la région de Dakar. Toutefois, des données statistiques tirées du site de l'ex. Communauté rurale de Sangalkam, nous ont permis d'avoir une idée sur la situation démographique en 1976 et de suivre son évolution actuelle. Il est mentionné qu'entre 1976 et 2004 la population de Sangalkam est passée de 16.000 à 60.268 habitants soit une augmentation de plus de 400%. Mais c'est surtout à partir de la décennie 2000 que les recensements démographiques sont devenus assez réguliers au sein du terroir. En effet, des recensements administratifs effectués en 2008 et 2009 au sein du territoire par les autorités locales pour des besoins de fiscalité viennent s'ajouter au troisième RGPH du Sénégal en 2002, et aux enquêtes ménages pour les besoins du PDU Dakar horizon 2025. Nous constatons de forts contrastes sur les résultats de ces différentes opérations. Par exemple, en 2010 les enquêtes ménages PDU indiquent une population totale de 64.178 habitants ; tandis que les recensements administratifs estiment un an avant, c'est-à-dire en 2009, que le territoire est peuplé de 84.708 habitants, contre 79.657 habitants en 2008. Le contraste est beaucoup plus sensible en ce concerne les projections, 101.270 habitants en 2025 révèle les enquêtes PDU, et 121.000 habitants en 2014 selon les recensements administratifs.

Nous nous gardons, ici, de trancher ou de prendre position au regard de ces données statistiques. La finalité c'est de constater, plutôt, que toutes les sources s'accordent sur la forte croissance de la population ; même si, en revanche, on comprend que les autorités locales pour des besoins de recherche

[152] Rien que le concept « quartier », utilisée normalement dans les zones urbaines, pour faire allusion aux différents secteurs ou zones d'habitations constituant le village de Tivaouane peulh est un indicateur pertinent montrant son extension spatiale.

d'investissements et de promotion de leur collectivité locale ont tendance à faire preuve d'exagération en gonflant généralement leurs données statistiques.

La zone Nord du département de Rufisque affiche une légère hausse en valeur relative sur la population totale régionale. Ainsi, pour la période 2001-2010, sa part sur le total démographique de la région de Dakar passe de 1,7% à 1,9%.

Longtemps présenté, sur le plan de la configuration spatiale, comme une couronne périphérique rurale lointaine de la région administrative de Dakar, l'espace constitué par les communes de Sangalakam, Jaxaay, et les communautés rurales de Bambylor, Tivaouane Peulh-Niaga, va bientôt être rattrapé et phagocyté par les espaces urbains des grandes villes voisines. Ainsi, au Nord-ouest, les villages de Tivaouane peul et Niacourab prennent l'allure d'un prolongement de la commune limitrophe de Keur Massar qui en même temps étend son influence sur Jaxaay 1et 2 à l'Ouest. Tandis qu'au Sud-ouest, la ZAC de Mbao (ville de Pikine) est en train de s'étendre sur des terrains situés dans le village de Kounoune où une nouvelle ZAC est en cours de réalisation. Au Sud, il n y a presque plus d'espace vide entre ce dernier village, et le quartier de Darou Rakhmane dans la commune d'arrondissement de Rufisque Nord, d'où d'ailleurs les confusions en matière de délimitation territoriale entre la ville de Rufisque et la communauté rurale de Bambylor. Lors de nos entretiens de terrains, Badara Cissé, agent communautaire, n'a pas manqué de manifester son inquiétude face à l'avancée territoriale des communes urbaines limitrophes sur des terres appartenant à leur terroir. Il déclare que « *la ville de Rufisque empiète progressivement des terres de la communauté rurale, car la frontière était fixée aux environs de l'hôpital Youssou Mbargane, mais aujourd'hui elle se situe au-delà de l'emprise de l'autoroute à péage* ».

III. LES TENSIONS POLITICO-FONCIERES ELEMENT DE GEOPOLITIQUE LOCALE

Les transformations de la morphologie paysagère et les bouleversements qui s'en suivent sur la structure agraire, résultant des différentes formes d'appropriation de l'espace et de pratiques territoriales de diverses catégories de populations sont porteurs de germes d'enjeux multiples (d'ordre économiques et politiques) au sein du territoire de l'ex Communauté rurale de Sangalkam.

3.1. La terre : un bien très convoité en voie de raréfaction

Au terme des analyses que nous venons de faire plus haut, il n'est pas surprenant de voir le foncier déclencher des antagonismes entre divers acteurs aux intérêts différents dans l'ensemble territorial correspondant aux collectivités locales de Bambylor, Tivaouane-Peulh, Sangalakam et Jaxaay.

Jouissant d'une position géographique très favorable dans la zone écologique des Niayes, cet espace s'est transformé en un véritable champ de bataille où le contrôle de la terre reste plus que jamais déterminant aux yeux des différents acteurs en présence. L'État, les élus locaux, les populations locales, et les promoteurs immobiliers sont tous animés d'un profond désir de s'approprier de la plus grande part de ce bien précieux en constante raréfaction. En guise de rappel, avec une surface agricole utile estimée à plus de 13.500ha, soit environ 70% de sa superficie totale, la zone Nord joue un rôle crucial en matière de productions agro-pastorales et de l'approvisionnement des grands marchés de l'agglomération de Dakar en fruits et légumes frais (melon, mangue, mandarine, pastèque, chou, navet, aubergine, tomate, haricot, oignon, gombo, carotte, poivron, etc.). D'ailleurs selon les données renseignant sur la répartition socioprofessionnelle de la population, la quasi-totalité des habitants s'activent dans l'agriculture et l'élevage regroupant respectivement 60% et 35% des actifs. Tels sont des indicateurs essentiels qui nous permettent de prendre en compte et de ne pas négliger l'inquiétude de ces actifs et de l'ensemble de la population locale en générale face à la forte pression qui s'exerce sur leurs terres.

3.1.1. Le poids de l'État sur le foncier

L'un des acteurs dont les actions pèsent lourdement sur les réserves foncières de notre terroir d'étude est sans nul doute l'État, dans le cadre de ses vastes programmes immobiliers qui amputent l'ensemble territorial d'une bonne part de ses terres. Commandités par le pouvoir en place, dirigé par Maître Wade, à la tête de l'État depuis mars 2000, ces programmes s'étendent progressivement sur l'ensemble des collectivités territoriales. En effet, les populations autochtones, par crainte d'être privés de leurs terres et soucieuses de protéger leurs patrimoines fonciers, protestent pour manifester leur désaccord contre certaines actions de l'État sur leur territoire. Ainsi, à Tivaouane peulh, où se concentre

l'essentiel des programmes immobiliers initiés par l'État, les habitants avaient organisé une marche pour manifester contre le fait de ne pas être informés des conditions de relogement des sinistrés de la banlieue sur des terrains qu'ils utilisent pour l'agriculture. Les propos du chef de village, se confiant avec désolation, dans un entretien accordé au quotidien d'information *Le Soleil* paru le 22 Septembre 2010 sont assez illustratifs. Selon ses propres déclarations : «*si on a marché, c'est parce qu'on en a ras-le-bol. On prend nos terres et, au lieu de nous informer, on nous menace*».

Le foncier, plongé dans une situation embrouillée et confuse du fait de l'importance des litiges ces dernières années faisant couler beaucoup d'encre et de salive, enclenche une réelle tension entre ce qui relève du droit, des textes écrites d'une part et de la légitimité coutumière d'autre part. Autrement dit, les autochtones continuent de manifester une indifférence face à la légitimité des droits domaniaux relatifs à la loi sur le domaine national de 1964, en se considérant propriétaires des terres héritées légitimement de leurs ancêtres. Aujourd'hui plus que jamais, les regards des populations autochtones vis-à-vis des autres acteurs, particulièrement l'État et les promoteurs immobiliers sont très souvent marqués de méfiance et de haine.

L'exacerbation des tensions liées au foncier s'est traduite tout récemment par le rebondissement d'un vieux litige portant sur un domaine de 2500 ha s'étendant sur 7 villages, Bambylor, Ngendouf, Dény Birame Ndao, Dény Guédj, Mbey, Wayembam et Gorom II, soit près de la moitié de la superficie communautaire de Bambylor. Les habitants de ces localités ont organisé une marche de protestations en fin août 2010 pour « *sauver leurs terres convoitées par des promoteurs immobiliers* ». Il est difficile de dire avec certitude comment se sont déroulées les procédures d'immatriculation de ces 2500 ha qui échappent, ainsi au contrôle des villageois. Sur la base de nos investigations c'est un domaine acquis vers la fin du XIXème siècle par un avocat français, qui l'a transformé en titre foncier (TF 1975 R). Il est devenu par la suite la propriété d'un Général français du nom de Chevanche Bertin qui l'aurait acheté pour y pratiquer des activités agro-pastorales. Pendant longtemps, il suscite beaucoup d'interrogation, dans la mesure où d'une part, il abrite à la fois des habitations, des exploitations agricoles, avicoles et même de la ferme agro-industrielle de Wayembam spécialisé dans la production lait et produits dérivés ; et d'autre part, les héritiers naturels (les enfants) du Général Bertin ont toujours cherché à récupérer leur bien immobilier, d'autant que de nombreux promoteurs sont en attente de négociation. Dans cette atmosphère assez tendue, vu l'importance de la taille du domaine en question, seule l'intervention de l'État pourrait calmer les ardeurs. Prenant conscience de la gravité de la situation que soulève le TF 1975 R, le Président de la République, Maître Abdoulaye Wade débourse au mois de janvier 2011 une somme de 7 milliards de francs CFA, soit plus de 10 millions d'euros pour se l'approprier au nom de l'État. En effet, un vent d'espoir semble ainsi souffler aux côtés des habitants et exploitants car ils voyaient à travers cette

décision de l'État une fin définitive des antagonismes sur leurs terres. Cependant, cet espoir n'a été que de courte durée, contre toute attente des populations. On constate un morcellement du titre foncier, distribué par la suite à des promoteurs immobiliers pour la production de logements.

Actuellement, c'est la désolation totale chez certains exploitants et habitants, qui vivent un véritable cauchemar face à l'ampleur des opérations de déguerpissement, dont ils sont victimes, commanditées par des particuliers bénéficiaires du nouveau morcellement. Les témoignages des déguerpis prouvent parfaitement leur désillusion, d'autant plus que la plupart avaient acquis des terrains en déboursant toutes leurs économies. La question fondamentale qui nous vient à l'esprit, c'est comment ils ont pu acheter des terrains dans une propriété privée immatriculée appartenant à une personne autre que celui qui les a vendus ? Cela nous confirme l'ampleur des ventes illicites de terrains dans le territoire. Dans cette athmosphère tendue, le quotidiens « *Le Soleil* » mis en ligne le 28 avril 2011, rapporte les propos de Sidy Diaw, qui raconte désespérément :« *c'est le jeudi matin aux environs de 8 heures que j'ai vu des engins en train de renverser tout sur leurs passages. Il y avait des gendarmes et même des militaires qui encadraient l'opération. J'étais obligé de quitter tout pour fuir* ». Avec indignation il affirme *« c'est scandaleux pour moi qui avait rassemblé toutes mes économies pour avoir une maison où loger ma famille* ». Puis il ajoute qu' « *un des propriétaires de champs qui tentait de s'opposer à l'opération a vu son poulailler complètement rasé, les poulets à l'intérieur. De même, les puits n'ont pas été épargnés. C'est du jamais vu* ». Cette affaire a continué de défrayer la chronique dans la communauté rurale de Bambylor, où toutes les personnalités influentes, tel le Guide religieux, les chefs de villages concernés, ainsi que certains leaders politiques essaient de jouer aux médiateurs pour sortir les populations de cette impasse. A cet effet, afin de faire front aux nouveaux propriétaires, et donner plus de visibilité à leurs actions, les habitants se sont mobilisés autour d'un collectif dénommé « *Sama sa momel* » expression wolof qui signifie sauvegarder ses biens, comme pour dire que les terres leurs appartiennent de plein droit.

Les populations déplorent également l'irruption des fonctionnaires et certains membres du Gouvernement de l'État dans le foncier. Dans le cadre de la Grande offensive agricole pour la nourriture et l'abondance (GOANA), programme lancé par le Président Wade pour favoriser la production en abondance et réduire la dépendance alimentaire du Sénégal, des Ministres et Députés en ont profité pour s'approprier de vastes terrains dans le territoire, sous prétexte d'y faire des investissements et de contribuer à la réussite du programme. Les habitants considèrent ces interventions comme une tentative de brigandage foncier, une confiscation progressive des terres de la communauté. Ainsi, par exemple, les autochtones manifestent leur désarroi contre le fait que ces fonctionnaires soient prioritaires pour l'exploitation du domaine de l'Institut Sénégalais de Recherches Agricoles (ISRA) d'une superficie de 950

ha où ils peuvent mener des activités agricoles toute l'année, tandis qu'eux ils sont autorisés à y cultiver qu'en hivernage.

Vu la forte incursion des autorités sur les terres, et le caractère prioritaire de l'habitat au détriment des activités agro-pastorales qui occupent pourtant plus de 80% des actifs, il n'est pas étonnant que des mouvements de contestations subsistent chez des populations frustrées et désespérées qui ne peuvent que constater avec désolation le rétrécissement progressif et accéléré de leurs principales sources de revenus. En plus, des activités agricoles, les populations pourront être confrontées dans un avenir proche à un déficit de terrains d'habitation pour les futurs jeunes ménages.

3.1.2. Le Conseil rural de Sangalkam : un acteur en quête d'autonomie sur la gestion du foncier

D'autres faits non négligeables en matière d'enjeux sur le foncier et de géopolitique locale, résultent sans doute des rivalités de pouvoir opposant l'État et l'instance dirigeante de l'ancienne communauté rurale de Sangalkam. Profitant des compétences acquises avec la reforme territoriale de mars 1996, la communauté rurale veille jalousement sur les réserves foncières relevant de ses limites territoriales, surtout que celles-ci constituent pour certaines d'entre elles un poste essentiel en matière de fiscalité locale. A Sangalkam, la session budgétaire de l'année 2010 met en exergue l'importance des produits de l'exploitation du domaine sur les ressources propres ; avec des prévisions estimées à 370.000.000 de francs CFA, ils représentent 42,61% des recettes de fonctionnement. En effet, la préservation des ressources foncières reste une des priorités de l'instance dirigeante locale. D'ailleurs, le Conseil rural de l'époque avait pris la décision de ne plus affecté un terrain de plus de 1 ha pour enrayer l'avancée de l'urbanisation, nous révèle le secrétaire communautaire Badara Cissé.

De plus, dans certains cas de figure, le Conseil rural porte un regard critique sur les projets immobiliers de l'État au sein de la collectivité territoriale. Autrement dit, l'État pour réaliser des programmes immobiliers doit d'abord immatriculer les terres concernées en son nom puis les verser dans son propre assiette foncière. Dans ces conditions, les opérations qui y seront réalisées, commanditées par l'État, échappent à la fiscalité de l'instance locale. Il n'est pas vain de rappeler ici la frustration des élus locaux lors des séances de présentation, par le Préfet de Rufisque, du projet de relogement des sinistrés de la banlieue dans le village de Tivaouane-Peulh. Vu la taille de la superficie concernée, le Conseil rural manifestait son opposition, en suggérant une répartition des sinistrés dans les différentes collectivités locales des zones périurbaines de la région de Dakar. C'est-à-dire au lieu d'amputer plus de 169 ha dans la communauté rurale de Sangalkam, il est plus judicieux, selon les élus locaux de répartir cette assiette dans différentes collectivités locales.

En plus, on note très souvent des chevauchements entre les projets de l'État et ceux initiés par le Conseil rural, par manque de concertation, comme en témoigne les propos tirés de l'entretien avec Badara Cissé. Ce dernier déplore la non prise en compte des autorités locales dans certains grands projets du Gouvernement central dans leur territoire, il précise que « *l'État ne concerte pas avec le Conseil rural ; des décisions sont prises sans associer la communauté rurale qui pourtant a déjà initié des projets locaux parallèles dans des zones ciblées aujourd'hui par le Gouvernement* ». Pour étayer ces propos, il souligne que « *tel est le cas à Kounoune, où le Conseil rural avait prévu des lotissements administratifs ; tout était prêt, mais finalement, l'État a donné les terrains en question pour l'extension de la Zac Mbao* ».

L'un des indicateurs à prendre en compte dans la détermination des enjeux pour le contrôle du foncier relève aussi des jeux de pouvoir entre les structures institutionnelles locales et les populations. Les antagonismes s'expliquent par les difficultés à résoudre définitivement le dualisme sur le foncier ; c'est-à-dire la coexistence de droits écrits et de droits coutumiers. Les compétences de l'instance délibérative locale, se limite essentiellement aux terres du domaine national, qu'elle a droit d'affecter ou de désaffecter selon des conditions fixées par la loi. Paradoxalement, c'est généralement dans ces mêmes terres que des autochtones continuent de considérer comme leur propriété car constituant des héritages légitimes de leurs ancêtres. Face à la forte pression consécutive à l'avancée du front d'urbanisation, et à la détermination des instances locales à s'approprier de la gestion de ces terres conformément aux exigences de la réforme de mars 1996, la stratégie adoptée par certains détenteurs est la vente illicite à des personnes mal informées ; d'où la fréquence des procès portant sur des litiges fonciers dans les tribunaux de Dakar.

Néanmoins, avec la forte demande en logements sociaux, des lotissements administratifs sont mis en place par l'ancien Conseil rural en association avec les populations. Ainsi, il s'engageait à faire les procédures techniques : travaux de terrassement et d'aménagement. Mais, la désaffectation des terrains concernés se fait sur la base de la signature d'un protocole par les parties prenantes, selon lequel une parcelle est mise à la disposition des occupants (exploitants) après le lotissement, puis versement d'indemnités pour ceux ayant mis en valeur leurs terrains. Dès fois, il faut une bonne dose de patience et de savoir-faire pour arriver à convaincre certains occupants fortement attachés à leurs terres.

Toutefois, les rivalités de pouvoirs et les jeux des divers acteurs pour le contrôle de la terre s'exacerberaient pendant longtemps encore au sein de l'ensemble territorial de l'ex. Communauté rurale de Sangalkam, dans la mesure où les différents protagonistes en présence agissent, s'allient et se rivalisent en fonction de leurs intérêts. L'accélération du croît démographique, qui constitue un facteur essentiel en termes d'électorat déclenche d'autres enjeux de nature politique.

Figure 8 : Schéma simplifié des enjeux lies à la pression sur le foncier

3.2. Le boom démographique : un électorat sous l'œil du viseur des libéraux

La connaissance du contexte politique dans lequel ont évolué les différentes entités territoriales du département de Rufisque est nécessaire pour mieux saisir les enjeux politiques notés actuellement. L'une des principales caractéristiques de Rufisque est le fait qu'elle soit toujours considérée comme un territoire déterminant et décisif en matière de scrutin électoral, où les rivalités entre les différents protagonistes ont très souvent été rudes. Ayant le privilège d'être parmi les quatre premières localités en Afrique de l'Ouest francophone à acquérir le statut de commune de plein exercice, depuis le XIXème siècle, qui donne aux populations citoyens le droit de participation aux affaires politiques, elle fait l'objet d'une forte attention dans toutes les échéances électorales. La politique est bien ancrée dans la tradition de cette vieille ville, à tel point que les populations sont bien imprégnées des enjeux qui en découlent. Cette tradition a fini par faire tâche d'huile, un peu plus tard, sur l'ensemble des espaces périphériques voisins intégrés administrativement au département de Rufisque.

L'historique du Sénégal indépendant, est marqué sur le plan politique par la domination quasi incontestable des socialistes qui ont conduit les destinés de la nation durant 40 ans de 1960 à 2000, avant que les libéraux prennent le relai à partir de mars 2000. Á l'époque des socialistes, le territoire national est divisé en plusieurs circonscriptions électorales, qui constituent des bases politiques bien structurées et pouvant regrouper plusieurs entités territoriales locales. C'est ainsi que fut créée une circonscription comprenant Sangalkam, Sébikotane, Diamniadio, et Yène, au sein du département de Rufisque. Elle était sous la commande de Mr Alassane Dialy Ndiaye, très connu du milieu politique sénégalais de par l'importance des portefeuilles ministériels qu'il a occupé. Á côté de son homologue socialiste Me Mbaye Jacques Diop, leader incontesté de la ville de Rufisque, il a su imposer son leadership au sein de sa circonscription. Les socialistes étaient donc, les véritables maîtres à bord, et le département de Rufisque conservait alors sa couleur verte (parti socialiste sénégalais).

L'arrivée des libéraux à la tête de l'État, marquée par l'élection de Me Abdoulaye Wade à la présidence de la République, bouleverse sensiblement la vie politique locale à Rufisque. Certains cadres politiciens jadis relégués au second plan, Étant la responsabilité du débâcle du parti socialiste sur des leaders comme Alassane Dialy Ndiaye créent un mouvement de fronde pour tenter de relever le défi et barrer la route à ce dernier. Le mouvement dénommé « *And ak Tanor Falaat Abdou*[153] » (ATEFA), terme wolof qui veut dire *soutenir Tanor pour réélire Abdou Diouf*, voit alors le jour sous la houlette de Gorgui

[153] Tanor de son vrai nom Ousmane Tanor Dieng est le premier secrétaire national du parti socialiste, qui à l'époque était dirigé par Abdou Diouf.

Ciss (Professeur de géographie à l'université de Dakar), et Omar Gueye. Ces frondeurs ont largement atteint leurs objectifs, comme en témoignent les résultats des urnes lors des élections locales de mai 2002 et mars 2009, auxquelles ils sont sortis vainqueurs. Gorgui Ciss fidèle à ses couleurs socialistes, est élu Président du Conseil rural de Yène ; Omar Gueye, a connu certes le même sort à Sangalkam, mais sous les couleurs de Rewmi[154]. Les élections locales de 2009 sont marquées par une lourde défaite des libéraux dans la région de Dakar, qui pourtant est bleue (couleur des libéraux) dans toutes les présidentielles organisées depuis 1988. Etait-ce un signe annonciateur de la seconde alternance politique qui a eu lieu suite aux élections présidentielles de mars 2012 ayant conduit Macky Sall au pouvoir central? Quoiqu'il en soit, nous avons constaté un affaiblissement du poids politique des libéraux sur le terrain. En effet, les décrets du Ministre de la décentralisation et des collectivités locales, Aliou Sow, visant à diviser certaines entités locales jugées très étendues, sont promulgués le 06 avril. L'objectif, non avoué, est de contrôler le potentiel électoral des territoires, à fort croît démographique susceptibles d'influer sur les résultats globaux des différentes élections en vue.

En effet, la communauté rurale de Sangalkam, très dynamique du point de vue démographique, a été fortement visée par ces décrets. Malgré les contestations des populations à travers de nombreuses marches pour manifester leurs désaccords auprès des autorités centrales, la scission de Sangalkam est désormais en vigueur depuis avril 2011. Celle-ci est alors scindée en deux communes, Sangalkam et Jaxaay-Parcelles-Niacourab ; et deux communautés rurales, Bambylor, Tivaouane Peul-Niaga.

Pourtant, le Conseil régional de Dakar, qui est une instance délibérative, notamment en matière d'aménagement et de planification territoriale, a qualifié ce projet d'« *inique* » lors de son séance du 06 avril 2011, puis appelle à un rejet total de ce projet de morcellement. Les conseillers régionaux déplorent le caractère purement politicien d'un tel découpage qui n'a aucune pertinence essentielle ; « *comment comprendre qu'une communauté rurale puisse être découpée administrativement en deux communes et en deux communautés rurales* ? », s'interroge Jean-Paul Dias. Certes le Ministre avait pris le soin de soumettre le projet à l'instance délibérative régionale ; mais le bras de fer était prévisible dans la mesure où les opposants au parti au pouvoir sont majoritaires au Conseil régional de Dakar. A cet effet, l'État en prenant la décision de rendre officielle la scission de certaines collectivités locales, particulièrement la commune de Bargny et la Communauté rurale de Sangalkam, reste indifférent à toute tentative de trouver

[154] Termes de la langue wolof qui signifie la patrie, Rewmi est un parti politique crée par Idrissa SECK, l'ancien n°2 des libéraux dirigés par le Président de la République Me Abdoulaye WADE, suite à une grave altercation entre ces deux hommes. Son fondateur, arrivé en seconde position aux élections présidentielles de 2007, devant les socialistes (jadis très puissants), est l'un des adversaires les plus redoutés des libéraux. Omar Guèye a quitté le PS suite à ses divergences avec Alassane Dialy Ndiaye.

un consensus entre les différentes parties concernées, d'autant que le Conseil régional avait proposé la mise en place d'une inter-commission.

En observant les couleurs politiques des collectivités locales concernées par le décret du Ministre Aliou Sow, on se rend compte qu'il s'agit principalement des territoires contrôlés par les partis de l'opposition. Est-ce une simple coïncidence ? Le Président du désormais ex. Conseil rural de Sangalkam Oumar Gueye, nous répondrait sans doute par la négative ; surtout qu'après qu'il ait été informé du projet, il déclarait lui-même qu' « *en 2008, nous sommes victimes d'un décret présidentiel mettant notre communauté rurale sous délégation spéciale. En 2009, nous avons gagné aux élections locales. En 2010, soit deux ans seulement après, le gouvernement revient avec un projet de découpage administratif de Sangalkam en deux communes et en deux communautés rurales. C'est parce que quelque part, il y a un certain Oumar Guèye comme Pcr et un proche d'Idrissa Seck qu'il faut écarter et placer une délégation spéciale* ». Convaincu que ce projet peut être assimilé à une trahison de la volonté politique des citoyens, il souligne que « … *ce que le suffrage universel nous est donné par la main droite par les populations l'État cherche par des voies contournées pour nous le retirer par la main gauche*». Ainsi, la population de Sangalkam, par la voix de ses organes exécutif et délibératif, déclarent ouvertement leur mécontentement vis-à-vis à la scission de leur collectivité territoriale. Étant donné que le coup est déjà parti, reste à voir si les populations auront la maturité de manifester leur désaccord dans les urnes lors des prochaines échéances électorales locales[155]. Toutefois, le Président Wade s'est bien armé pour contrecarrer cette éventualité, en mettant au-devant des libéraux de Sangalkam, un véritable renard politique qui signe son retour sur un terrain qu'il maîtrise parfaitement. Mr Alassane Dialy Ndiaye, puisque c'est de lui qu'il s'agit, trouve ainsi les moyens de prendre sa revanche sur ses anciens camarades qui ont voulu lui faire anticiper sa retraite politique.

L'analyse des faits nous permet de constater que le décret de scission est tout simplement guidé par des intérêts politiciens. Vu le potentiel électoral que représente la zone septentrionale du département de Rufisque, avec un croît démographique exponentiel qui va s'inscrire dans une longue durée, il est question pour les libéraux de trouver des moyens de déstabiliser l'équipe dirigeante en place. En effet, hormis la nouvelle commune de Sangalkam, toutes les trois autres collectivités nouvellement créées sont confiées à des Délégations spéciales dont les membres sont choisis par les autorités centrales. L'objectif de rétrécir le pouvoir de Oumar Gueye et de ses collaborateurs, puis de transformer l'ensemble de cet

[155] Surtout que Oumar Guèye fidèle compagnon de Idrissa Seck est recompensé d'un poste ministériel depuis l'élection du Président Macky Sall à la tête de l'État du Sénégal.

espace en un bastion libéral va-t-il être atteint ? D'autant que Sangalkam avait été confiée à une Délégation spéciale avant d'être reconquise ensuite par les partisans de Rewmi.

Au regard de ces quelques cas de rivalités de pouvoir assez illustratifs des enjeux notés dans le territoire départemental de Rufisque il ressort que le foncier est au cœur des différends entre acteurs. Les risques de conflits seront toujours présents si l'intégralité des terres n'est pas recensée et enregistrée par les services techniques compétents ; des outils fiables de contrôle des terres ne sont pas mis en place ; l'État, les élus locaux et les services déconcentrés ne coordonnent pas leurs actions. C'est dans ces conditions qu'on peut réellement maîtriser l'urbanisation des espaces périphériques de la région, assurer la réussite des projets de développement, puis renforcer le rôle de principal pôle économique de l'agglomération dakaroise dans la région Ouest africaine.

QUATRIÈME PARTIE

PLANIFICATION TÉRRITORIAL ET GOUVERNANCE URBAINE

L'agglomération dakaroise est confrontée à une extension spatiale spectaculaire, brutale et rapide sans qu'elle soit précédée d'une politique de planification territoriale adaptée. Au cours du temps, différents documents et d'outils de contrôle et de maîtrise de l'urbanisation sont élaborés, mais dans l'ensemble, ils se développent de manière isolée, pas de coordination entre eux, et sont très vite dépassés par les réalités du terrain. Toutefois, depuis le début du millénaire, les autorités et les partenaires au développement, conscients des dysfonctionnements notés dans la gestion des grandes villes, multiplient les stratégies de mises en place de pôles économiques à l'extérieur des limites territoriales de la ville de Dakar.

La métropole dakaroise souffre aussi d'une fragmentation territoriale critique dont l'influence sur la gestion urbaine reste considérable. Nous allons analyser les effets de cette nucléarisation de l'espace sur le fonctionnement des institutions locales, leurs autonomies financières et surtout leurs capacités d'investissements. Puis en dernier lieu nous essayons de formuler des recommandations et des pistes de solutions pour une réelle autonomie des collectivités locales et une appropriation de la décentralisation par les populations.

CHAPITRE 1. LE TERRITOIRE REGIONAL DE DAKAR : DE LA CIRCONSCRIPTION ADMINISTRATIVE A LA GRANDE CONURBATION METROPOLITAINE.

Jouissant d'une position géographique privilégiée, la région de Dakar à la croisée de chemin entre l'Europe et l'Amérique a très tôt attirée l'attention des capitalistes étrangers, notamment les colonisateurs français, qui l'ont adopté pour servir de base de commandement de l'ensemble des territoires conquis en Afrique de l'ouest. En effet, elle constitue la zone privilégiée de concentration des investissements en équipements, infrastructures et services, puis au fil du temps un espace métropolitain considérable au cœur des échanges ouest africains.

I. ÉTAT DES LIEUX DES POLITIQUES DE PLANIFICATION TERRITORIALE

La tendance à l'urbanisation des foyers de peuplements humains, notée un peu partout dans le monde, se particularise dans les pays en voie de développement par la brutalité et la rapidité du phénomène. Les diverses études qui lui sont consacrées montrent, clairement, que l'urbanisation telle qu'elle se manifeste actuellement, n'est apparue dans le tiers-monde qu'avec les logiques d'organisation de l'espace imposées par l'Occident à travers leurs politiques coloniales. C'est donc un phénomène récent ; d'ailleurs, jusqu'à l'avènement des indépendances, il y a de cela un peu plus d'une cinquantaine d'années pour le Sénégal et ses voisins de l'Afrique de l'Ouest, l'essentiel des populations du sud se concentraient encore dans le monde rural. Les politiques de gestion de l'espace adoptées par les colons, dont la priorité non avouée fut incontestablement l'exploitation maximale de l'espace colonisé en faveur de la métropole, se sont traduites spatialement par une organisation ségrégationniste de l'espace. La création d'un espace central où se concentrent les services de commandement administratifs, commerciaux, économiques, etc., a fortement accentué l'existence d'une organisation spatiale dominée par une différenciation assez sensible centre-périphérie.

Au Sénégal, un contraste remarquable entraînant une structuration socio spatiale duale persiste entre d'une part la grande ville macrocéphale siège de la capitale administrative et économique qui capte la quasi-totalité des investissements, des équipements et des services socio-économiques ; d'autre part, les espaces marginalisés des régions de l'intérieur faiblement intégrés au réseau de production hérité de la colonisation. En effet, durant ces dernières décennies, les relations villes-campagnes se sont caractérisées principalement par une forte mobilité humaine, le dépeuplement des zones rurales en faveur des centres urbains. Alors, les grandes agglomérations deviennent les lieux de prédilection des fortes disparités socio-spatiales, de par l'ampleur de leur extension latérale. Au noyau historique du centre-ville, caractérisé par une occupation régulière du sol suivant des normes urbanistiques bien définies, s'opposent de vastes aires urbaines à extension rapide et confuse à l'insu de toute logique d'organisation de l'occupation spatiale. Les différentes instances de décisions, l'État (à travers certains de ses services compétents), les institutions locales, sont largement dépassées pour le contrôle du processus d'étalement et de densification progressive des quartiers spontanés qui prolifèrent dans les couronnes périphériques des grandes villes. ***Au total, à Dakar, la surface urbanisée a été multipliée par 14 en trois décennies***. En plus, ces fourmilières humaines se développent, généralement, avec une insuffisance notoire en équipements et services urbains ; d'où l'intensification des indicateurs de dysfonctionnement de l'agglomération dakaroise.

Certes depuis la période coloniale jusqu'à la première décennie du XXIeme siècle, les gouvernants ont toujours cherché à maîtriser le processus d'urbanisation pour éradiquer de façon durable les occupations anarchiques. L'avènement de nouveaux concepts, comme la « *ville durable* », qui alimentent assez régulièrement les discours des décideurs politiques montrent clairement une bonne dose de volonté de leur part. Mais en étudiant l'évolution spatiale de l'agglomération dakaroise, en observant de près l'état des lieux qui prévaut actuellement sur le terrain par rapport aux modestes résultats issus des programmes sectoriels de planification adoptés antérieurement, on se rend compte aisément que le manque de moyens logistiques et financiers reste un handicap de taille pour concrétiser les documents de planification qui s'entassent dans les tiroirs des bureaux de l'administration centrale.

La concrétisation dans l'espace de la volonté des autorités coloniales françaises de s'installer dans les colonies pour mieux asseoir leurs politiques d'exploitation, fut à l'origine de la mise en place du premier plan directeur d'urbanisme de Dakar en 1862. Conçu par Pinet Laprade, officier de Génie puis Gouverneur de l'AOF, dans un espace relativement restreint face à l'île de Gorée, ce plan de lotissement va servir de base de départ d'une panoplie de programmes urbanistiques certes conçue pour le même espace régional, mais demeure le plus souvent marqués par une absence de cohésion.

Le plan de 1862, dont la configuration est guidée par les équipements portuaires nouvellement installés, forme une trame régulière avec un « *quadrillage de rues* » perpendiculaire dans un secteur faiblement occupé par les nombreux villages traditionnels lebou existants. D'ailleurs, très vite les européens vont prendre des mesures d'éradication de cette superposition d'habitats moderne et traditionnel, par des opérations de déplacements des indigènes vers l'Est ; d'autant plus que la ville de Pinet Laprade a besoin d'espaces relativement vastes pour prévoir une extension spatiale sans contraintes. Ainsi, au début du XXeme siècle, d'autres plans viennent compléter celui de 1862 ; il s'agit du plan de 1905 définissant le tracé des grandes voies de circulation, puis de 1914 officialisant la séparation radicale entre le domaine des européens (le plateau) et le quartier des indigènes (la Médina). Subsiste alors une politique ségrégationniste de l'occupation spatiale de la ville de Dakar, qui aurait dû être accentuée si le plan de 1937 conçu par Raymond Lopez avait été appliqué. Celui-ci prévoyait une sorte de « nettoyage » et d'embellissement de la ville de Dakar en repoussant un peu plus au Nord les indigènes, puis en faisant de la ville de Dakar proprement dite un secteur spécialisé dans l'administration et le commerce. Mais sa réalisation se heurta au nouveau contexte politique mondial dominé par des tensions aigues entre puissances européennes qui aboutit plus tard en 1945 par le déclenchement de la seconde guerre mondiale. Les énormes efforts que nécessitent les opérations militaires obligent la métropole à mobiliser toutes ses ressources pour faire face aux assauts de ses adversaires.

Jusque là, les programmes d'urbanisme s'apparentaient à des projets sectaires partiellement institués par le Gouvernement central de la métropole. L'application de l'ordonnance du 28 juin 1945 donne un souffle nouveau au domaine de l'urbanisme dans les colonies, il prend désormais « *un caractère officiel* ». En réalité, après la guerre les relations entre indigènes et européens prennent une nouvelle tournure ; une plus grande attention est accordée à l'amélioration des conditions de vie dans les quartiers où vivent les populations africaines. Un vaste programme d'équipement du Cap-Vert est programmé dans le plan directeur d'urbanisme approuvé puis appliqué en 1946. Dans ce sillage, sur arrêté du Gouvernement général le 24 novembre 1945 est mis en place un organisme, le Service Temporaire d'Aménagement du Grand Dakar (STAGD), chargé entre autres du pilotage du PDU projeté. La mise en application du plan d'urbanisme a entrainé un important mouvement de populations des zones rurales venues s'installer à Dakar afin de satisfaire les besoins en mains d'œuvre déclenchés par ce vaste programme d'équipement de la ville. Les immigrants, dont le plus grand nombre décident de resider définitivement à Dakar, ont contribué à la densification et l'extension des quartiers précaires dans les espaces périphériques situés à l'Est de la presqu'île. Par conséquent, la révision du PDU de 1946, largement en retard par rapport au boom démographique et l'explosion urbaine, demeure inévitable pour asseoir une bonne maîtrise de l'occupation spatiale de la région du Cap-Vert. En 1961 les autorités du jeune État indépendant du Sénégal lance un plan de révision et de réadaptation de celui de 1946, avec comme principale originalité la prise en compte des zones rurales, c'est-à-dire les villages de Ngor, Yoff, Ouakam, au Nord de la presqu'île, et d'autres plus éloignés dans la partie orientale aux alentours des lotissements de Pikine-Dagoudane. En réalité, ces villages vont s'engouffrer très rapidement dans l'aire urbaine de la ville de Dakar, qui désormais s'étend jusqu'aux limites de la forêt de Mbao, à quelques encablures de la ville de Rufisque. En effet, un nouveau plan d'urbanisme, prenant en compte l'ensemble de cet espace, va être défini peu de temps après, sous l'impulsion de la Direction de l'urbanisme et de l'habitat nouvellement créée en substitution au Commissariat à l'urbanisme.

Le PDU de 1967 ou plan Ecochard couvre un espace relativement vaste dont les limites laissent au Sud la forêt classée de Mbao. L'objectif est la réorganisation, la structuration de l'espace urbanisé de la région de Dakar à partir de deux pôles : Dakar aux alentours du centre-ville à l'Ouest, et Pikine en périphérie à l'Est. À Dakar, la priorité est accordée à la rénovation des quartiers anciens où s'entassent la masse des africains (Médina, Grand Dakar) avec l'appui technique de structures nouvellement mises en place spécialisées dans l'aménagement et la production de logements planifiés (SICAP, OHLM). Tandis qu'en périphérie, l'aménagement de Pikine-Dagoudane vise à freiner la création de nouveaux quartiers spontanés à l'Ouest. Il s'agit, en fait d'une opération d'embellissement de la ville de Dakar, sans se soucier réellement d'une quelconque mesure de contrôle de la densification et de l'extension urbaine brutale de la

couronne périurbaine. Celle-ci s'apparente à une sorte de feux de signalisation tricolores bloqués au rouge, comme pour contraindre aux nouveaux citadins fuyant la précarité du monde rural de s'y stopper obligatoirement. Néanmoins, Pikine fonctionne également comme un filtre qui permet à certains ménages d'achever leur itinéraire migratoire vers Dakar-ville, après avoir acquis une aisance sociale assez solide.

La différenciation socio-spatiale, entre Dakar-ville et Pikine constitue une des limites les plus visibles du PDU de 1967. Si la partie Ouest connaît une évolution spatiale assez bien maîtrisée le reste de la presqu'île, particulièrement l'espace allant de Pikine à la forêt de Mbao, enregistre une croissance urbaine spectaculaire qui échappe totalement au contrôle des autorités et aux orientations du plan Ecochard. En effet, la zone périphérique de Dakar va ainsi abriter la plus grande banlieue du Sénégal, voire de l'Afrique de l'Ouest francophone, avec une population de plus d'un million d'habitants dont la quasi-totalité vit dans des conditions précaires : bidonvilisation, développement de l'auto-construction illégale, occupation de zones non aedificandi, insuffisance d'équipements et services urbains, menace pressante sur l'environnement, la sécurité et la santé publique. Le phénomène d'urbanisation continue rapidement sa progression vers l'Est, à tel point que Rufisque et Dakar forment une grande agglomération, comme en témoigne d'ailleurs la mise en place, en 1983 de la CUD[156], la première expérience de coopération intercommunale au Sénégal. Entre 1976 et 1988 le taux d'accroissement démographique de la région de Dakar est de 3,9% soit un peu moins du double de la moyenne nationale qui se chiffre à 2,5% ; pendant la même période, la population résidente dans l'agglomération représente respectivement 19% et 21,8% du total national. Le décalage de Dakar par rapport aux autres régions du Sénégal est perceptible aussi à travers son niveau d'urbanisation. Près de la moitié des citadins recensés en 1988 vivent à Dakar, sur une moyenne nationale de 39% ; au sein de la région plus de 90% résident dans des zones urbaines.

PDU Dakar horizon 2001 : éradication des disparités socio économiques, mise en place d'une structure urbaine équilibrée en intégrant l'espace couvert par la ville historique de Rufisque. Une grande importance est accordée aux infrastructures de communication pour assurer une bonne desserte en voies terrestres, puis promouvoir un réseau urbain hiérarchisé, bien structuré hautement fonctionnel entre les pôles Dakar, Rufisque, Pikine et Guédiawaye. Par conséquent, devenue une véritable fourmilière humaine, avec une population de près de 200.000 habitants en 2001, la ville de Guédiawaye se détache de la tutelle administrative de Pikine et devint à partir de cette date un département à part entière, le quatrième de la région de Dakar. Le recadrage institutionnel, ainsi adopté pour des motifs d'ordre démographique et socio-économique, n'est pas suivi de mesures d'accompagnement en matière de

[156] La communauté urbaine de Dakar réunit les collectivités territoriales de la région de Dakar.

politique de création d'emploi stable et durable au sein de la banlieue en perpétuel croissance. Chaque matin des milliers d'actifs se trouvent dans l'obligation d'affronter des embouteillages monstres sur plusieurs kilomètres pour se rendre dans leurs lieux de travail à Dakar, puis en sens inverse en fin de journée. En dépit de la promulgation de nouveaux outils d'aménagement urbain, tels les politiques de restructuration et de régularisation urbaines (décret 91-748 de l'État) et les ZAC dont l'objectif est l'éradication des habitats irréguliers, les habitations précaires continuent de proliférer dans la région, notamment dans le département de Pikine[157]. L'agglomération se trouve ainsi véritablement fragilisée ; des symptômes de dysfonctionnement détériorent les objectifs définis dans le plan d'urbanisme horizon 2001. Au début du XIXeme siècle, à la place d'une structure urbaine bien hiérarchisée telle que rêvée dans le cadre du PDU 2001, on assiste plutôt à un espace urbain quasi-dysfonctionnel victime d'une croissance démographique exponentielle non maîtrisée, d'une extension spatiale urbaine désordonnée. En résumé, on peut dire tout simplement que le centre-ville étouffe du fait d'une forte densité humaine diurne ; les zones périphériques s'écroulent pour cause d'insuffisance d'équipements et services urbains, mais aussi d'établissements de création d'emplois. Conscients des expériences tirées des différents programmes d'urbanismes adoptés jusqu'ici, les planificateurs territoriaux agissant sous contrôle de l'État du Sénégal lancent un nouveau plan d'urbanisme qui se veut plus sophistiqué, plus original car associant les acteurs institutionnels de la région de Dakar, la société civile, les établissements publics et les opérateurs privés, est actuellement en cours.

PDU horizon 2025 : pour la première fois dans un contexte de décentralisation et de transfert de compétences de l'État vers les collectivités locales, est promulgué un Plan Directeur d'Urbanisme qui s'applique sur toute la région administrative de Dakar dans un cadre de partenariat intégrant toutes les structures institutionnelles locales.

Sur la base des expériences en matière de planification urbaine, dont les limites se manifestent dans les zones périphériques par une densification et un étalement explosif de l'habitat spontané irrégulier caractérisé par une insuffisance criant en équipements et services urbains, le nouveau plan d'urbanisme est présenté comme un outil d'aménagement de « *rupture* » qui s'est fixé les objectifs suivants :

- Assurer l'équilibre spatial sur l'ensemble régional

- Améliorer les liaisons physiques entre les différentes entités territoriales

[157] Le taux d'irrégularité est estimé à 21,76% dans toute la région avec respectivement 2,98% pour le département de Dakar, 42,42% pour le département de Pikine et 9,57% pour le département de Rufisque. « Sénégal : profil du secteur urbain », page 5, publié par le Programme des Nations unies pour les Etablissements Humains, 2008, 32 pages.

- Assurer aux populations un meilleur accès aux services urbains de base

- Maîtriser le phénomène d'implosion démographique de l'agglomération

- Préserver et améliorer l'environnement

Sur la base d'un taux de croissance démographique de 2,9%, l'établissement du PDU s'est fait en estimant qu'en 2025 la superficie occupée de la région de Dakar atteindra 36.658 ha, contre 27.141 ha en 2010. Actuellement, les aires non aedificandi, exemptes de toutes occupations à usage d'habitat ou d'équipements urbains (zones classées), occupent 3982,4 ha en plus des 500 ha de la décharge de Mbeubeus. Ainsi, plus de 2/3 de l'espace régional va être totalement occupé d'ici une quinzaine d'années. Cela dit, en y ajoutant les grands aménagements projetés, dont certains sont en cours, par l'État du Sénégal, notamment dans le département de Rufisque (seule localité où les disponibilités en réserves foncières sont encore supérieures aux demandes), au-delà de 2025 « *les autorités chargées de l'urbanisme devront envisager pour les extensions futures l'aménagement de la partie limitrophe de la région de Thiès car la région aura atteint sa capacité d'accueil* »[158].

Centre favorisé, bien équipé et lieu de concentration des investissements ; périphéries abandonnées, marginalisées. Conséquence : exode, ruée vers les villes, et les autorités mal préparé et surpris par le phénomène tentent de mettre en place des stratégies de planification pour la plupart sectoriel et non adaptés, largement dépassée faute de moyens logistiques et financières. Étalement urbain, prolifération des taudis des bidonvilles, occupations des zones non aedificandi, etc.)

II. PROJET DE CRÉATION D'UN POLE ECONOMIQUE INDUSTRIEL ET COMMERCIAL DANS L'HINTERLAND DE RUFISQUE : MYTHE OU REALITE ?

2.1. Diamniadio ou le rêve brisée d'une ville nouvelle ?

2.1.1. Brève présentation du processus d'occupation de l'espace

Jadis considérée comme un ensemble de petits hameaux isolés dans les espaces périphériques lointains à l'Est de la presqu'île du Cap-Vert, l'actuelle ville de Diamniadio influencée par les mutations territoriales et le dynamisme socio-économique qui ont marqué l'ensemble de l'espace régional, fait désormais partie intégrante de la couronne périurbaine immédiate de la ville de Dakar. Située aux environs de 35km de celle-ci, elle a acquis le statut de commune de droit commun suite à l'application du

[158] IAGU : « Diagnostic territorial ». Rapport consolidé, mai 2007, page 26.

décret 2002-171 du 12 février 2002 ; puis s'est détachée à cette occasion de la tutelle administrative de la communauté rurale de Yène dont elle dépendait jusqu'alors.

En dépit de cette communalisation entamée peu d'années plutôt avec la création de la commune de Sébikotane, on constate du point de vue des activités économiques et des usages et pratiques locales, le territoire reste encore fortement ancré dans la ruralité. On peut même s'interroger sur le bien fondé de l'analyse de la notion de « ville » dans un espace essentiellement rural ; mais en référant à l'analyse conceptuelle dans la partie théorique de la présente étude, on peut ne pas s'étonner[159]. Un autre aspect non négligeable qui vient étayer l'ambigüité de l'usage de la notion « ville » est sa surface urbanisée évaluée en hectare ; en 2008 celle-ci représente 56 ha sur une superficie totale de 3023 ha, soit 2% de l'espace communal. De plus, les zones urbanisées fortement dispersées dans l'espace restent isolées les unes des autres faute d'axes et de moyens de communication internes. Les données statistiques publiées en juin 2008 par l'Agence Nationale des Statistiques et de la Démographie (ANSD) indiquent une croissance démographique assez élevée 2,23%, de 2005 à 2009. En effet, la population passe de 13.134 habitants à 14.349 habitants entre ces deux dates.

Eu égard à cette situation socio-économique marquée par une ruralité encore dominante, le véritable motif, qui à titre hypothétique, a guidé les autorités nationales a érigé Dianniadio en commune de droit commun réside dans une vision prospective. Autrement dit, jouissant d'une position stratégique (point de jonction entre les routes nationales 1 et 2 reliant la presqu'île de Dakar aux autres régions du pays et même des États limitrophes) ; et, de multiples autres potentialités naturelles, telle la disponibilité de réserves foncières à seulement quelques encablures de la capitale économique et administrative du Sénégal, cet espace va devenir peu d'années plus tard, la zone ciblée par l'État pour accueillir de grands investissements dont le projet de plateforme économique et logistique constitue le noyau central.

Dans le cadre d'une étude effectuée préalablement pour analyser l'impact du projet sur la pauvreté, publiée en mai 2007, sous les directives de l'Agence de mise en œuvre de la plateforme du millénaire de Diamniadio (AMPMD), créée à cet effet, il est prévu que 250 ha soit 30% du site réservé seront consacrés aux habitations afin de loger 25.000 ménages, c'est-à-dire une population supplémentaires de 300.000 habitants. Auparavant, bien avant son érection en commune, le site de Diamniadio a vu se développer en son sein les germes de multiples enjeux liés directement au foncier et à l'évolution de l'occupation spatiale. De tout le territoire de la communauté rurale de Yène, à laquelle il était rattaché administrativement, il est sans doute le lieu le plus sensible, le plus sollicité du point de vue de production

[159] Au Sénégal la définition de la ville s'appuie sur des critères d'ordre administratif (Cf. cadre théorique)

de l'espace pour des besoins d'habitat. Le caractère informel d'attribution de terrain à usage d'habitat ou d'activités agricoles, la position géographique stratégique à la croisée de chemin des plus importantes agglomérations du pays (Dakar, Thiès, Mbour, Kaolack), constituent autant de facteurs explicatifs de l'attraction de Diamniadio sur des populations venant des régions de l'intérieur du pays. Ces migrants à la recherche de conditions de vie plus clémentes trouvent ainsi les opportunités de pouvoir exercer quotidiennement dans les grandes villes tout en résidant dans une localité où le coût du logement est encore dérisoire car fortement basée sur l'auto-construction sans respecter les normes urbanistiques définies dans le Code de l'urbanisme. La densification anarchique de l'habitat, conséquence de l'occupation des espaces interstitiels des quartiers anciens, situés entre les chemins de fer et la route nationale ; puis l'extension de l'habitat dans la partie Sud du grand carrefour, incite les autorités locales avec la collaboration du service départemental d'urbanisme de Rufisque à « *procéder à la restructuration de la zone et à la mise en place de lotissements modernes afin de faire face à la forte demande de parcelles* » (article de Mamadou Khouma 2007 : 62). En effet, deux programmes de lotissements administratifs furent lancés, d'abord en 1994 dans le but de régulariser les quartiers traditionnels déjà densément peuplés, puis en 1997.

Cependant, les multiples problèmes et contentieux intervenus lors du dernier programme de lotissement, puis la fameuse annonce de création d'une ville nouvelle par le chef de l'État Abdoulaye Wade, soulèvent d'ores et déjà des enjeux qui risquent de faire figure d'obstacles à la création d'un pôle économique, industriel et commerciale hautement fonctionnel à Diamniadio. L'ampleur et la brutalité de l'occupation spatiale sont telles qu'une grande part du site devant abriter la plateforme économique est quasiment occupé. Très tôt les habitants de Diamniadio, rejoint, à cet effet, par d'autres migrants de localités plus ou moins lointaines à l'intérieur du pays, ont pris conscience de l'intérêt de se procurer de lopins de terres dans de vastes étendues qui s'étendent à perte de vue. La brutalité de la colonisation du site ainsi que le phénomène « *d'anticipation urbaine* » défini comme « *un comportement d'acteurs qui se positionnent dans l'attente de situations meilleures* » ont occasionné l'occupation de la quasi-totalité des réserves foncières. Par conséquent, l'État accuse un grand retard pour la recherche de 2.500 hectares devant abriter la plateforme économique de Diamniadio dans la mesure où les 2/3 du site ciblé est déjà occupé par les populations.

2.1.2. Diamniadio et le projet de ville nouvelle

Depuis son accession à la souveraineté nationale, les différents gouvernements qui se sont succédé à la tête de l'État du Sénégal ont tous placé au cœur de leur politique de développement économique et social la problématique de la pauvreté et des disparités socio-économique. Ainsi, avec le

soutien de partenaires au développement plusieurs types d'actions, sous formes de recensement de populations, d'habitats, d'enquêtes ménages (ESAM), d'études de planification (PNAT, DSRP, etc.), ont été mise en œuvre dans le but d'éradiquer la pauvreté et de réduire les disparités socio-économique.

En effet, dès les premières années de son mandat à la Présidence de la République (2007-2007), Wade Abdoulaye décide de passer à une vitesse supérieure afin de concrétiser les objectifs de croissance accélérée et de réduction de la pauvreté à travers à un certain nombre de projets jugés « trop ambitieux » par l'opinion publique sénégalaise. En mettant en avant son esprit de « visionnaire » dont il est souvent étiqueté, il persiste et maintien ses ambitions dans l'espoir de séduire puis d'obtenir l'adhésion de grands bailleurs de fonds. L'État du Sénégal cherche à bénéficier du concours des fonds alloués par le Congrès américain à travers le Millénium challenge corporation (MCC), organisme mis en place pour gérer les programmes MCA. De plus le Sénégal a réalisé de progrès significatifs en matière de bonne gouvernance, de liberté économique et d'investissement social entre autres indicateurs de performance indispensable pour être éligible au programme MCA. Ainsi se présente l'opportunité d'intégrer les projets de l'État dans « un programme d'investissement cohérent et pertinent » susceptible d'obtenir l'accord du MCC. Au bout d'un long processus de préparation d'un compact (« analyse des contraintes à la croissance ») d'études diagnostiques socio-économique transversales, les projets proposés, dont la plateforme économique de Diamniadio, ont eu échos favorable au Congrès américain. La plateforme s'appuie et se conforme aux stratégies de croissance accélérée (SCA) et de réduction de la pauvreté défini par l'État. Mais elle répond aussi à des exigences, plus que jamais nécessaires, d'aménagement du territoire dans le but de désengorger les espaces agglomérées de Dakar, puis d'améliorer la mobilité urbaine au sein de l'agglomération.

Cet objectif principal est bien souligné dans l'introduction de l'étude menée par l'USAID en juin 2005, selon laquelle « le projet de plateforme du millénaire de Diamniadio contribue à relever le niveau de croissance économique plafonné à 5% pour le mener à 8% en moyenne par an afin d'atteindre les OMD, notamment la réduction de la pauvreté de moitié à l'horizon 2015 au Sénégal tels que définis dans le Document de stratégie de réduction de la pauvreté et le Schéma de croissance accélérée ». Les stratégies définies cherchent à placer le secteur privé au cœur de la promotion de la croissance accélérée et de création d'emplois durables particulièrement chez les jeunes. L'atteinte de ces orientations nécessite indéniablement la mise en place d'un cadre macroéconomique sain et favorable aux investissements. Par ailleurs, l'insécurité foncière et la lourdeur des procédures administratives pour l'accès aux terrains constituent une grande entrave au secteur privé, et limite alors ses possibilités de contribution à la croissance économique accélérée. Tel est le constat révélé à la suite d'une étude réalisée en 2002 par l'APIX-FIAS, qui précise par des chiffres concrets les contraintes au développement du secteur privé. Les

résultats de l'enquête indique que « le manque d'infrastructures et l'accès au terrain ont été cités par, respectivement, (65%) et (54,9%) des entreprises interrogées » (USAID du peuple américain juin 2005 : 3).

C'est dans ce contexte de prise de conscience des principales entraves à la croissance économique qui incite les autorités à la réflexion sur l'aménagement d'une plateforme économique et logistique multifonctionnelle. Pour le choix du site, Diamniadio présente des atouts bien visibles. Carrefour de jonction des routes nationales 1 et 2 reliant Dakar au reste de pays et de la sous région Ouest africaine, il peut être une alternative de désengorgement de la ville de Dakar tout en assurant en même temps une meilleure insertion des pôles régionaux dans l'économie nationale. Mais aussi, vu que le projet est déclaré d'utilité publique, il devrait permettre de résoudre le problème de l'insécurité foncière en mettant à la disposition de l'État l'assiette nécessaire à l'aménagement de zones industrielle, commerciale et à usage d'habitat.

Le projet de plateforme accorde une priorité à l'industrie et le commerce, deux secteurs très promoteurs fortement affectés par l'insécurité foncière, la lourdeur des procédures d'accès à la terre, alors que celle-ci constitue une ressource indispensable pour leur besoin d'exploitation, de production et d'éventuelle extension. Les statistiques actuelles montrent que 80% des industries recensées au Sénégal se concentrent sur l'agglomération Dakaroise, soit 0,25% du territoire national. Par conséquent, les unités industrielles sont confrontées aux rudes épreuves des perpétuels embouteillages notés en permanence dans cet espace exigu, entrainant ainsi une baisse de productivité estimée à plus de 200 millions de dollar par an (USAID du peuple américain juin 2005 : 3). En effet, sur les 2.500 hectares à aménager pour le projet, il a été prévu que 2.000 hectares soit 80% du site seront consacrés aux activités industrielles et commerciales. La finalité de cette option est de rendre le secteur industriel plus performant, plus compétitif, de résoudre le problème, plus que jamais récurrent, d'accès au foncier et d'emploi des jeunes. Le site devrait donc permettre d'accueillir des unités industrielles existantes à délocaliser de la baie de Hann, mais aussi de favoriser la création de nouvelles industries. D'ailleurs, il n'est pas inutile de signaler que certains industriels ont déjà donné avis favorable à une éventuelle relocalisation sur le site de Diamniadio. En illustration, nous reprenons en intégralité cet encadré faisant foi de l'accord de la société Plastique et Élastomère du Sénégal (PES) tiré de l'étude effectuée par l'USAID en juin 2005 :

La société PES est une industrie qui produit et vend des matelas en mousse de polyuréthane sous la marque Reflex. Cette société très dynamique a su s'imposer dans son secteur pour en devenir le leader. Les motifs évoqués par son dirigeant comme opinions favorables à la relocalisation sur Diamniadio sont :

- Possibilité d'extension ;

- Réduction des pertes dues à la congestion de Dakar ;

- Volonté de bâtir une nouvelle industrie plus moderne utilisant les dernières technologies de son secteur

- Possibilité de joindre plus facilement la clientèle des autres régions en réduisant les distances de transport ;

- Volonté de saisir l'opportunité d'un marché de proximité occasionné par le développement de l'habitat dans la plateforme et son hinterland.

Ainsi, sur la base de ces propos soutenus d'ailleurs par d'autres chefs d'entreprises installés à Dakar, on peut dire que les probabilités d'adhésion du secteur privé au projet de l'État restent importantes. En réalité l'engouement des industriels s'explique par la priorité accordée au foncier avec le projet d'aménagement et de viabilisation de terrains destinés aux activités du secteur secondaire. Cette initiative pourrait constituer un véritable soulagement, si elle réussit à être concrétisée réellement, surtout pour les nombreux dossiers de demande de régularisation de terrains en titre foncier ou en bail, dont certains sont en cours depuis près d'une décennie. Il en est ainsi pour le Groupe Talix et les Grand Moulins de Dakar, deux entreprises qui disposent, respectivement, de parcelles de 37 hectares et 5 hectares à Diamniadio, dans lesquelles elles ambitionnent d'investir pour les besoins d'extension de leurs activités industrielles. Mais, en dépit de la disponibilité de moyens humains, logistiques et financiers, ces entreprises sont confrontées à « *la non obtention de bail dont les procédures sont [pourtant] enclenchées depuis février 2003* » pour le Groupe Talix. On retient de ces enquêtes de l'USAID que le « *facteur déterminant pour qu'un investisseur stratégique s'installe et investisse est La propriété foncière privé sur la parcelle à travers un contrat de bail ou un titre foncier* ».

Pour disposer de données plus détaillées sur la demande de terrains effectuée sur le site de Diamniadio, l'USAID a procédé à une collecte de données à l'endroit de certaines structures directement impliquées au projet de plateforme. La municipalité de Diamniadio, l'Apix, le Ministère de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, ainsi que l'Aprosi, ont fait l'objet d'intenses investigations notamment pour des besoins d'exploitation d'informations liées aux demandes de terres quelqu'en soit l'usage. Le cumul des totaux des demandes recensées au niveau des structures précitées, synthétisé dans un tableau

récapitulatif de la situation actuelle[160] de besoins en foncier aménagé, équivaut à une superficie de 1214 ha net, soit près de la moitié (46%) de la surface totale projetée pour l'aménagement de la plateforme. En plus de ces besoins, il est prévu une demande potentielle concernant les surfaces réservées, entre autres, pour les éventuelles industries de la Baie de Hann à relocaliser, les équipements marchands, les projets de lotissements sociaux de la commune et des promoteurs immobiliers. Les équipements marchands prévus dans le site de Diamniadio devraient permettre, à la fois de décongestionner le Port autonome de Dakar et de réduire les problèmes liés à la mobilité urbaine. Ils devraient être constitués d'un port sec, d'une gare de gros porteurs d'une superficie de 30 ha, pour délocaliser certaines activités d'import export du port autonome de Dakar, ainsi que d'une gare urbaine et régionale de 370.000 m^2. L'ensemble qualifié de potentiel économique devrait couvrir une superficie de 1426 ha. L'expression de ces demandes chiffrées explique, en quelque sorte les besoins d'aménagement d'une plateforme de 2.500 ha à Diamniadio.

A travers l'analyse de ses objectifs, et de ses orientations stratégiques, il est indéniable que le projet de plateforme du millénaire constitue une des plus ambitieux de l'histoire du Sénégal indépendant. La ville de Diamniadio devrait, après concrétisation des investissements en vue, bénéficier de nouveaux atouts permettant la consolidation de ses énormes potentialités en matière de développement local. D'un terroir dortoir à dominante rurale, elle jouirait pleinement du statut de ville satellite de Dakar, de ville relais, avec les multiples emplois susceptibles d'être générés par le projet. En d'autres termes, elle exercerait une attraction considérable sur les populations des régions de l'intérieur, à qui les investissements seraient sans doute opportuns pour la satisfaction des recherches d'emploi.

Pour assurer un bon fonctionnement du projet, de l'élaboration jusqu'à l'ultime étape de la réalisation, l'État a crée par le Décret 2005-487, l'Agence de mise en œuvre de la plateforme du millénaire de Diamniadio (AMPMD). Il s'agit d'une structure institutionnelle, placée sous la tutelle de la Primature, chargée entre autre de veiller à la mise en œuvre du projet, et de l'identification des impacts sociaux et environnementaux. Malgré les nombreux avantages qu'il présente, notamment pour les entreprises du secteur privé en difficulté d'accès à un foncier bien sécurisé, l'aménagement d'une plateforme multifonctionnelle en vue depuis 2005 peine jusqu'à présent sortir de terre. D'ailleurs, l'analyse des discours portant sur ce projet, nous semble indiquer clairement que celui-ci est complètement sans suite, pour ne pas dire abandonné, en dépit d'un début prometteur marqué par l'adhésion du Congrès américain.

[160] La demande actuelle est constituée par les expressions de besoins répertoriés au niveau des différentes sources (exploitées par l'Usaid), auxquelles s'ajouteront les surfaces occupées par les titres fonciers recensés ainsi que les espaces habités à restructurer.

2.1.3. Une politique de tâtonnement de l'État : déception des populations

L'État du Sénégal, à travers ses plus hautes institutions a toujours soutenu l'idée selon laquelle la plateforme est plus que jamais appuyée par les américains. Est-ce une façon de faire taire la presse privée sénégalaise qui a fait couler beaucoup d'encre dans le cadre de ce projet, notamment suite au désistement de financement du Congrès américain. Si cela a suscité autant de bruit de la part de l'opinion publique sénégalaise, et de la presse privée en particulier, c'est tout simplement parce, la responsabilité de l'État, sur le retrait de financement du MCC, est indexée. Au moment où les bailleurs américains étaient en phase finalisation pour des investissements destinés à l'aménagement d'une plateforme à Diamniadio, l'État du Sénégal signe une convention avec le Groupe JAFZA pour la création d'une zone économique similaire, dans le même espace géographique. En effet, à force de vouloir être trop ambitieuses, les autorités nationales ont par ricochet provoqué le recul des américains, qui ont préféré non pas suspendre le financement de la plateforme, mais plutôt de le réorienter dans d'autres secteurs (agriculture, infrastructures) dans les régions du Nord-est et du Sud-est. Autrement dit, il faut désormais compter sur le groupe JAFZA pour la mise en place d'une zone économique industrielle et commerciale.

Le groupe émirati Jebel Ali Freezone (JAFZA), filiale du multinational Dubaï Port World[161], est en accord avec le gouvernement du Sénégal depuis le 17 janvier 2006 pour la réalisation d'une zone économique intégrée spéciale à Dakar (DISEZ). Comme la plateforme du millénaire, la DISEZ « *est un espace d'accueil d'activités économiques qui a pour vocation d'offrir un ensemble d'infrastructures et de services qui assurent aux entreprises les meilleurs conditions d'exercices de leurs activités.* ». A travers les objectifs qu'elle s'est assignée, la DISEZ s'apparente réellement à une sorte de doublure du projet délaissé par le MCC à Diamniadio. En décrivant les différentes composantes de la zone économique spéciale, l'Apix précise qu'elle « *comprendra un parc industriel, des espaces de services, des bureaux et une plateforme logistique, mais également, ultérieurement une zone commerciale, des complexes touristiques, et des zones résidentielles*».

Le fait de vouloir réaliser les mêmes types d'investissements, qualifiés de grandes envergures, dans un même espace géographique, en l'occurrence la zone périphérique à l'Est de la région administrative de Dakar, par des bailleurs issus de sphères géographique et idéologique différents, sans aucune coordination entre eux n'a pas manqué d'engendrer des frustrations puis de remettre en question certains accords négociés avec l'un des partenaires financiers. Logiquement, les partenaires américains estiment inutile d'injecter des millions de dollars dans un gigantesque projet au moment où JAFZA en

[161] Le groupe DP World est chargé de gérer, depuis 2007, le port autonome de Dakar pour le rendre plus compétitif au niveau de la région Ouest africaine.

contact avec les autorités sénégalaises manifestent l'intention de financer des investissements similaires ou presque. Pour des considérations de rentabilités économiques, il est plus juste et judicieux de transférer les fonds alloués par le MCC vers d'autres secteurs non moins importants pour faire émerger de nouveaux pôles régionaux de développement puis rendre l'économie nationale plus compétitive au sein de la région ouest africaine. Le nouveau défi du MCC est de réorienter ses actions dans le domaine des infrastructures routières et des aménagements hydrauliques pour désenclaver des régions à fort potentialités économiques. Il s'agit, en ciblant les espaces frontaliers au Nord-Est et Sud du Sénégal, d'assurer une plus grande fluidité avec les pays voisins, mais aussi de promouvoir l'agriculture irriguer en prônant une gestion et un usage rationnel des ressources en eau disponibles.

Toutefois, l'annulation de la plateforme a suscité désolation et déception de la part des populations de la commune de Diamniadio, qui y voyaient un espoir en matière de promotion d'emploi et de réduction de la pauvreté. En plus, l'annulation de la plateforme laisse planer des doutes sur les possibilités de concrétisation de la zone économiques intégrée spéciale, car il est difficile, présentement, de déterminer avec exactitude les limites géographiques de l'assiette foncière concernée. La seule information, d'ailleurs relative, qu'on dispose est qu'elle doit se réaliser dans un espace à cheval entre les départements de Rufisque et Mbour. Lors de nos enquêtes de terrain, Monsieur Kane Ibrahima du service départemental des Domaines de Rufisque, en confirmant l'existence du projet de création de cette zone économique spéciale, nous révèle que celle-ci va s'étendre sur 200 hectares. Tandis que du côté du gouvernement, l'Apix précise que 12.000 hectares constitueront des réserves foncières qui permettront de planifier le développement et l'extension de la zone ; mais la première phase va couvrir 718 hectares. Cela constitue, à notre avis, une première incohérence pouvant entraver le bon déroulement de ce grand projet. On perçoit très mal dans le cadre d'un si important projet, l'absence de coordination entre l'État et le bureau des Domaines, qui constitue un service incontournable pour toute action concernant le foncier. Il importe à cet effet de souligner que le service des domaines, à travers ses trois organes (enregistrement, recouvrement, et conservation), veuille au respect strict des règles et normes édictées en matière de transaction foncière. Par respect des principes de transparence, l'implication des agents du bureau des domaines, dans toutes les phases du projet, reste donc indispensable.

L'autre inquiétude qui ne manque pas de soulever de murmures de la part de l'opinion publique nationale, c'est le retard noté dans le démarrage des premières étapes de la réalisation. Selon un document de vulgarisation du projet mis en place par l'Apix, les travaux de clôture du site sont prévus en début 2011, puis l'installation des premières entreprises une année plus tard, en début 2012. Le moins que l'on puisse dire c'est que jusqu'à présent la moindre petite pierre n'est encore sortie de terre dans le site du projet, dont les limites géographiques sont à ce jour mal connues. La patronne de l'Apix, Aminata

Niane, dans le but de faire taire les rumeurs portant sur un retrait du Groupe émirati, a utilisé la crise qui a fortement frappé les Emirats en 2008 comme prétexte pour justifier le retard du démarrage de la zone économique spéciale. Ainsi, elle a tenu devant le Conseil Économique et Social (CES) en avril 2009 la déclaration suivante : « *Nous avons renégocié, même si nous n'avions jamais rompu le contact. Et, nous nous sommes entendus pour que DP World reprenne le projet. Aujourd'hui, nous sommes en fin de discussion avec DP World, pour la reprise du contrat. […] Voilà où nous en sommes avec ce projet. Nous comptons redémarrer bientôt* »[162]. On a l'impression d'assister à un jeu de cache-cache où les acteurs tournent autour d'un cercle vicieux sans issue en retombant toujours au point de départ. Dans ces conditions marquées par un flou ininterrompu les populations ont bien raisons de penser au désistement des émirats, après celui des américains dans le cadre de la plateforme du millénaire.

Avec le silence qui prévaut depuis un certain temps, aussi bien du côté de l'État que des bailleurs émirati, sur la suite à accorder au projet de la zone économique intégrée spéciale, les espoirs de sa mise en œuvre s'amenuise de plus en plus. Les autorités nationales, mises en cause d'ailleurs dans cette situation en portant leur choix sur le JAFZA plutôt que sur les fonds du Millénium challenge account, semblent être bien informées d'un éventuel désistement du groupe émirati sans pour autant vouloir l'avouer ouvertement aux populations sénégalaises, particulièrement celles à qui ce projet suscite beaucoup d'espoirs. Par conséquent, un éventuel départ du groupe JAFZA risquerait de fragiliser la politique des gouvernements de faire de la région de Dakar un « hub » industriel et commercial de l'Afrique de l'Ouest.

D'autant plus qu'un autre projet d'envergure, qui tient à cœur les gouvernements du Sénégal depuis les premières années d'indépendance, peine depuis à sortir de terre de telle sorte que certains l'assimilent à un « *serpent de mer* ». Il s'agit de l'exploitation des énormes gisements de fer de la région du Sénégal oriental. En fait, un accord signé entre les autorités par l'intermédiaire de la MIFERSO, et un géant mondial de la sidérurgie, Arcelor Mittal, en juillet 2007 prévoit l'extraction du minerai de fer dans le cadre d'un projet estimé à 2,2 milliards de francs CFA[163] avec quatre composantes majeurs dont l'épine dorsale est le port minéralier prévu sur un site de 250 hectares entre Bargny et Minam non loin de Diamniadio. Cette infrastructure portuaire, qui, selon les autorités du ministère des mines et de l'industrie, sera le premier port africain en eau profonde et qui permettra de recevoir les plus gros navires callant jusqu'à 350.000 tonnes, associera des industriels sénégalaises et maliennes en collaboration avec le groupe

[162] http://www.sendeveloppementlocal.com, consulté le 11 mars 2012.

[163] Site internet du Ministère des mines de l'industrie et des PME du Sénégal (© 2010), http://www.industrie.gouv.sn, consulté le 20 mars 2012.

Arcelor Mittal bien sûr. Sur une vision prospective, on mesure à sa juste valeur le rôle économique considérable que ce programme d'infrastructure pourrait jouer dans l'espace régional Ouest-africain. Malheureusement, sa mise en œuvre est confrontée à une conjoncture économique internationale qui a sensiblement touché le secteur de la métallurgie, particulièrement le numéro un mondial de l'acier Arcelor Mittal en 2008[164]. Frappés par une crise financière très aigue, Arcelor Mittal met entre parenthèse les investissements prévus dans le cadre de l'exploitation des gisements de fer du Sénégal oriental. Ainsi, s'allonge la liste des investissements inachevés dans la région de Dakar avant même le démarrage des travaux (d'enter dans une phase de réalisation). En dépit de leur importance économique considérable, l'essentiel des programmes d'envergures projetés par les autorités nationales articulés autour de la Stratégie de Croissance Accélérée, dans l'espace géographique allant des zones périurbaines à l'Est du département de Rufisque jusqu'à la communauté rurale de Diass (département de Mbour) connaissent une issue incertaine, presque sans suite.

Néanmoins, les autorités nationales peuvent toutefois porter leur espoir sur certains grands projets de l'État actuellement en cours de réalisation comme l'aéroport international Blaise Diagne qui sera bien sûr relié à la ville de Dakar par l'autoroute à péage dont les premiers tronçons sont déjà ouverts à la circulation depuis août 2009.

2.2. L'AIBD : un hub dont la réalisation évolue au ralenti

Depuis les premières décennies de l'achèvement de l'instauration d'un vaste territoire colonial, en Afrique de l'Ouest au XIXeme siècle, les autorités françaises s'intéressent à la mise en place d'équipements et d'infrastructures de communication pour une exploitation optimale de la colonie sur le plan économique mais aussi en faire une importante base militaire. Il fallait alors choisir un espace central, sur la base d'un certains nombres de critères, qui doit servir à la fois de zone de départ et de convergence de l'ensemble des « *pôles de communication* »[165] mis en place au sein de la colonie. A cet effet, rappelons que, fort de ses potentialités naturelles liées à sa position géographique privilégiée, Dakar devient le noyau d'un important réseau de communication dont l'objectif principal est le désenclavement des régions de production agricoles et minières de l'intérieur de la colonie. Ainsi prend forme, progressivement trois « *pôles de communication* » : maritime (port de Dakar), ferroviaire (chemin de Dakar-Saint-Louis achevé en 1885, puis le Dakar-Niger) et aérien (aménagement de l'aéroport Dakar-Yoff).

---

[164] On se souvient encore des manifestations organisées en fin 2008 par les syndicalistes d'Arcelor à Paris pour contrecarrer l'annonce de la suppression de milliers d'emplois faite par les responsables du géant mondial de l'acier.

[165] Expression utilisée par Jacques Charpy, 2007 pour faire allusion aux infrastructures de transport

Centre stratégique de commandement, de concentration des pouvoirs, lieu de prise de décision des pouvoirs des autorités coloniales, Dakar se voit très vite, dès le début du XXeme siècle, dotée d'importantes infrastructures de communication aussi denses que variées, qui n'existaient nulle part ailleurs en Afrique de l'Ouest francophone. Sur ce point, dans un contexte de rivalités coloniales, de géopolitique internationale minée par des conflits armés d'échelle planétaire (les deux guerres mondiales), la nécessite de création d'une base aérienne en Afrique de l'Ouest devient une des priorités de la politique française dans les colonies. Considéré comme un principal raccourci pour effectuer un trajet Europe-Amérique, Dakar abrite les premiers équipements aéroportuaires de la colonie ; déjà en 1910, le Gouvernement général eu le privilège d'acquérir d'appareils aéronautiques devant assurer les liaisons Dakar-France avec le prolongement de la ligne France-Casablanca en 1925. L'internationalisation de la deuxième guerre mondiale, qui s'est manifestée par la diversification des champs de batailles[166], a fait de Dakar un carrefour aérien incontournable, d'où la création d'un nouvel aéroport sur un terrain, répondant au mieux à la volonté des autorités de mettre en place des infrastructures aéroportuaires de dimension internationale, à Yoff[167]. Depuis, cet aéroport baptisé Léopold Sédar Senghor, en mémoire au premier Président de la République sénégalaise, après sa mort en 1996, a fait l'objet de beaucoup de travaux de réhabilitation, de modernisation suivant le rythme de progression de l'environnement des échanges mondiaux de biens et services mais aussi des mouvements des voyageurs.

Toutefois, d'ici quelques années, cet équipement qui a largement contribué au rayonnement de Dakar, en lui attribuant des fonctions digne d'une métropole internationale, deviendrait un bon souvenir, car doit cesser toutes activités aéroportuaires pour se reconvertir en cité des affaires, après la mise en service du nouvel aéroport international Blaise Diagne à une cinquantaine de kilomètre environ de la ville de Dakar. L'idée de délocalisation de l'aéroport de Dakar remonte au début de la décennie 1990 au moment où le socialiste Abdou Diouf était Président de la République sénégalaise. Cette initiative visait à faire face aux réelles menaces d'insécurité que constitue l'explosion urbaine des quartiers situés aux alentours de l'aéroport Léopold Senghor ; mais aussi, à favoriser le désengorgement de la ville de Dakar. En effet, après visites et études de terrains à Keur Massar et Yène, villages situés à l'Est de la région ; finalement, compte tenu de sa proximité par rapport au centre ville et la disponibilité de réserves foncières, Keur Massar fut retenu pour abriter le nouvel aéroport de Dakar. Cette annonce n'a pas tardé à déclencher un véritable boom démographique, à tel point qu'en moins d'une décennie il s'est transformé

[166] Dakar elle-même fut le théâtre d'affrontement, en septembre 1940, opposant les partisans de la France libre incarnée par le Général De Gaulle soutenus par les anglais, et les partisans de Vichy.

[167] Il s'agit de l'un des plus anciens villages des Lebous de la presqu'île du Cap-Vert. D'ailleurs, Sous la tutelle administrative de la ville de Dakar, cette localité fortement attachée à son passé jouit encore de son statut de village malgré sa très forte urbanisation.

en un véritable village urbain, suite à une urbanisation brutale et spectaculaire. Le rêve de certains dakarois de se procurer de terrains à usage d'habitation à Keur Massar pour profiter au mieux de la proximité de l'aéroport en vue, va très vite tourner au cauchemar, suite à la décision du chef de l'État Abdoulaye Wade dès son arrivée au pouvoir en mars 2000 de transférer le nouvel aéroport à Diass, dans le cadre de ses grands projets.

2.2.1. Une mégastructure, un grand défi

Longtemps inséré dans les politiques d'investissements socio-économiques des gouvernements socialistes durant les derniers quinquennats du Président Abdou Diouf, le projet de création d'un nouvel aéroport international de grande envergure a connu ses premières étapes de réalisation qu'à partir du second mandat du Président Abdoulaye Wade (2007-2012). Ce dernier, après sa réélection à la magistrature suprême de l'État se lance dans un vaste programme d'infrastructure, dont l'AIBD, afin d'atteindre son objectif de faire du Sénégal, dit-il, « *un véritable pays émergent capable de concurrencer les autres zones en expansion dans le monde.* »[168].

Aménagé à une quarantaine de kilomètre de Dakar, cet équipement qui porte le nom du premier député africain noir admis au parlement français, est bien parti pour marquer un tournant décisif de l'histoire de l'aéronautique du Sénégal. Il est conçu pour ne pas s'offrir de comparaison, avec l'actuel AILSS de Dakar, qu'il surclasse de loin dans tous les compartiments comme l'indique les données présentées par les commanditaires (État du Sénégal, Apix). Tout un ensemble d'équipements est prévu sur une superficie de 4000 ha, contre une emprise totale de 800 ha à AILSS, afin de permettre à l'AIBD de répondre pleinement aux normes et standards des grandes puissances occidentales, donc d'avoir les capacités techniques d'accueillir les gros porteurs, les nouvelles générations d'appareils aéronautiques, ainsi que ceux en vue dans le futur. Ainsi, 42.000 m^2 sont en aménagement pour abriter l'aérogare, avec une séparation totale des flux de passagers à l'arrivée, qui s'effectuera au niveau rez-de-chaussée, et de départ, au premier étage. Du côté des pistes, l'innovation la plus importante reste la mise en place de six passerelles télescopiques, alors que l'AILSS n'en dispose même pas d'une. Il s'agit, alors d'investissements sur mesure à mettre en rapport avec les ambitieux objectifs déclinés par les commanditaires du projet dans le but de redonner au Sénégal son statut de leader de l'espace aérien régional. Pour cela le Gouvernement mise beaucoup sur les flux de personnes, les touristes en particuliers, et les mouvements d'aéronefs. En effet, un important dispositif est en œuvre pour permettre d'atteindre un nombre initial de 3 millions de passagers et de « 80.000 mouvements d'aéronefs ». Dans

[168] Cf. résumé de présentation du projet de l'aéroport mis en ligne sur le site http://www.aibd.sn.

un article paru dans le portail web du magazine Jeune Afrique, le 04 avril 2011, signé Cheikh Yérim Seck, il est rapporté que « *le nouveau complexe devrait selon les estimations, absorber un trafic de 54.000 tonnes de fret en 2020. Comparativement, en 2010 l'AILSS a enregistré un trafic d'un peu plus de 1,7 millions de passagers, 24.000 tonnes de fret et 44.000 mouvements d'appareils* ».

Toutefois, la réalisation d'investissement d'aussi grande envergure nécessite, surtout et avant tout, la mise en place d'un dispositif solide de mobilisation de fonds. Étant donné que le projet AIBD s'insère dans un vaste programme de création et de modernisation d'infrastructures conformément aux stratégies de croissance accélérée, l'État du Sénégal privilégie le partenariat public-privé. Vu le coût exorbitant du projet estimé à 350 millions d'euros sur la base d'un « contrat clés en main », la société AIBD S.A. chargé de véhiculer et de coordonnées les différentes phases du projet de la conception à la réception finale des ouvrages s'est dès le départ engagée à collaborer avec des partenaires cités en « référence dans leurs domaines respectifs ». En effet, après lancement d'appels d'offres suivant diverses procédures, et études des différents dossiers de réponses sur propositions technique, un certain nombres d'organismes sont sélectionnés pour intervenir dans l'ouvrage. Les fonctions de gestionnaire sont attribuées à l'entreprise allemande Fraport AG, qui compte à son actif un lot fort important de grands aéroports internationaux, dont celui de Frankfort, New Delhi, Shanghai, Lima, Le Caire. Quant à la conception et la construction de l'ouvrage, elles sont confiées au Groupe Saudi Bin Laden qui a déjà montré ses preuves dans le monde, notamment avec l'un de ses plus grands chefs-d'œuvre l'aéroport de Kuala Lumpur d'une capacité annuelle de 20 millions de passagers par an. L'établissement financier français BNP Paribas et la Banque Marocaine pour Crédit Extérieur (BMCE) assurent la supervision de l'ensemble des transactions bancaires effectuées dans le cadre de la réalisation de l'AIBD, sous le strict contrôle de l'Apix. En plus d'avoir fait recours à un consortium de banques et d'investisseurs l'État du Sénégal a développé une stratégie d'autofinancement partiel des ouvrages de l'aéroport, en imposant depuis 2005 une taxe de redevance des infrastructures aéroportuaires (RDIA) d'un montant de 57 euros par billet pour les passagers de départ de l'AILSS. Le Ministre des infrastructures aériennes Karim Wade, en essayant de bien rassurer les citoyens sénégalais sur les origines des fonds alloués au financement du nouvel aéroport, notamment les apports de l'État, précise qu'avec la mobilisation des taxes sur le prix des billets d'avion en partance de Dakar la réalisation de l'AIBD n'a pratiquement rien coûté à l'État du Sénégal.

2.2.2. Pertinence en matière de développement économique et d'aménagement du territoire

Le choix du site devant abriter le nouvel aéroport n'a pas été un parcours aisé ; c'est en tenant compte de plusieurs facteurs essentiels, validés après diverses étapes de prospection, qu'un terrain situé dans la communauté rurale de Diass, département de Mbour, est jugé rassembler toutes les potentialités

requises pour accueillir l'AIBD. Dans le rapport de présentation du projet mis en ligne, entre autres avantages ayant guidé le choix du site on a relevé : la disponibilité foncière avec une superficie cinq fois celui de l'AILSS, la nature de sol adéquate graveleux latéritique, l'absence de concentration urbaine dans les environs, la bonne accessibilité routière par la RN1, la RN2 et la future autoroute Dakar-Diamniadio, la proximité des zones touristiques. En effet, facilement interconnecté à la ville de Dakar, la future infrastructure aéroportuaire devrait à la fois contribuer au désengorgement de celle-ci et favoriser l'émergence d'un pôle économique en dehors des limites territorio-administratives de Dakar.

En dépit de tous les avantages que suscite la création de ce nouvel aéroport, bien énumérés dans le rapport de présentation du projet, certains adoptent un jugement critique vis à vis de l'idée de la mise en place de cet équipement. En fait, l'idée en tant que telle n'est pas pour autant dérangeant, mais ils exigent que ces fonds d'investissement soient orientés vers d'autres secteurs socio-économiques plus prioritaires. D'autant plus que le site de l'actuel aéroport de Dakar reste encore sous exploité. Comme tout investissement de grande envergure, dans un espace et un secteur quelconque, le nouvel aéroport fait l'objet de débats, dans le monde du politique, des médias, de la société civile, et même entre citoyens ordinaires, sur son urgence, sa pertinence, sa rentabilité, etc.

Notre objectif n'est aucunement de chercher à prendre position dans un champ d'opinions diverses et parfois diamétralement opposées ; mais plutôt de nous positionner en chercheur afin de suggérer des pistes de réflexion en matière d'aménagement du territoire, et de rentabilité économique notamment au niveau de la région ouest africaine.

De ce point de vue, il est aujourd'hui difficile d'imaginer un aéroport international loin de l'agglomération dakaroise compte tenu bien sûr de son poids démographique et de ses activités économiques. Selon les résultats du dernier recensement de la population et de l'habitat 22% de la population sénégalaise résident dans la région de Dakar (RGPH, 2002 : 13). Le diagnostic des activités économiques traduit plus encore la macrocéphalie de la région de Dakar, elle concentre plus de 46% des fonctionnaires sénégalais, 97% des salariées du commerce et des transports, 96% des employés de banques, 95% des entreprises industrielles et commerciales et 87% des emplois permanents (ONU habitat, « profil du secteur urbain de Dakar, 2008 : 6). En effet, la communauté rurale de Diass, à un peu moins d'une cinquantaine de kilomètres de Dakar, devant abriter le nouvel aéroport se présente d'ores et déjà comme un prolongement territorial de la grande métropole dakaroise[169], ou tout simplement un pas en avant vers la création de l'une des plus importante conurbations en cours de création intégrant les

[169] Comparativement, c'est un peu à l'image de l'évolution territoriale de la ville de Paris qui empiète sur les terrains des communes de la banlieue pour installer des équipements pour son propre compte.

départements de Thiès (au Nord-Est) et de Mbour (au Sud-Est) sous l'impulsion de l'autoroute à péage. Dans le moyen terme, la mise en place de l'AIBD serait doublement avantageuse pour les citadins de la capitale, car ils vont être les principaux bénéficiaires du nouveau centre économique aménagé aux portes de leur région, mais aussi les nouvelles infrastructures autoroutières vont constituer une véritable bouffée d'oxygène pour la mobilité intra-urbaine, inter-urbaine et inter-régionale.

Cependant, en orientant notre analyse dans une logique d'aménagement et de planification territoriale, on peut se permettre d'avoir un regard critique sur la situation géographique du nouvel aéroport. Pour s'en rendre compte, il suffit de se positionner dans une échelle plus large, c'est-à-dire de se focaliser sur les disparités socio-économiques entre la façade Ouest et la partie orientale du Sénégal. Rappelons que dans une logique d'exploitation optimale de la colonie du Sénégal en faveur de la métropole française, le territoire national sénégalais se caractérise par un déséquilibre très marqué en terme de concentration des hommes, des équipements, des infrastructures, et des acticités économiques entre l'Ouest dominé par la ville de Dakar, et l'Est pratiquement sous équipés et faiblement peuplé. Les politiques de planification et d'investissement adoptées par les différents gouvernants depuis l'accession à la souveraineté nationale ont contribué au renforcement des disparités spatiales.

Carte 14 : Un pôle économique en cours de réalisation dans le triangle Dakar-Thiès-Mbour

L'étude du maillage administratif et territorial du Sénégal met bien en exergue le contraste entre l'Ouest et le « *désert* » sénégalais. Plus de deux-tiers des collectivités territoriales se concentrent à l'Ouest d'une ligne allant de Dagana (dans la vallée du Fleuve Sénégal au Nord) à Sédhiou (dans la région naturelle de la Casamance). Ces entités territoriales, dans l'ensemble densément peuplées, ont des superficies relativement réduites, contrairement aux vastes collectivités locales isolées dans la partie Est du pays. Il en est de même pour le découpage en circonscriptions administratives. Le département de Ranérou-Ferlo vaste de 4559 km^2 est à elle seule plus étendue que les régions de Dakar, Thiès, Ziguinchor et Fatick réunies. N'est-il pas plus logique et judicieux, par mesure de réduction de ces disparités, de privilégier plutôt une politique de création d'un grand pôle économique à l'Est du pays capable de jouer un rôle de contrepoids à l'agglomération dakaroise ?

Les autorités doivent alors faire preuve d'un minimum de volonté politique, en ne perdant pas de vue que tout projet de développement du Sénégal, visant à faire de Dakar le centre économique de l'Afrique occidentale, doit prendre en compte l'échelle régionale. Il s'agit alors de mettre en avant l'efficacité, la durabilité, la pérennité, dans un cadre d'intégration régionale, d'autant que la position excentrée de la ville de Dakar par rapport à son arrière pays ne facilite pas les échanges ; donc la promotion d'un pôle régional relais à l'Est du Sénégal peut favoriser la densification du vaste réseau d'échange rayonnant à partir de Dakar. Ainsi, le projet de création d'un nouvel aéroport international peut même servir de vecteur d'aménagement d'une métropole d'équilibre dans une région jouissant d'une position géographique stratégique en matière d'échanges interrégionaux.

Cependant, dans ce cas de figure précis, la finalité n'est pas d'abandonner totalement l'AILSS. Au contraire, situation géographique, l'ampleur démographique et les fonctions économiques de la région de Dakar, exigent le renforcement des activités aéroportuaires pour que l'AILSS conserve toujours son statut de premier aéroport du Sénégal, voire de l'Afrique occidentale sur tous les secteurs. La concrétisation d'une telle vision s'inscrit aujourd'hui dans le domaine de l'illusoire, étant donné l'importance accordée à l'AIBD et la grande avancée des travaux.

En fait, notre idée de réduction des disparités socio-économique puis de promotion d'une politique d'intégration régionale sophistiquée permettant à l'agglomération dakaroise de bien exercer des fonctions de leaders économiques, prône pour la mise en place d'un nouvel aéroport international bien équipé dans le Sénégal orientale en adoptant parallèlement un programme de modernisation et d'extension de l'actuel aéroport afin qu'il réponde au maximum aux standards internationaux. Certes, la question des fonds pour mettre en œuvre un projet si ambitieux va logiquement se poser, mais là on s'appuie sur l'hypothèse selon laquelle l'AIBD n'est pas encore en construction, pour que son financement soit partagé entre un projet de

modernisation de l'actuel aéroport et l'aménagement d'un nouvel international qui sera bien entendu de moindre envergure que l'AIBD. L'objectif c'est tout simplement de créer un cadre d'amenuisement des disparités spatiales via un équipement structurant de dimension internationale avec toutes ses conséquences socio-économiques. Le projet du nouvel aéroport, actuellement en cours n'est pas pour autant une mauvaise idée, au contraire, ce qui paraît dérangeant aux yeux d'un spécialiste d'aménagement du territoire c'est surtout sa situation géographique. Non seulement il contribue à creuser davantage le fossé qui existe entre la façade occidentale et les régions orientales, mais aussi dans le moyen ou le long terme d'engendrer des risques d'encombrement et de blocage de l'unique porte d'entrée et de sortie de Dakar.

L'une des principales préoccupations qui inquiètent certains analystes très attentifs au projet du nouvel aéroport relève de sa rentabilité et de l'influence de son coût exorbitant sur le quotidien des populations sénégalaises. En dépit de la mise en place d'une taxe de compensation permettant de garantir l'autofinancement partiel, une importante incertitude plane encore sur les capacités d'atteindre l'objectif principal d'augmenter considérablement le nombre de touristes arrivant par voie aérienne. L'atteinte de cet objectif est éminemment essentielle en termes de rentabilité des investissements ; mais la situation actuelle est encore trop loin des trois millions de touristes projetés pour la première année de mise en service de l'ouvrage. Les données statistiques que nous avons pu trouver renseignant les mouvements d'aéronefs et les flux de passagers concernent l'année 2007. Elles indiquent des entrées globales enregistrées à l'AILSS qui se chiffrent à 726.624 passagers dont 496.066 touristes, 47.134 en transit, et 138.424 résidents (SES Dakar 2007 page 174). La situation ne semble pas évolué, car dans une étude plus récente publiée en 2011, l'historien Arnaud Pautet (2011) présente une carte thématique de synthèse portant sur le tourisme en Afrique de l'ouest classant le Sénégal dans la catégorie des États africains accueillant annuellement entre 300.000 et 1 millions de touristes ; au moment où la Côte d'Ivoire son principal concurrent de la région en reçoit plus d'un million. Dans ces conditions, les analystes n'ont pas eu tort d'estimer que le projet est un « *pari osé* » de la part du chef de l'État Abdoulaye Wade. Seul l'avenir nous dira si le désormais ex-président visionnaire a eu raison ou pas. L'urgence c'est de réussir à finaliser totalement les travaux après plusieurs reports d'échéance de livraison ; même si son successeur inscrit cet ouvrage dans le programme de son quinquennat.

Après avoir acquis une certaine garantie sur le financement de l'ouvrage dont les travaux ont débuté en décembre 2008, l'État avait fait la promesse, qui n'a pas échappé à la vigilance des médias, d'ouvrir le nouvel aéroport aux vols internationaux en 2010. Les retards constatés ont occasionné un premier report de la réception pour 2011, puis un second qui prévoit la livraison de l'ouvrage au cours du second semestre 2012. Cependant, vu l'état d'avancement des chantiers et la masse des travaux restant

à effectuer, le moins que l'on puisse dire c'est que l'ouverture de l'AIBD est encore loin, elle n'aura pas lieu au plus tôt avant fin 2013.

Ce décalage horaire se répercute également sur le démarrage des travaux de l'autoroute à péage Diamniadio-AIBD-Thiès et Mbour, qui devrait permettre de relier directement le nouvel aéroport à la ville de Dakar, même si les études techniques et le choix de l'entreprise sont déjà effectués. Selon des informations mis en ligne sur internet[170], une bonne part des montants, environ 62,5 milliards de FCFA, destinés originellement au financement du prolongement de l'autoroute, est finalement épuisée pour les besoins du projet « Takkal[171] ». Toutefois, il s'agit ici de chiffres que nous avons trouvés sans aucun moyen de vérifier le bien fondé ou pas. Néanmoins, on sait que c'est un projet phare du Président Wade en partenariat avec le Groupe coréen Kepko, lancé en 2009, de construction de deux centrales (deux unités de 125Mw chacune) électriques, en charbon, d'un coût total de 300 milliards de francs CFA, dont la finalité est d'assurer l'autosuffisance en matière de production énergétique et de mettre fin aux délestages incessants d'électricité qui pèsent lourdement sur l'économie sénégalaise. Lors de sa visite de présentation du projet en janvier 2012 en Corée, le Ministre Karim Wade avait souligné clairement que « *l'objectif principal est de rationaliser les dépenses de l'État sans endettement de la part de l'État et de la Sénélec, sans financement de la part du budget* ». Il poursuit son discours en précisant que « *la seule contribution de l'État dans ce projet c'est de mettre à disposition du groupe Kepko un terrain à Sendou pour pouvoir construire sa centrale et la Sénélec se limitera à acheter l'énergie produite* ». Ainsi, on assistera au bouleversement d'une vieille configuration du parc de production basée pour l'essentiel sur le pétrole qui fait aujourd'hui preuve de son irrationalité, par la mise en route du charbon qui viendra sécuriser les besoins actuels et futur en électricité et aura la vertu d'infléchir la tendance en révisant les coûts de production et en agitant sur les critères de compétitivité.

2.3. La ville de Rufisque face aux mutations de son hinterland : perpectives en matière de planification territoriale

Rappelons que la ville de Rufisque est sortie fortement affaiblie d'une concurrence déloyale en faveur de son rival, Dakar, à l'époque coloniale après une longue période de prospérité commerciale qui lui a prévalu le titre de capitale économique de l'AOF. Depuis son aire d'influence qui s'étendait sur l'ensemble de la colonie française, d'Afrique de l'Ouest, s'est réduite progressivement et se limite actuellement au territoire départemental. La suprématie de la ville de Rufisque s'y manifeste par une

[170] http://www.reussirbusiness.com, consulté le 12 mars 2012.

[171] Mot de la langue wolof qui veut dire étymologiquement « que la lumière soit ».

configuration morphologique caractérisée par une répartition spatiale remarquable entre un noyau central et des couronnes périphériques de plus en plus à dominante rural au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre ville. Ainsi, l'influence de la ville est facilement perceptible au sein de l'espace départemental, car elle dispose d'un potentiel d'emploi relativement considérable et concentre une importante frange des équipements structurants, des services et des activités économiques.

Au cours des deux dernières décennies, un nouvel élan d'occupation de l'espace se dessine au sein de la métropole dakaroise, particulièrement dans les franges périurbaines. Dans ses nouvelles orientations politiques de développement économique et social, l'État reste particulièrement sensible aux dysfonctionnements des grands espaces urbains. Ainsi, les besoins de désencombrement de l'agglomération dakaroise, à l'origine de la mise en place d'infrastructures d'amélioration de la mobilité inter-urbaine, d'aménagement de nouvelles zones économiques, favorisent le repli des populations en quête de terres neuves non polluées à proximité des centres villes. En effet, le foyer de peuplement le plus sollicité demeure la zone septentrionale dominée par les villages de Sangalkam, Kounoune, Bambylor, Tivaouane-Peulh, Jaxaay. Bien desservies par l'autoroute à péage et la route des Niayes, ces localités se trouvent désormais à moins d'une heure du centre ville de Dakar. Avec une croissance démographique exponentielle, cet espace constitue le réceptacle des populations fuyant les conditions d'insalubrité extrême des quartiers paupérisés de la grande banlieue dakaroise. Au rythme de peuplement actuel de cet espace, il va sans doute être très rapidement le plus important foyer humain du département.

De l'autre côté du département, c'est plutôt la réalisation d'investissements de grandes envergures qui peuvent éventuellement métamorphoser le paysage local. Présentement, hormis l'autoroute à péage dont le tracé s'arrête à Diamniadio, aucun des projets de l'État annoncés dès le début du millénaire n'a vu le jour. Cependant, la réalisation d'un nouvel aéroport international, à quelques kilomètres non loin dans la communauté rurale de Ndiass, est un indicateur illustrant la volonté de mise en place d'un éventuel pôle économique dans la périphérie orientale de l'espace métropolitain dakarois.

Étant donné que gouverner c'est prévoir on essaie à notre niveau, dans une démarche prospective, de porter notre regard du côté des collectivités locales de la ville de Rufisque. En d'autres termes il s'agit de voir comment les autorités locales se préparent-elles pour profiter pleinement de la répartition spatiale du peuplement en cours, ainsi que d'une éventuelle configuration des activités économiques en rapport avec les grands projets de l'État, même si certains d'entre eux sont encore loin d'être une réalité ? A notre connaissance, après cinq mois d'enquêtes de terrain, aucune réflexion n'est entamée allant dans ce sens. Les grands projets de l'État ont fait certainement échos dans les locaux des municipalités des zones urbaines ; seulement, dans les pays du Sud l'anticipation, la prévision n'est pas encore complètement

ancrée dans les mœurs. Pourtant le tracé et la configuration spatiale des méga-infrastructures nouvellement mises en place par l'État, renforcées par les réalisations des instances intercommunales pour l'amélioration de la mobilité inter-urbaine, aura d'une manière ou d'une autre des effets sensibles sur la physionomie urbaine et l'économie locale. En fonction des évolutions observées sur le terrain et des stratégies de gestion urbaine adoptées par les autorités, nous estimons que la ville de Rufisque ne pourrait en aucun cas échapper à l'un des cas de figures suivantes.

Le premier et pire des cas présente la situation où la ville sombre de nouveau dans une période de décadence, après le déclin subi pendant de la période coloniale. Cette hypothèse suppose d'un côté une concrétisation des grands projets prévus dans les espaces périurbains, et de l'autre de côté l'inertie des autorités de la ville de Rufisque. Si une telle situation se produit, le scénario que nous avons imaginé présenterait une répartition du territoire départemental en trois pôles :

- Un pôle économique bien relié à la ville de Dakar et aux autres régions du Sénégal par un réseau d'infrastructures de communication sophistiqué. Cet espace centré sur l'axe Bargny-Diamniadio-Ndiass serait le plus grand bassin d'emploi du département, et le deuxième de la région.

- Une zone fortement agglomérée regroupant les collectivités locales de la partie septentrionale du département. Bien desservie par des infrastructures de transport assez denses, elle regrouperait sans doute près de la moitié de la population départementale qui profiterait des opportunités d'emplois offertes par les deux grands pôles économiques de Dakar et de Diamniadio situés à égale distance via l'autoroute.

- Un centre administratif, la ville de Rufisque, dont le rayonnement sur le plan économique se réduirait fort probablement aux limites territoriale des communes d'arrondissement réunies. Ses capacités de production d'emplois seraient sensiblement concurrencées par le pôle économique qui se développerait à l'Est du département.

Carte 15 : Scénario 1 : ville de Rufisque réduite à un chef lieu administratif départemental

Le second cas de figure est celui où la ville fait preuve de préservation de son statut de leadership à l'échelle départementale, en s'appuyant sur les énormes potentialités dont elle dispose. Il suffit, alors que les autorités municipales prennent conscience que les grands projets de l'État peuvent être un atout considérable pour le développement économique de la ville si et seulement si toutes les dispositions sont prises en matière de planification économique locale.

Rien que la présence de l'autoroute offre plein d'opportunités de développement, surtout avec l'aménagement de deux échangeurs aux limites Nord et Nord-Ouest de la ville. Nous considérons que ces aménagements sont doublement bénéfiques pour la ville dans la mesure où, d'une part, les échangeurs sont entourés de vastes terres non bâties dans des zones faiblement peuplées, d'autre part ils séparent la ville de Rufisque des futurs grands foyers de peuplement humain situés au Nord. Ainsi, l'aménagement d'aires commerciales multifonctionnelles, regroupant de grandes surfaces de commerces et services, de centres de loisirs, d'espaces de détente, à proximité des échangeurs pourrait grandement redonner à la ville son image d'antan, et par ailleurs lui permettre d'étendre son rayonnement sur d'autres régions du Pays. D'autant plus que non loin de l'échangeur Ouest, il existe déjà une zone industrielle encore sous exploitée, dont la revalorisation favoriserait sûrement un boom de PMI, PME surtout avec la proximité de l'autoroute.

Toujours dans une perspective de planification économique, il serait très pertinent de restructurer l'image du centre-ville. Symbole de l'occupation coloniale, sa morphologie urbaine s'apparente à une grande forêt de bétons non entretenue, abandonnée à elle-même, et victime d'une surexploitation de ses ressources. Vu l'état de délabrement très critique des équipements, et infrastructures, un plan de restructuration murement réfléchi et participatif, de cette portion de l'espace urbain serait la bienvenue. Compte tenu de son rôle stratégique dans les politiques coloniales des États européens en Afrique de l'Ouest, et de l'importance du patrimoine hérité de la colonisation, nous jugeons opportun de transformer l'ancien noyau urbain en centre culturel et touristique dont l'influence dépasserait les limites des frontières nationales. Autrement dit, étant donné que les autorités locales ont toujours souhaité que le centre ville soit classé patrimoine mondial de l'humanité, il convient alors de mobiliser l'ensemble des forces vives et d'oser se lancer dans une vaste opération de restructuration urbaine. A cet effet, les grands entrepôts en ruines abandonnés sur la façade atlantique pourront alors faire l'objet d'une reconversion fonctionnelle. Jadis utilisés à des fins de stockage de marchandises, ils peuvent dorénavant abriter des hôtels de luxe ayant pied sur l'océan et une vue panoramique. Ainsi, le littoral rufisquois serait transformé en une ceinture de luxe, de jeux de lumières, et d'équipements hôteliers dortoirs pour des touristes de luxes issus d'horizons divers. L'aménagement d'espaces de commerce, de restauration, de café, pourrait favoriser

des opportunités d'emplois, et attirer une clientèle constitué principalement de professionnels de la fonction publique, de banques, d'entreprises concessionnaires, travaillant au centre ville.

Carte 16 : Scénario 2 : ville de Rufisque pôle central du département

Ce scénario, reste quand même difficile à réaliser dans un contexte de décentralisation où les collectivités locales dépendent encore, en matière d'investissement, de l'État et des partenaires au développement. Cependant, comme on a souvent coutume de dire que la fin justifie les moyens, nous considérons qu'une bonne intégration de la ville de Rufisque dans une métropole aussi dynamique que constitue la région de Dakar, passe nécessairement par une réelle volonté d'élaboration d'un plan à la fois rationnel et ambitieux d'occupation de l'espace urbain, tel que nous l'avons proposé à travers les scénario ci-dessus. Sans quoi, la ville risque d'être rattrapée par son passé, d'être réduite en un simple chef lieu administratif, avec un déplacement de la fonction de pôle économique central à l'Est du département.

2.4. Vers la création d'une grande conurbation de l'Afrique de l'ouest : quel impact dans l'espace national et régional

La structuration socio-spatiale, remarquablement dans les espaces intra-urbains, a toujours été basée dans une logique d'organisation selon une opposition centre-périphérie. La centralité se manifeste par une forte concentration humaine, de sièges de grands établissements commerciaux, de banques et divers autres services dont l'aire d'influence dépasse généralement les limites de la ville et de ses périphéries immédiats, pour s'étendre à l'échelle nationale voire internationale. Au Sénégal, cette perception de la centralité n'est réellement visible que dans la ville de Dakar, seul territoire capable d'assumer les fonctions de métropoles internationales. Depuis ces deux dernières décennies, sous l'impulsion de divers facteurs socio-économiques, son extension spatiale a atteint une certaine proportion à tel point qu'elle s'apparente à un espace multipolaire composé de plusieurs centres urbains. En effet, de l'espace unipolaire structuré à partir des équipements portuaires en service depuis la création de la ville à la fin du XIXeme siècle, on assiste au fil du temps à l'éclatement des activités et des services dont les centres de décisions sont délocalisés dans d'autres quartiers émergents plus ou moins loin du noyau historique de la ville (Le Plateau). Fann, Mermoz, Point-E, Sacré-cœur, les Almadies et les zones d'extension aménagées le long de la VDN, sont autant de quartiers chics concernés par cette mutation territoriale. Ils abritent les plus prestigieux instituts et établissements d'enseignement supérieur et de formations professionnelles ; constituent le nouveau quartier diplomatique, de résidence des Ministères, accueillent le siège de grandes filiales de banques d'assurances ainsi que divers services tertiaires dont les activités sont orientées vers l'extérieur du Sénégal.

L'analyse des différentes étapes de la croissance spatiale de la ville de Dakar faite de manière détaillée dans la première partie de cette présente étude, met en exergue une organisation spatiale très sélective portant les empreintes d'une logique coloniale purement capitaliste. La colonisation a imposé ses propres pôles de croissance structurés à partir d'équipements portuaires servant de point de relais entre la

métropole mère et les régions de productions de matières premières. Les différents pôles urbains, ainsi crées, suivant un réseau bien hiérarchisé sont mis en interrelation par une variété d'infrastructures de communication dont la densité est plus importante autour des ports de commerce. La localisation géographique des centres urbains n'est pas alors le fruit du hasard, ils sont aménagés pour répondre à des impératifs précis, à savoir une exploitation maximale et rentable de la colonie au profit de la métropole française. La ville de Dakar, port incomparable en Afrique de l'Ouest francophone du point de vu des tonnages des produits en embarquement et en débarquement, exerce un poids économique considérable sur l'ensemble de la région. Forte des prérogatives administratives qui lui sont attribuées, consécutives à son statut de capitale de l'AOF à partir de 1902, puis de la République du Sénégal depuis 1960, elle a longtemps constitué le principal point de chute d'investissements de grandes envergures effectués dans la région.

En effet, ce système d'administration territoriale coloniale a engendré une organisation spatiale déséquilibrée défavorable aux régions de l'intérieur qui ont encore du mal a intégré pleinement dans la dynamique de développement socio-économique du Sénégal, de la région Ouest africaine en général. L'inégale répartition des richesses a par la suite entraîné un afflux continu de populations des régions défavorisées vers Dakar. Les effets de ces mouvements de populations sur le croît urbain de la ville capitale sont immédiats. Déjà dans les années 1930, l'agglomération avait atteint la barre des 100.000 habitants, alors qu'au même moment Abidjan et Bamako qui ne dépassaient guère 25.000 habitants formaient de petits chapelets urbains. En 1960, le niveau d'urbanisation de l'Afrique de l'Ouest francophone variait de 10% au Niger à 29% au Sénégal qui enregistrait ainsi le plus fort taux. Surpris par l'ampleur du phénomène migratoire, les modestes réactions des autorités sont loin d'assurer une réelle maîtrise de l'occupation spatiale. Aussi bien les politiques de planifications élaborées dans le passé que celles actuellement en cours (PDU Dakar 2025) n'ont donné des résultats escomptés pour éradiquer les habitats spontanés à grande échelle en perpétuelle croissance notamment dans la banlieue de Pikine, où des quartiers entiers résultants des initiatives populaires sont aménagés dans des zones non aedificandi.

Urbanisée dans son intégralité, l'agglomération dakaroise confrontée à une saturation foncière drastique, malgré l'usage par moment de politiques dites de bulldozers dans des zones à occupations irrégulières, les autorités cherchent à conquérir les espaces périphériques dans le but d'installer des équipements et services indispensables aux quotidiens des citadins de la capitale et de sa banlieue. En 2009, le projet encore en suspens, d'aménagement d'un centre de traitement des ordures ménagères dans la communauté rurale de Diass avait soulevé la colère des habitants de cette localité qui jugeaient illogique et inacceptable que leur territoire soit le dépotoir de déchets produits ailleurs, hors des limites de leur circonscription administrative.

La mise en service de la centrale électrique thermique de Kounoune dans la communauté rurale de Bambylor, le projet de construction de deux centrales à charbon à Sendou par le groupe coréen Kepko, sont autant d'investissement au service des entreprises et ménages de la grande agglomération dakaroise. Il est certain que les collectivités locales de la région de Dakar, notamment le Conseil régional, ne dispose pas de budget suffisant pour financer d'investissements aussi costauds laissés au monopole de l'État même si la décentralisation a connu un grand pas au Sénégal depuis la régionalisation de mars 1996. Mais, une éventuelle réalisation de ces projets quasiment abandonnés, en tout cas pour le moment, aurait eu des retombées considérables sur les recettes fiscales des collectivités locales. Le prolongement de l'autoroute à péage en vue jusqu'à Thiès et Mbour, en passant par le nouveau aéroport en cours de construction, aura le mérite d'être, dans un avenir sûrement proche, à la base d'importants mouvements de redistribution des Hommes et des activités en faveur des espaces périphériques à cheval entre les régions administratives de Dakar et de Thiès.

Carte 17 : Cartographie des pôles définis par le PDU Dakar 2025, articulés aux projets d'infrastructures

Ainsi, les gouvernants semblent se projeter dans ce qui deviendrait dans le futur l'une des plus grandes conurbations du continent africain, suivant deux axes principaux : Dakar-Mbour au Sud-est sur 80km environ et Dakar-Thiès à l'Est sur 70km. Cet ensemble territorial devrait s'organiser dans une large mesure à partir de l'agglomération dakaroise forte de l'étendue de son aire d'influence ; alors que dans la partie Sud, la ville de Mbour est au centre d'une aire urbaine regroupant les sites touristiques érigés en commune longeant la petite côte, ainsi que de territoires semi-urbains dont la communauté rurale de Malicounda, la commune de Nghékokh et la commune de Joal-Fadhiouth. A l'Est l'agglomération thièssoise anime une mosaïque de collectivités territoriales, Pout, Kayar, Fandène, sur des dizaines de km. D'ailleurs, dans cette perspective, les stations balnéaires de la petite côte forment déjà un vaste corridor touristique s'étendant de Sendou, Dialao, Somone à Ngaparou en passant par Saly.

A l'échelle de la région de Dakar, l'envie de promouvoir de nouveaux pôles de développement afin de mieux maîtriser l'extension urbaine, les mutations territoriales en cours, puis assurer l'équilibre spatial de la région, se fait ressentir à travers le dernier plan directeur urbain horizon 2025. Dans son programme d'action cet outil de planification se fixe entre objectif un développement harmonieux et équilibré de la région à travers six grands pôles : Dakar ; Pikine-Guédiawaye ; Tivaouane-Peulh, Niakoulrap, Keur-Massar, Rufisque-Nord ; Rufisque-Bargny ; Diamniadio-Sébikotane ; Lac-Rose, Sangalkam, Bambylor. Le schéma de développement territorial, ainsi défini, séduit les élus locaux qui l'ont intégré dans le projet Stratégie de développement urbain du Grand-Dakar lancé en 2007 mettant en synergie l'ensemble des collectivités territoriales de la région avec l'appui de l'ONU-Habitat Cities-Alliance. Ces pôles articulés aux grands projets d'infrastructures de l'État du Sénégal, comme l'indique la carte, est assez illustratif de la position géographique stratégique du nouvel aéroport, sans doute fil conducteur d'un septième pôle intégré à la grande-région, et donc espace de jonction des aires urbaines composantes de la futur conurbation. La tendance actuelle de l'évolution urbaine de l'agglomération dakaroise nous laisse croire à une annexion des espaces semi-urbains aux alentours du futur aéroport international ; voire de satellisation des villes de Thiès et Mbour qui sont aujourd'hui encore au cœur d'aires urbaines relativement vastes.

2.5. Dakar dans la région ouest africaine : perte de vitesse ou repositionnement ?

En se focalisant à l'échelle de la sous-région ouest africaine, on constate un rétrécissement de l'aire d'influence de la ville de Dakar face à l'émergence de nouveaux pôles aux pouvoirs économiques accrus. Par conséquent une rude concurrence s'installe entre les grandes villes du sous-continent car chacune d'elles affirme son ambition d'asseoir des fonctions de métropole régionales afin d'être plus compétitive. Il s'agit dans l'ensemble de capitales d'États indépendants issus de l'éclatement de l'Afrique occidentale

française ; et à cet effet, deviennent lieux de concentration d'innombrables investissements destinés à jeter les bases des entités territoriales nationales. Déjà en 1956, le percement du canal de Vridi (en Côte d'Ivoire), la création du port d'Abidjan, ainsi que le prolongement de la ligne de chemin de fer de Côte d'Ivoire jusqu'à Ouagadougou (Burkina-Faso) ont marqué un tournant majeur dans l'économie ivoirienne dont Abidjan constitue la locomotive incontestable. Le cas de la Côte d'ivoire est loin d'être isolé, sur la côte sud jusqu'au Golfe de Guinée, des États ayant le privilège d'une ouverture maritime sur l'Atlantique, aménagent presque tous de ports dans leurs capitales respectives : Conakry (Guinée), Monrovia (Sierra-Léonne), Freetown (Libéria), Cotonou (Bénin), Téma (Ghana), etc. Parallèlement, au Nord l'aménagement du Port de Nouadhibou permet d'exporter les énormes gisements de fer de la Mauritanie. Ces initiatives constituent, bien évidement, des éléments déterminants du rétrécissement de la zone d'action du port de Dakar, fondement de la création de la ville et du rayonnement sur toute l'Afrique de l'ouest francophone. Dakar, pôle universitaire, culturel, économique, administratif, politique, de l'ex-territoire de l'AOF n'a pu que constater sa zone d'influence se réduire en peau de chagrin au niveau régional ; mais à l'échelle nationale aucune région n'est encore aujourd'hui à mesure de contrebalancer son hégémonie. A l'inverse, la ville d'Abidjan a enregistré une percée spectaculaire en moins de quelques décennies au point de devenir actuellement la locomotive de l'économie ouest africaine.

L'armature urbaine de l'Afrique occidentale, tel qu'elle se présente, dont la classification s'appuie sur des paramètres économiques et démographique, met en exergue un système dissymétrique dominé par deux métropoles internationales, Dakar et Abidjan. A la base du réseau se trouvent les petites villes dont les aires d'attractions ne dépassent guère les limites de leur circonscription administrative. Quant aux strates intermédiaires, elles regroupent des agglomérations assimilées à des métropoles nationales émergentes, Bamako, Ouagadougou et d'autres capitales d'États sont classées dans cette catégorie.

Le décalage de Dakar et de sa concurrente immédiate Abidjan, qui se positionnent au sommet de la pyramide est lié au fait qu'elles sont relativement bien intégrées aux échanges mondiaux par la puissance de leur équipements portuaires et aéroportuaires qui servent de relais en matière d'échange entre les régions enclavés de l'intérieur et les autres continents. D'ailleurs, dans cette logique d'intégration aux échanges mondiaux, Dakar de par sa position géographique un peu excentrée à l'ouest du continent est beaucoup plus tournée vers la mer, c'est-à-dire vers l'extérieur de la sous-région. La faible densité des infrastructures de communication, en plus d'être de modestes qualités[172], les très grandes distances qui

[172] Des études montrent que dans la pratique le Sénégal, comme le Nigéria, le Tchad, le Niger et l'Ouganda, ne consacre pas des ressources suffisantes à l'entretien du réseau des routes principales… la dépense consacrée à l'entretien des routes n'atteint même pas la moitié du seuil minimum. (Cf. Publication conjointe Banque mondiale et Afd, 2010, page 212).

séparent le port de Dakar des grandes villes enclavées du sahel (Bamako, Ouagadougou, Bobo-Dioulasso, Niamey, Agadès) ne facilitent pas les échanges.

Après le départ des Européens, les jeunes États indépendants de l'Afrique de l'ouest ont hérités d'un réseau routier embryonnaire d'une densité très faible, concentré pour l'essentiel sur la façade côtière de l'Atlantique autour de Dakar, capitale de l'ex. AOF. Cette situation engendre de profondes disparités qui constituent sans doute, un handicap déterminant de l'intégration spatiale aussi bien nationale que régionale. Quelques années plus tard, d'importants travaux de développement des infrastructures de communication commencent à s'imposer, notamment sur la bande côtière du Golfe de Guinée. Ainsi, émergent de grands axes méridionaux reliant les grandes villes portuaires du Sud aux pays enclavés du sahel, route Accra-Ouagadougou dans les années 1970, puis Abidjan-Bamako et Abidjan-Ouagadougou-Niamey un peu plus tard ; mais aussi longitudinaux dont le plus important est la route longeant la bande Atlantique sur environ 2.000 km d'Abidjan à Port-Harcourt (Nigéria). Tandis que l'espace du Golfe de Guinée continue à densifier son maillage routier, le pôle sénégambien, handicapé par sa position géographique trop excentrée sur la côte ouest reste relativement isolé. Seul un grand axe routier (RN1), doublé de la ligne ferroviaire Dakar-Niger héritée de la colonisation, vétuste et délabrée le relie de son arrière pays sahélien, précisément le Mali

En effet, si jusqu'à la fin des années 1960 l'essentiel des échanges des territoires de l'AOF se faisait sur la frange côtière sénégambienne, aujourd'hui, plusieurs pôles se bousculent pour mieux se positionner dans les trafics de biens et services en provenance ou à destination du sous-continent. Incontestablement, la bande littorale du Golfe de Guinée, est devenue le principal poumon économique de la région. Elle assure les deux-tiers des échanges régionaux au sein de l'espace CEDEAO. En évidence rien d'étonnant, quand on sait que parmi les vingt ports ayant enregistrés les plus gros trafics ces dernières années, cinq se trouvent au Nigéria, dont celui de Lagos qui supporte à lui seul 25%, soit 30 millions de tonnes dans les années 2000 (hors terminaux d'hydrocarbures) des activités portuaires de la CEDEAO. Le Golfe de guinée abrite également des ports à vocation régional, Abidjan, Téma, Cotonou, Lomé, ainsi que ceux beaucoup plus spécialisés aux expéditions de produits agricoles (San-Pédro en Côte d'Ivoire) et miniers (Sékondi-Takoradi au Ghana). Contrairement au Port de Dakar où les échanges régionaux sont effectués essentiellement avec le Mali, les pays du Golfe Guinée bien équipés en infrastructures de communication ont eu le privilège d'élargir leurs échanges transfrontaliers à divers pays.

Carte 18: Armature urbaine en Afrique de l'ouest

Modifiée par DIALLO Yaya, juin 2012

Carte 19 : Corridors de circulation et flux de marchandises dans l'espace CEDEAO

Dans ce contexte de compétition, une rude concurrence s'exerce entre les différents ports de la sous-région ouest africaine. Les capacités d'intégration dans les trafics de biens et de services dépendent donc du niveau d'équipement, de l'environnement juridiques des affaires, et surtout des possibilités d'adaptation aux circonstances éventuelles, particulièrement en période de crise[173].

Face à cette nouvelle donne, les autorités sénégalaises élaborent sans cesse des mesures visant à asseoir la position stratégique du port de Dakar puis à le hisser à sa position d'antan. Classé dans le trio de tête des ports de la CEDEAO, derrière Lagos et Abidjan, au second rang dans l'espace UEMOA, le port de Dakar est confié depuis l'ère du Président Wade, au groupe DP World en remplacement du groupe Bolloré de France. Alors, l'objectif est clair, inciter les milliardaires arabes de Doubaï à injecter beaucoup d'investissements afin de réussir le défi d'extension et de modernisation du port puis de l'ouvrir aux plus grands navires.

Si en ce qui concerne les trafics maritimes la densité du réseau routier plus marquée dans la bande du Golfe de Guinée favorisent la densification des échanges transfrontaliers dans cette partie de la région ouest africaine, la métropole dakaroise demeure aujourd'hui encore une plaque tournante aérienne privilégiée dans l'espace UEMOA. L'analyse de l'évolution des trafics aéroportuaires indique la prééminence de Dakar aussi bien pour les mouvements commerciaux que les flux de passagers. Les données statistiques indiquent que de 2000 et 2002 les trafics ont connu une croissance considérable avec des flux qui passent de 15.024 à 17.459 mouvements commerciaux. En évidence durant la même période le nombre de passagers en embarquement ou débarquement grimpe de 1.085.679 à 1.267.966 soit une hausse d'un peu plus de 182.000 passagers. L'instabilité politique qui déchire le peuple ivoirien à partir de 1999 a bien joué en faveur de l'aéroport de Dakar vis-à-vis de son principal concurrent Abidjan. Cette dernière ville, en dépit d'une légère hausse des flux commerciaux enregistrés dans son aéroport, a connu paradoxalement une baisse de 263.950 passagers entre 2000 et 2002. Les autorités sénégalaises décident d'asseoir cette position de hub régional en se lançant dans la création d'un nouvel aéroport plus conforme aux exigences internationales, capable d'accueillir les nouvelles générations d'appareils aéronautiques ainsi que celles à venir. Au moment où la Côte d'Ivoire ne s'est pas encore totalement remis des séquelles de sa crise politique, un autre voisin sahélien en l'occurrence le Mali qui était dans une parfaite voie de démocratisation plonge depuis le premier trimestre 2012 dans une phase d'instabilité

[173] « Depuis 1999 l'instabilité en Côte d'Ivoire a progressivement décalé les flux commerciaux vers Téma et Lomé pour les ports …Entre 2002 et 2003, les trafics de marchandises en transit entre Abidjan et les pays enclavés ont été divisés par cinq. Les opérations avec le Burkina Faso sont passées de 390.000 à 15.000 tonnes. Alors qu'en 1998, le Burkina Faso exportait 80% de son coton par Abidjan, en 2003 aucune exportation burkinabé n'a été enregistrée dans le port ivoirien ». **UEMOA : « Elaboration d'un programme indicatif régional de développement (2006-2015) dans les pays de l'Uémoa »**, juillet 2007 : 48.

politique très critique[174]. Ces événements, du moins regrettable pour l'économie du sous continent ouest africain, restent tout de même favorables au développement des activités touristiques du Sénégal, principale destination de la région où les touristes, notamment européens, se sentent plus en sécurité. Dans un contexte de mondialisation des échanges, le Sénégal, en plus de sa situation géographique qui le place à la croisée des chemins entre l'Europe et l'Amérique, compte bien évidemment profiter de sa réputation d'État le plus stable politiquement où la démocratie y est solidement installée, pour servir de porte d'entrer et de sortie de l'Afrique de l'ouest francophone et de l'UEMOA. Par la même occasion, il à vocation à devenir également le lieu d'investissement privilégié des capitaux étrangers à destination de l'Afrique au sud du Sahara.

[174] L'avancée des mouvements islamistes indépendantistes au Nord du Mali a provoqué la chute du Président Amadou Toumané Touré destitué par coup d'État militaire par le Capitaine Amadou Sanogho. Celui-ci, qui estime vouloir donner aux forces armées maliennes les pouvoirs requis pour faire face à la progression des indépendantistes, est très vite dépassé par l'ampleur et la brutalité du mouvement des touaregs réunis au sein du MNLA (mouvement national de libération de l'Azawad), qui en l'espace d'une semaine ont pris le contrôle de grandes villes stratégiques du Nord, Gao puis Tombouctou et autoproclament l'indépendance de cette partie du mali sous l'appellation de l'Azawad. Contraints juste à constater les dégâts, les putschistes dont les actes sont condamnés par les États membres de la CEDEAO, sont contraints de rendre le pouvoir au civils afin de pouvoir négocier pacifiquement voir éventuellement de faire recours aux armes pour unifier le territoire du Mali.

Figure 9 : Trafics aéroportuaires : mouvements commerciaux dans l'espace UEMOA

Source : Réalisée à partir de données statistiques de l'UEMOA, 2003.

Figure 10 : Trafics aéroportuaires : passagers totaux dans l'espace UEMOA

Source : Figure réalisée à partir de données statistiques de l'UEMOA, 2003.

La crise politique qui s'intensifie au Mali avec l'intervention militaire de la France et des forces de la CDEAO soulève la question de l'insécurité tant décriée dans la région Ouest africaine, particulièrement dans la bande saharo-sahélienne. En effet, même si le Sénégal se trouve géographiquement dans une zone éloignée des régions fortement touchées par la guerre au Mali, il est évident que l'instabilité politique de son principal partenaire commercial de l'espace CDEAO laisse des séquelles sur ses retombées économiques nationales. Nous espérons que cette situation puisse constituée un signal alarmant du côté des autorités du Sénégal, pour mieux recadrer les échanges au sein de l'espace économique ouest africaine et diversifier davantage les partenaires. La métropole dakaroise dispose des potentialités de se positionner au cœur d'un vaste réseau intégrant les grandes villes de la Mauritanie (au nord), de la Gambie (qui forme une enclave à l'intérieur du Sénégal), des deux Guinée (au sud) et bien évidemment du Mali (à l'est). De plus, compte tenu de la modernisation des infrastructures aéroportuaires, matérialisée par la mise en place de l'AIBD, les autorités décident de rendre plus dynamique et plus compétitif le ciel sénégalais, puis de consolider la place de hub régional de la métropole dakaroise. Ainsi, son influence devrait dépasser même les limites territoriales de l'espace de coopération économique de l'Afrique de l'Ouest.

Figure 11: La métropole dakaroise porte d'entrée de l'Afrique de l'ouest, et son hinterland sous-régional

Dans l'hypothèse de faire de la métropole dakaroise une plaque tournante et un pôle principal d'un vaste hinterland dont les limites peuvent s'étendre sur l'ensemble de la zone CDEAO, nous estimons nécessaire et primordial de résoudre la question des infrastructures de communication. Il faut que la métropole soit au cœur d'un important réseau de transport terrestre et aérien bien structuré au sein de la région. Cela suppose :

- Le renforcement, la réhabilitation et la construction de routes internationales à grandes vitesses de bonne qualité et bien sécurisées. Dans cette logique, l'aménagement d'autoroutes transfrontalières, reliant directement la métropole dakaroise, via son autoroute à péage, aux grands pôles régionaux et nationaux des États voisins, faciliterait le drainage des flux entre régions. Vu son statut de principal pôle économique de l'espace UEMOA, la métropole dakaroise en profiterait certainement pour booster ses capacités en matières d'investissement, acquérir plus d'autonomie vis-à-vis de l'État, puis s'imposer en un véritable acteur de développement investissant dans des actions à échelle communautaire (UEMOA, CDEAO).

- La revalorisation des chemins de fer par la mise en place de voies ferroviaires modernes à grands écartement. Ici, une ligne hautement stratégique mérite, de notre point de vue, une attention toute particulière ; il s'agit du chemin de fer Dakar-Niger ou Dakar-Bamako. Jadis, vecteur constitutif du territoire sénégalais et épine dorsale de l'économie arachidière, mais aussi ligne principale de transport de passagers, de biens et de services entre le Sénégal et le Mali, le chemin de fer est progressivement relégué au second plan face à la montée en puissance des infrastructures routières, suite à une politique de favoritisme de transport de marchandises par voies routières incarnée par l'État dans les années 1970. En effet, la conséquence immédiate de cette politique fut la fermeture de plusieurs gares ferroviaires, notamment dans la ligne Dakar-Saint-Louis, qui d'ailleurs est complètement inactive. Vu les capacités de transport des chemins de fer, en terme de volume de marchandise et de nombre de passagers, nous défendons l'idée selon laquelle la négligence des transports ferroviaires constitue un manquement fondamental de la part de nos gouvernants, et pèse lourdement sur les retombées économiques du Sénégal. Il est difficile de rattraper tout le manque à gagner que cela à générer depuis presque cinq décennies, d'autant que tous les investissements s'orientent, depuis vers les infrastructures routières qui suivent des tracées parallèles aux rails. En guise de recommandation, nous considérons que l'urgence c'est de :

- Stopper la concurrence route-rail[175], puis de créer des conditions de complémentarité entre ces deux modes de transport,

- Redonner plus d'intérêt et de considération aux rails par des politiques d'investissements de grandes envergures,

- Réhabiliter les équipements en abandon et de prolonger la ligne Dakar-Saint-Louis jusqu'à la Mauritanie voire le Maroc.

[175] L'avenir du rail ne peut s'envisager, selon les propositions de Lesourd et Ninot (2006), que dans le cadre d'une politique générale des transports qui doit nécessairement prévoir une meilleure articulation du rail et de la route. Cette question se pose à trois niveaux :

Au niveau de l'aire urbanisée de l'ouest du pays (agglomération métropolitaine de Dakar …), où la circulation routière est malaisée, sur un réseau inégal et malgré une offre de transport relativement abondante. La valorisation d'un service ferroviaire inter et intra-urbain, devrait constituer une priorité forte dans l'articulation rail-route de la politique d'aménagement du territoire de l'État sénégalais.

Au niveau national, le double axe ferroviaire et routier Kaolack-Tambacounda-Kidira constitue un élément spatial structurant. Sa position centrale dans le pays offre de perspectives sérieuses et d'éventuels projets d'aménagement et de valorisation économique des régions périphériques du centre et de l'est du pays.

Au niveau supra-national, les processus d'intégration régionale dans le cadre de l'UEMOA et de la CEDEAO imposent au Sénégal et aux autres États de mener une réflexion globale sur l'organisation des transports dans les espaces d'intégration. Entre autres questions, les nécessaires convergences et synergies entre les transports nationaux et les transports internationaux doivent être abordées.

CHAPITRE II. DÉCENTRALISATION ET GOUVERNANCE LOCALE

Le système administratif et territorial du Sénégal est dans une large mesure tributaire du système colonial français. Ainsi s'explique le fait que le pays se lance dans une politique de décentralisation depuis la fin du XIXeme siècle bien avant ses voisins de l'Afrique de l'ouest ; même si elle reste encore non appropriée par les citoyens. De cette politique de décentralisation découle un émiettement du pouvoir de gestion locale notamment dans les grandes villes ; alors que les micro-collectivités territoriales mises en place sont toujours en quête d'autonomie financière.

I. LA DÉCENTRALISATION : « UN PROCESSUS DANS LEQUEL LE SÉNÉGAL PEINE A S'ENGAGER PLEINEMENT »

1.1. Un découpage territorial arbitraire incompatible au développement local

Les communautés urbaines sénégalaises nées des comptoirs coloniaux constituent les territoires pionniers de revendications de pouvoir local en Afrique de l'Ouest francophone. Par conséquent, elles ont eu le privilège d'abriter les premières institutions communales, dès le dernier quart du XIXeme siècle : d'abord Saint-Louis et Gorée en 1872, puis Rufisque en 1880 et ensuite Dakar six ans plus tard en 1886. Cela dit, au Sénégal le processus d'institutionnalisation d'entités territoriales autonomes dans une logique de responsabilisation en matière de gestion locale s'inscrit dans une longue tradition dont le socle remnte à la période coloniale. Aujourd'hui, une diversité de collectivités locales s'interpose au sein de la région de Dakar aussi bien dans les zones urbaines que semi-urbaines ou rurales. On en comptait 53 jusqu'au 29 mars 2011, date à partir de laquelle subsiste un nouveau décret instaurant la création de quatre nouvelles entités territoriales issue de la scission de celles de Sangalkam, et de Bargny. Au total, l'armature institutionnelle territoriale de la région de Dakar est composée actuellement d'une région, de quatre villes, quarante trois communes d'arrondissement, six communes de droit commun, et trois communautés rurales.

Pour une superficie estimée 550 km^2, soit près de 0,25% du territoire national, la région de Dakar demeure principalement la plus morcelée du Sénégal dans le cadre de la mise en place d'Administration institutionnelle locale. Le morcellement de la région en un peu moins d'une soixantaine d'entités territoriales, est la résultante de l'institutionnalisation de micro-territoire dont la superficie moyenne est de 1038 hectares environ. Cet émiettement territorial est guidé par le respect de l'un des principes fondamentaux de la décentralisation, à savoir la promotion d'une gestion de proximité. Toutefois, ce principe cher aux politiques de développement local doit, pour connaître un succès pérenne, prendre en compte un concept très en vogue au cœur de toute activité de développement, la performance. Toutes les difficultés qu'éprouvent les institutions locales de la région de Dakar, résultent d'une manière ou d'une autre de l'impossibilité, en tout cas jusqu'au moment actuel, de faire triompher la performance dans un contexte de promotion d'une gestion de proximité. A défaut de dire que c'est parfaitement logique, on se contente d'affirmer que y a rien d'étonnant vu qu'il s'agit pour l'essentiel de territoires très exigus dépendant financièrement dans une large mesure de la tutelle de l'État du fait de leurs potentialités fiscales locales très limitées. Autant l'étendue des collectivités rurales et urbaines de la région de Matam, à l'Est du Sénégal pose des problèmes de maîtrise de l'espace et donc un handicap en matière de gestion locale de proximité ; autant la taille minuscule des entités territoriales de la région de Dakar constitue une contrainte pour prétendre à une réelle autonomie locale. D'une manière générale, si ce n'est pour des

raisons purement politiciennes, le découpage territorial au Sénégal, particulièrement à Dakar s'appuie sur des critères démographiques. Par conséquent, les communes d'arrondissement ne sont rien d'autre qu'une combinaison de divers quartiers dortoirs, dont la plupart sont dépourvus d'infrastructures structurantes et d'équipements générateurs de revenus pouvant garantir la solidité des recettes fiscales locales. Nous trouvons normal que les communes d'arrondissement doivent leur survie aux fonds de dotations de l'État et de la ville.

Au-delà d'un découpage territorial plus ou moins arbitraire, les collectivités locales sont confrontées à l'absence d'une administration publique locale suffisamment qualifiée. Dans ce cas de figure, nous pensons à ce qui se passe aujourd'hui dans certains États émergents, comme le Brésil, voire la République sud africaine, où les collectivités locales, à l'image de celles des grandes puissances occidentales, disposent de réels pouvoir de promotion de programmes de développement économique et social en s'appuyant uniquement sur les seules ressources humaines, techniques et financières locales.

Pour rappel avec la réforme territoriale de mars 1996, portant régionalisation et transfert de compétences aux différentes collectivités territoriales et à leurs organes, mise en application en janvier 1997, le Sénégal a franchi un pas décisif dans sa politique de décentralisation entamée depuis la création des quatre communes. En dépit de sa volonté de rendre plus dynamique la politique de décentralisation par la mise en place de provinces en substitution aux régions, c'est la politique dites de « provincialisation », le Président Wade dès son arrivée à la magistrature suprême de l'État en 2000, a promu le département de Matam en région, puis une nouvelle réforme territoriale entrée en vigueur en 2008 érige les localités de Kaffrine, Sédhiou, et Kédougou en circonscription régionale. En effet, aujourd'hui l'architecture territoriale sénégalaise est composée de 14 régions administratives ayant en même temps statut de collectivités locales autonomes conformément aux prérogatives attribuées par les lois 96-06 et 96-07 de mars 1996. Pourtant l'idée de provincialisation constitue une piste de réflexion qui nous paraît opportune pour relancer le débat sur la politique de décentralisation. Autrement dit, on peut en profiter pour soulever la question d'une évaluation en profondeur de l'état des lieux des politiques de décentralisation. Mais, à défaut de faire triompher l'idée de provincialisation, qui pourtant a le mérite de s'appuyer sur des bases culturelles, sociologiques, économiques, le Président Wade s'attarde sur la nucléarisation du territoire national par la création de nouvelles régions. Reste à savoir si celles-ci disposeront suffisamment de potentialités et de ressources pour prétendre être de pôles de promotion et de développement économique et social. En l'état actuel de fonctionnement des différentes entités territoriales décentralisées, on retient tout simplement que si la décentralisation politique et administrative est bien ancrée dans l'architecture territoriale sénégalaise, il est incontestable que la décentralisation entant que politique publique basée sur une gestion participative de proximité intégrant toutes les

catégories de populations reste encore à faire. Ce qui confirme bien entendu une de nos hypothèses de départ, selon laquelle si la décentralisation est un fait politique accepté et avalisé par le gouvernement et par le législateur, elle n'est pas encore citoyenne, elle n'est pas encore entrée dans la vie des mœurs des citoyens qui sont pourtant les principaux concernés.

Depuis les années 1960, à l'image des jeunes États africains, les différents gouvernements ayant présidé les destinés du Sénégal ont consenti d'énormes efforts afin de rendre plus opérationnelles les politiques de décentralisations. Ainsi, le territoire national sénégalais se retrouve avec un maillage territorial très hétérogène, pour ne pas dire contrasté, opposant les vastes collectivités locales de l'Est à celles relativement exigüe de la façade Ouest. Ce qui nous paraît inquiétant dans ce découpage, c'est la faible densité de peuplement des régions de l'Est du Sénégal, à Matam par exemple, pourtant capitale régionale, on compte un peu plus de 15 habitants au km^2. En d'autres termes, de manière générale l'entité territoriale s'apparente à un gros bourg chef lieu auquel est associé divers villages et hameaux distants de plusieurs dizaines de kilomètres reliés par de modestes pistes dont certains sont impraticables durant la saison des pluies (juillet à octobre).

Par conséquent, l'appropriation de la décentralisation, en tant que forme de politique publique qui entend prôner une gestion de proximité, par les populations citoyennes est loin d'être une réalité. Dans la partie ouest du Sénégal, particulièrement à Dakar malgré un niveau d'instruction assez élevé, une urbanisation hyper importante, une dynamique associative très poussée, la décentralisation se limite encore au seul cadre politico-administratif. La participation des populations, qui peut constituer une des manifestations capitales d'une gestion de proximité tant décrié dans le cadre des politiques de décentralisation, a du mal à se déclencher. C'est uniquement à travers les échéances électorales locales que les citoyens s'offrent l'opportunité de se prononcer sur les affaires de leur collectivité territoriale respective. Toutefois, nombreux sont les électeurs qui se présentent aux urnes sans pour autant être suffisamment informés de la composition des différentes listes électorales. Ils se désintéressent très souvent par ignorance aux modalités de mise en place de conseil municipal, rural, régional, et des procédures de choix du chef de l'exécutif local et de ses proches collaborateurs. Pire, les différentes étapes d'élaboration, de vote puis d'exécution du budget sont effectuées à l'insu des populations citoyennes, qui pourtant sont supposées être les principales bénéficiaires. Est-ce à dire que les élus légitimes doivent obligatoirement monopoliser les commandes et agir toujours à la place des populations, qui les ont confié le pouvoir, en dehors de toute participation de celles-ci ? Quoiqu'il en soit, il ne faut pas perdre de vue qu'au-delà des découpages administratifs, de la nucléarisation des pouvoirs consécutifs aux transferts de certains domaines de compétences à l'échelle locale, la réussite de la politique de

décentralisation, telle que définie au Sénégal, passe obligatoirement par une réelle appropriation de celle-ci par les différentes catégories de populations.

Cependant, ça et là se développent des initiatives portées par des élus locaux en partenariat avec des institutions partenaires, notamment dans le cadre de la coopération décentralisée. Les expériences de mise en place de Conseils de quartier, généralement copiés des schémas de gouvernance développés par les Grandes puissances démocratiques occidentales, constituent des pratiques d'une importance considérable, et à encourager, pour que les populations s'approprient la décentralisation. Au début des années 2000, Mme le Maire de la commune d'arrondissement de Rufisque Est, Ngoné Ndoye, avec l'appui des Organisations Communautaires de Bases (associations à but non lucratif agissant souvent au sein d'un quartier ou d'un groupe de quartiers), avait réussi à monter des Conseils de quartier dans chacune des localités dépendant de sa collectivité locale. Bien accueillie par les populations qui y voyaient afin un moyen d'élaboration par elles mêmes de leur propre programme de développement local, mais aussi de participation aux instances de décision communautaires, cette belle initiative n'a malheureusement pas survécu longtemps. Sans feuille de route, ni procédures réglementaires déterminant son cadre de fonctionnement, il est impossible d'aller loin et de produire des résultats positifs dans le moyen ou le long terme. Ainsi, aussitôt mis en place, les instances de quartier, par manque de suivi et de programme bien défini, sont restées inactives puis complètement abandonnées. Lors de la séance de vote du Budget de l'année 2010, la nouvelle équipe dirigeante de la municipalité de Rufisque avait déclaré dans un rapport, à notre présence, son intention de relancer les Conseils de quartier. Trois ans après cette déclaration reste toujours à l'état de projet sur le terrain.

Pourtant, il existe de nombreuses opportunités de création d'un cadre de concertation locale intégrant diverses catégories d'acteurs. Dans une dynamique de solidarité et d'entre-aide, on constate dans les grands centres urbains une prolifération d'importantes structures associatives à but non lucratif. Dans le cadre de notre étude, une association réputée très dynamique du point de vue de ses activités a beaucoup retenu notre attention, il s'agit du Comité de Développement Local des Colobanes Gouye Mouride (CODEL/CGM). Elle constitue une fédération d'une ciquantaine de groupement agissant au sein des quartiers Colobane et Gouye Mouride au voisinage de SOCOCIM industrie. Le 25 septembre 2000, pour lutter contre la pollution de la SOCOCIM, les membres du CODEL avait organisé une grande marche pacifique de sensibilisation de l'opinion et des autorités sur les conditions environnementales dans lesquelles les populations riveraines de l'usine vivent. Le mémorandum remis au préfet et aux autorités municipales a fait l'objet de discussions avec les responsables de l'usine qui suggéraient l'arbitrage de l'autorité administrative. Les négociations ont permis au CODEL de s'imposer comme interlocuteur

privilégié dans le cadre de l'amélioration des conditions de vie des riverains. Ainsi, l'association s'est investie dans divers domaines en matière de développement local pour le bien être des populations :

- Dans le domaine de la santé, le CODEL, en partenariat avec la SOCOCIM a réfectionné le poste de santé de Gouye Mouride en 2002 pour un montant total de 3.000.000 de F.CFA, puis en 2004 a fait un don de médicaments d'une valeur de 1.538.305 de F.CFA. Avec l'Alliance des religieux, elle a participé au programme national de lutte contre le paludisme.

- Dans le domaine de l'assainissement, à la suite d'un appel d'offres lancé par l'AGETIP, l'association a été choisie comme maître d'œuvre du projet Programme d'Assainissement des quartiers périurbains de Dakar (PAQPUD) à Colobane Gouye Mouride de mai 2004 à décembre 2005. Ce projet a permis de réaliser dans les concessions des ouvrages d'assainissement à des coûts abordables.

- Le CODEL a porté le combat de la population contre le stationnement sauvage et anarchique des camions gros porteurs maliens aux alentours de la SOCOCIM. Ce qui aboutit à l'interdiction, par les autorités compétentes, du stationnement des camions dans les rues et ruelles et sur l'avenue Babacar Ndiaya Ndioro (reliant l'usine à la route nationale) et l'ouverture du parking de la SOCOCIM en 2001).

- La structure associative de Colobane Gouye Mouride a participé à l'étude du projet d'installation dans la localité d'un centre de tri des ordures ménagères. Ce projet qui devrait être cofinancé par la municipalité de Rufisque-ville et celle de Nantes, n'a malheureusement pas abouti faute d'espace pouvant l'abriter.

- Elle s'est investie activement pour le règlement des différends opposant agriculteurs de la zone à la SOCOCIM en encadrant la création du Collectif et en l'accompagnant pour le dédommagement de l'ensemble des ayants droit.

Tous ces éléments constituent autant d'arguments pour faciliter l'institutionnalisation d'un espace public de concertation à laquelle prennent part l'ensemble des acteurs s'activant dans le développement local, particulièrement les élus, les industriels de la SOCOCIM, le CODEL et tous les bailleurs de fonds, en ce qui concerne le cas particulier de Rufisque-Est. Malheureusement, plutôt que de considérer les associations de base (CODEL par exemple) comme de partenaires au développement au vue de leurs multiples actions sur le terrain, les autorités locales les considèrent comme des concurrents. Á cet effet, leur relations sont souvent temporaire et se limitent à une modeste implication des associations dans les programmes de développement.

Sur le plan politique, lors des dernières élections locales en 2009, on a observé dans la ville de Rufisque des embryons d'une prise de conscience de certaines catégories de populations issues des organisations communautaires de base. Sous la houlette d'intellectuels jusqu'ici indifférents au militantisme politique, différentes associations locales, agissant dans divers secteurs d'activité se réunissent autour d'une structure fédérative, qui se considère apolitique, dans le but de se hisser à la magistrature suprême locale et de s'impliquer directement aux processus de prises de décision. Vision Rufisque, c'est le nom de la structure, dirigée par le docteur Omar Cissé a réussi à faire triompher son programme puis à créer la surprise en obtenant une dizaine de siège à la municipalité de la commune d'arrondissement de Rufisque Est où elle arrive en seconde position derrière la liste des représentants de la coalition du Président Wade. Voici une très bonne initiative qui ouvre la voie à une participation réelle des populations de base, mais elle reste encore embryonnaire, il va falloir sensibiliser encore plus les populations de base, notamment les membres des mouvements associatifs porteurs d'opinions publiques, les opérateurs économiques, pour les motiver davantage à prendre part directement ou indirectement aux affaires locales.

1.2. Fonctionnement des collectivités arbitraires territoriales : budget investissement et administration publique locale

Dans la région de Dakar, plus qu'ailleurs au Sénégal, la décentralisation a entraîné un émiettement territorial et une nucléarisation des pouvoirs dont la pertinence fait encore l'objet de nombreux débats. Avec seulement une superficie de 550km^2 l'espace régional est scindé en un peu moins d'une soixantaine de collectivités territoriales. Au nom de la promotion d'une gestion de proximité, dont le crédo est une administration toujours plus proche des administrés, beaucoup de réformes territoriales adoptées depuis les années soixante s'apparentent à des moyens de satisfaction de clientélisme politique ou même parfois de déstabilisation d'adversaires politiques jugés redoutables et menaçantes. L'exemple le plus récent, pour illustrer nos propos est la fragmentation territoriale de la zone septentrionale du département, jadis constitué d'une seule entité locale, la communauté rurale de Sangalkam.

La scission de la communauté rurale de Sangalkam en 2011 reste encore au cœur des préoccupations des populations locales et des spécialistes de l'aménagement du territoire. La finalité non avoué par le Président Wade était d'anéantir purement et simplement les forces du Président de conseil rural Mr Oumar Guèye dont les bases politiques sont solidement implantées dans ce territoire où la forte croissance démographique en fait un grenier électoral assez représentatif. De cette défunte collectivité territoriale sont nées les communes de Sangalkam et Jaxaay-Parcelles assainies, les communautés rurales de Bambylor et Tivaouane-Peulh.

L'analyse de la disposition géographique de ces entités territoriales, non encore cartographiées faute de levées topographiques devant être effectuées par des géomètres, révèle clairement les failles de ce découpage. Le village de Bambylor, chef lieu d'une communauté rurale du même nom est le plus grand bénéficiaire du nouveau découpage. En réalité c'est une sorte de mise en place d'une base politique pouvant servir de zone pilote pour conquérir l'ensemble de l'espace septentrional du département en faveur des libéraux du parti du Président Wade. Bambylor abrite une vingtaine de villages, soit plus de la moitié de l'ancienne communauté rurale. Alors que la nouvelle commune de Sangalkam se réduit à quatre villages dont le chef lieu, soit un peu plus de 10.000 habitants selon le cumul que nous avons fait à partir du recensement administratif effectué en 2010 sous les directives du Sous-Préfet de Sangalkam.

Sur le plan de la configuration territoriale, la communauté rurale de Tivaouane Peulh avec ses 13 villages, et la commune de Jaxaay, sont bien isolés respectivement au Nord et Nord-ouest. Sangalkam, en revanche, constitue une enclave à l'intérieur de la communauté rurale de Bambylor. La configuration territoriale, ainsi adoptée, risque de déclencher une sérieuse rivalité en matière de délimitation territoriale entre ces collectivités locales, surtout que le foncier bâti et non bâti constitue une manne fiscale locale d'une importance considérable.

Cette problématique de fiscalité locale nous ramène, sous forme de transition, à un élément fondamental sans lequel la décentralisation reste quasiment insensée : l'autonomie financière locale. Autant la réforme de mars 1996 avait fait l'objet de beaucoup d'applaudissements, autant l'insuffisance de transfert de fonds devant compenser les compétences transférées aux collectivités locales est vivement critiquée par les structures institutionnelles locales. Á travers la réforme de 1996, certains observateurs estiment ouvertement que l'État trouve l'opportunité de se désengager irrationnellement de ses responsabilités en les faisant endosser à des collectivités territoriales qui ne disposent pas de moyens de les assumer pleinement. Il faut jamais perdre de vue que toute politique de responsabilisation des entités territoriales de base, résumé dans le concept « *bottom-up* », doit être avant tout une façon de les inciter à piloter elles-mêmes des actions de développement économique et social de grandes envergures, d'être en mesure de collaborer avec des partenaires financiers, de ne pas dépendre totalement des dotations de l'État pour réaliser leurs programmes. En d'autres termes, la viabilité, la compétitivité et l'efficacité des entités territoriales de base nécessitent l'existence d'une administration publique locale bien équipée, jouissant de ressources humaines qualifiées avec des services techniques locaux compétents, d'une véritable autonomie financière afin de créer des conditions de création d'emplois publics à l'échelle locale, puis d'améliorer les revenus des populations.

Mis à part la municipalité de la ville de Dakar qui fait preuve d'une relative autonomie en matière de gestion locale, partout ailleurs au Sénégal les collectivités territoriales peinent à s'imposer comme de véritables laboratoires de développement économique et social. Siège du Gouvernement central de l'État, de près de 80% des établissements commerciaux, bancaires, industriels, d'une importante part des établissements hôteliers de luxe, la ville de Dakar est la seule entité territoriale qui peut se permettre d'élaborer un budget dépassant 50 milliards de francs CFA. Elle demeure depuis toujours le point de chute des plus grands investissements de l'État. Les investissements mis en œuvre dans les régions de l'intérieur sont pratiquement tous réalisés par rapport à la capitale Dakar, du point de vu stratégique et de rentabilité. L'aéroport international Blaise Diagne, le plus récent en date des investissements en est une parfaite illustration. Sa finalité est de désengorger la ville de Dakar tout en permettant la vassalisation de la communauté rurale de Diass, rattachée administrativement à la région de Thiès, par l'agglomération dakaroise. Pour amortir la cinquantaine de kilomètre de distance qui sépare le centre ville de Dakar du nouvel aéroport, l'État s'est lancé dans la réalisation de la première autoroute du Sénégal, dont certains tronçons sont déjà ouverts à la circulation.

On s'attendait à ce que la régionalisation en vigueur depuis mars 1996, donne des ailes aux différents conseils régionaux d'essayer de plaider pour un renversement de la priorité accordée à la région de Dakar afin d'imposer une plus grande équité dans la répartition des investissements entre régions. Pourtant, c'est plutôt l'État lui-même qui prend des initiatives en prônant une organisation rotative des festivités commérant l'accession du Sénégal à la souveraineté nationale. L'idée est de désigner tour à tour une région pour accueillir les festivités ; au-delà de la décentralisation des cérémonies festives de Dakar vers les autres circonscriptions régionales, l'objectif principal est de développer des investissements en infrastructures et équipements structurants dans les différentes régions hôtes en fonction des fonds financiers que l'État leurs accordent et des besoins prioritaires des populations. Jusqu'à présent, seule la région de Thiès a pu bénéficier réellement de cette initiative en 2004 sous la houlette de leur puissant Maire, et Premier ministre à l'époque, Mr Idrissa Seck. En effet, une rocade entièrement bitumée sur une longueur de 9 km le long de la corniche ainsi que la réalisation de plusieurs autres équipements socio-économiques sont à mettre à l'actif de cette importante initiative vivement encourageante.

Aujourd'hui encore comme dans le passé, le fossé entre la ville capitale, Dakar, et le reste du Sénégal est toujours vivace. L'analyse des budgets votés ces trois dernières années dans les plus grandes villes met en exergue la suprématie de Dakar. Pour l'exercice 2012, son budget s'équilibre en recettes et en dépenses à la somme de 54.724.414.556 FCFA. Tandis que dans la même période le budget des capitales régionales, hormis la commune de Ziguinchor, n'atteignent même pas trois milliards de FCFA (voir tableau).

Tableau 9 : Situation budgétaire des capitales régionales les plus représentatives en franc Cfa

	2010	2011	2012
Dakar			54.800.000.000
Thiès	2.800.000.000		
Kaolack	2.600.000.000		
Mbour*		2.100.000.000	1.6000.000.000
Saint-Louis			2.100.000.000
Ziguinchor	5.000.000.000		
Diourbel		500.000.000	600.600.000
Louga		1.300.000.000	
Kolda		1.400.000.000	1.600.000.000

* Bien que rattachée administrativement à la région de Thiès, la commune de Mbour est une des plus grandes villes du Sénégal.
* Chiffres arrondis
Source : Documents officiels de présentation des budgets

On remarque d'ailleurs que les trois plus importantes entités territoriales du point de vu de leur budget, se trouvent dans la région de Dakar. Il s'agit des villes de Pikine et de Rufisque, en plus de la ville de Dakar bien évidemment, avec des prévisions dépassant respectivement huit milliards et six milliards de FCFA. Ce qui est tout fait logique, vu les énormes potentialités fiscales locales notées dans la région. Des équipements marchands, comme le marché Sandaga, Pétersen, Kermel, ainsi que les diverses installations commerciales qui entourent le port autonome ; auxquels s'ajoutent les différentes gares routières, et tous ce qui relèvent de l'occupation du domaine publique, constituent autant d'atouts dont l'ampleur n'existe nulle part ailleurs au Sénégal. Sans oublier bien sûr, les établissements industriels, commerciaux, bancaires, hôteliers et de loisirs qui contribuent largement dans les recettes fiscales locales.

Figure 12 : Budget des villes de la région de Dakar

Source : Documents officiels de présentation des budgets

Au sein de la métropole dakaroise, le poids de la ville de Dakar se manifeste à travers les prévisions budgétaires votées pour l'exercice 2012. L'analyse comparative des quatre plus grandes municipalités de la région, résumée dans le graphique ci-dessus, montre clairement que le budget de la ville de Pikine représente environ le sixième de celui de la municipalité de Dakar qui équivaut à 27 fois aux prévisions de la ville de Guédiawaye. On préfère se limiter à ces quatre villes et ne pas étendre la comparaison aux autres entités locales de la région de Dakar pour cause de leur modeste budget. En 2011 par exemple les prévisions étaient arrêtées à 343.754.754 francs CFA pour Rufisque-Est, 261.886.756 francs CFA pour Rufisque Nord, 362.794.466 CFA pour la commune de Sébikotane.

Contrairement aux communes d'arrondissement pour lesquelles les recettes proviennent essentiellement des produits de dotations de la ville « suivant des modalités qui seront fixées chaque année par décret » (cf. article 23 de la loi n° 86-09 du 22 mars 1996), les municipalités des villes tirent une

grande part de leurs recettes des impôts locaux. Ils sont estimés à plus de 29 milliards de francs CFA à Dakar pour l'exercice 2012, et 4,5 milliards à Rufisque soit respectivement 81% et 76% des recettes de fonctionnement prévues. Dans cette rubrique de la nomenclature budgétaire, la composante principale qui alimente les ressources financières locales est la contribution des patentes. Elle devrait apporter en à croire les prévisions environ 20 milliards à la ville de Dakar, un peu plus de 3 milliards à Rufisque. Lieux d'accueil de l'unique zone industrielle du Sénégal, la Sodida où se concentrent des dizaines de PME spécialisées dans divers secteur, de la zone franche industrielle sur la Baie de Hann qui constitue une sorte de prolongement du port autonome ; ainsi que de diverses autres catégories d'établissements commerciaux la ville de Dakar disposent alors d'énormes potentialités fiscales qui lui permettent de se démarquer largement avec une marge d'autonomie financière prometteuse mais encore relative. Á Pikine, une zone industrielle de moindre envergure partage de manière désordonnée et hyper dangereuse, une étroite bande côtière avec des habitations dans la commune d'arrondissement de Thiaroye sur mer. Quant à la ville de Rufisque, elle abrite deux petits espaces industriels sous exploités malgré les énormes atouts qu'ils recèlent surtout pour le redressement des finances locales.

Toutefois, s'il est admis que le budget constitue un ensemble de prévision pendant une année bien déterminée, nous avons constaté qu'au Sénégal, comme presque partout dans les pays en développement, le recouvrement pose encore de réelles difficultés aux autorités locales. Même si le problème est moins récurrent pour les contributions aux patentes, étant donné qu'elles s'appliquent à des établissements évoluant dans le secteur formel bien maîtrisé ; il est certain qu'une importante manne financière échappe au fisc local en raison de déficience chronique en moyen logistique. Dans ce cas de figure, l'absence d'outils fiables de gestion du foncier pèse lourdement sur les capacités des collectivités territoriales à recouvrir l'intégralité des taxes sur les propriétés bâties et non bâties, malgré les énormes potentialités.

Conscient des manques à gagner, les services techniques compétents se sont lancés ces dernières années dans un important programme de recensement des terres de la région de Dakar, afin d'obtenir une image réelle de l'état des lieux du foncier dans la région. Á cet effet, un Marp foncier devant servir une base de données informatisée est en cour de réalisation. Cependant, le chemin à parcourir est encore très long, car en plus de la lourdeur des procédures d'enregistrement des terres, il existe certaines populations très attachées au système traditionnel qui préfèrent ne pas déclarer leurs biens immobiliers aux services des domaines. Un scénario similaire est noté au sein des équipements marchands où la prolifération du secteur informel plutôt que d'être un atout en matière de collecte de recettes locales issues de l'occupation du domaine public, constitue au contraire une menace sur l'espace et l'environnement (pollution sonore, production de déchets solides et liquides). Dans la ville de Dakar où pourtant la vie quotidienne est

rythmée par l'ambiance sonore d'une diversité de petits traitants, notamment à Petersen, Sandaga, Kermel, l'analyse de la composition budgétaire révèle que les recettes tirées de l'occupation du domaine public local représente seulement 1% du budget de la ville. Sachant que l'économie urbaine est dominée par un secteur informel très mal organisé au sein duquel des dizaines de milliers de petits traitants échappent au fisc local, c'est normal que la contribution des produits du domaine au budget soit insignifiante. En somme, les problèmes de recouvrement ainsi constatés dans les différentes entités territoriales locales de la région entraînent forcement du tâtonnement dans les prévisions budgétaires étant donné que les autorités ne maîtrisent pas encore entièrement les énormes potentialités qui s'offrent aux finances locales. Il arrive dès fois que les recouvrements soient largement supérieurs ou en deçà des montants prévus. Le degré d'incertitude assez élevé dans la mobilisation des recettes appelle à être prudent pour les dépenses ; d'où la faiblesse de la part accordée aux investissements.

Figure 13 : Répartition des dépenses dans les budgets de quelques collectivités de la région de Dakar

Source : Documents officiels de présentation des budgets

L'État du Sénégal, en optant pour une politique de décentralisation progressive, dont la réforme la plus complète jusqu'à ce jours est celle de mars 1996, manifeste son intention d'accorder plus de responsabilités aux collectivités locales. Ainsi, d'importantes mesures sont mises en places pour créer des conditions de mises en pratique de cette politique de décentralisation. Les compétences transférées, conformément à la loi 96-07 du 22 Mars 1996, qui viennent s'ajouter aux compétences générales dans le développement économique et social, marquent le point de départ d'un long processus au bout duquel les entités locales de base doivent se substituer entièrement à l'État. Autrement, les responsabilités qui incombent aux domaines transférés, actuellement au nombre de neuf, reviennent en intégralité aux structures institutionnelles locales. En effet, la participation de l'État se fait essentiellement à travers la création de fonds de dotations, qui constituent une sorte de compensation des charges transférées, répartis aux différentes collectivités locales en fonction de certains critères. Donc, mis à part les diverses participations de l'État, l'ensemble des dépenses relatives à la bonne gestion des domaines transférés sont à la charge des collectivités locales. Elles fonctionnent désormais comme des entreprises dotées de fonds propres (impôts et taxes locales), fonds de concours de l'État, de dons externes ; mais aussi elles peuvent faire recours éventuellement à des emprunts auprès des établissements financiers. Á partir de l'analyse du budget de certaines municipalités de la région de Dakar nous allons étudier la composition des dépenses des entités territoriales locales puis de voir les différents investissements et leurs capacités à véhiculer des projets de développement économique et social de grande envergure, bref leur degré d'autonomie financière.

La première impression qui ressort du graphique ci-dessus c'est d'abord la prédominance des dépenses de fonctionnement dépassant 80% dans certaines communes, voire même 90% dans la commune d'arrondissement de Rufisque Nord. On remarque la situation exceptionnelle de la ville de Dakar, qui est la seule entité territoriale du Sénégal où les prévisions budgétaires présentent des dépenses de fonctionnement inférieures à celles d'investissement. Avec un budget estimé à plus de 54 milliards, la municipalité de Dakar est l'une des rares qui peut se permettre de recourir à l'emprunt de grandes enveloppes financières, car elle dispose suffisamment de garanties pour prouver sa solvabilité. D'ailleurs, dans le rapport de présentation du budget de 2012, le Maire Khalifa Sall justifie avoir fait recours à l'endettement afin de réaliser, dans des délais raisonnables, de grands projets sans perturber l'équilibre financier de la ville. Ainsi, un peu plus de 4,5 milliards sont empruntés à l'AFD pour la modernisation du réseau d'éclairage public ; un prêt de 9,7 milliards accordé par la BOAD pour la réhabilitation de la voirie municipale, et la mise en place d'équipement de stationnement de véhicules légers ; et la BIS pour le financement partiel des travaux de réhabilitation des feux tricolores. En effet, pour

l'exercice 2012, les dépenses d'investissements sont financées à hauteur de 60% par les emprunts, les 40% restant par autofinancement de la ville de Dakar à partir des recettes collectées.

Dans l'ensemble, au regard de la destination des fonds empruntés, on constate que la voierie communale absorbe une grande partie des investissements prévus dans le budget. Elle consomme à elle seule 22.329.067.557 FCFA, soit un peu plus de 73% des dépenses d'investissement. A travers ces prévisions, les autorités municipales semblent se lancer dans une vaste opération de rénovation urbaine pour donner plus de fluidité et de fonctionnalité à l'espace urbain. Toutefois, dans d'autres secteurs stratégiques, comme l'éducation, la santé, l'action sociale, tous transférés aux collectivités locales, les investissements restent modestes. Généralement c'est au niveau des municipalités des villes que l'on retrouve quelques travaux de construction, mais surtout de réhabilitation d'équipements sanitaire, socio-éducatif, sportif et culturel. Pour l'exercice budgétaire 2012, le Conseil municipal de Dakar a prévu d'affecter un montant de près de 4,5 milliards à ces secteurs, dont 1.197.096.805 FCFA destiné à la réhabilitation de la piscine olympique. La ville de Rufisque, dans le sillage des compétences transférées avait décidé dans le budget de 2010, de consacrer environ 230 millions de FCFA à des dépenses d'investissement à portée sociale, dont 179.933.018 FCFA pour construction de dispensaires et grosses réparations d'équipements sanitaires ; l'éducation, la jeunesse et le sport doivent, au même moment, se contenter d'une enveloppe dérisoire de 20.867.452 FCFA.

Après près de deux décennies d'application d'une des réformes les plus complètes en matière de politique de décentralisation du Sénégal indépendant, le moins que l'on puisse c'est que le bilan est encore mitigé, le chemin à parcourir reste encore très long pour mettre en place des entités territoriales totalement autonomes, productives, compétitives, capables de se passer de la dépendance de l'État. Il est vrai que la ville de Dakar, avec un budget incomparable à l'échelle nationale, une capacité d'investissement relativement importante, est très souvent considérée comme la vitrine d'une décentralisation en bonne voie, pour ne pas dire réussie ; mais à l'échelle globale elle est loin d'atteindre le niveau d'autonomie des collectivités locales des puissances occidentales et des pays émergents. Prenons justement l'exemple de la République Sud africaine, par curiosité nous avons découvert à travers nos lectures qu'en 2002-2003 ses « *grandes métropoles, à l'exception de Port-Elizabeth, étaient dotées d'un budget par habitant supérieur à 3 000 rands, soit un ratio plus de cinquante fois supérieur à celui de la municipalité de Dakar…* »[176]. D'ailleurs pour illustrer le degré d'autonomie financière de ces grandes métropoles, le cas de la municipalité de Durban nous paraît pertinent, car plutôt que d'être sous la

[176] Article de Bill Freund et Benoît Lootvoet, 2005, « Où le partenariat public-privé devient l'instrument privilégié du développement économique local. L'exemple de Durban, Afrique du sud ». In Revue du tiers monde, n°181, pp 45-70.

dépendance des autres sphères de gouvernement (provincial, national), elle pallie leur déficience comme en atteste l'analyse faite par Bill Freund et Benoît Lootvoet sur le budget 2003-2004 selon laquelle les autorités municipales sont contraintes, pour des raisons de régulation politique et sociale locale, d'assumer ce qu'elles considèrent comme des *unfunded mandates*, c'est-à-dire la prise en charge du fonctionnement d'entités administratives qui, constitutionnellement, devraient être financées sur fonds provinciaux ou nationaux. Ce que nous trouvons vraiment intéressant, dans les collectivités locales Sud-africains, pour un pays classé sous développé, c'est leurs capacités à mettre harmonieusement en relation « marketing municipal » et politique de développement local. Autrement dit, d'initier des projets phares de réalisation d'infrastructures et d'équipements dans une logique de compétitivité et de dynamisme à la fois au niveau national que global, mais aussi de générer des emplois et des revenus au niveau local.

Au Sénégal, en tout cas en se basant sur les projets de budget présentés par les instances locales et validés par les représentants de l'État, on se rend compte que les collectivités territoriales constituent des institutions budgétivores, qui n'existent que pour prendre en charge des personnels majoritairement non qualifiés aux effectifs très souvent pléthoriques. D'où la proportion très élevée en valeur relative des dépenses de fonctionnement, dont l'essentiel est absorbée par les traitements de salaires, et des fournitures en matériels consommables. Il est temps de franchir une nouvelle étape de la décentralisation, où les instances locales deviennent de véritables machines à développement capables de piloter de grands projets de développement économique et social, de financer des infrastructures locales, des équipements à fort rayonnement et générateurs de revenus. Faut-il pas alors, pour relever ce défis, réviser en profondeur le cadrage territorial de la région, car nous estimons que la multiplication des instances de décision, la nucléarisation de la gestion urbaine, constitue un grand handicap. D'autant que les communes d'arrondissement dépendent aujourd'hui financièrement des dotations de la ville, qui prend en même temps en charge le traitement salarial de leur personnel. On doit encourager la mise en place d'une instance locale à l'échelle de la métropole dont les limites équivalent en quelque sorte à celles de la région administrative. Evidemment, on peut penser dans cette logique au Conseil régional, seulement depuis sa création en 1996, la région et son instance délibérative sont largement éclipsées par la ville et les autres entités territoriales, à l'image de ce qui se passe en France entre le département et la région, même si la comparaison est un peu exagérée.

II. RÉGION ET GOUVERNANCE METROPOLITAINE

2.1. La région : une entité territoriale inexistante

Après plus d'un demi-siècle d'indépendance, on retient de l'histoire politico-administrative et territoriale du Sénégal que les différents gouvernants ont beaucoup œuvré à la recherche d'échelles

pertinentes pour faire du territoire local un véritable laboratoire de développement économique et social compétitif au niveau global. Léopold Sédar Senghor, premier Président de la République, avait très tôt sonné l'alerte en jugeant utile de mettre en place des institutions locales dotées d'une autonomie administrative dans les espaces ruraux, à l'image des communes dans les zones urbaines. Ainsi, depuis 1972, les communautés rurales prennent part au paysage institutionnel du Sénégal. En effet, puisque dès le début, les autorités de la jeune nation avaient opté pour une politique de décentralisation progressive, le Président Abdou Diouf a eu le mérite d'approfondir les textes puis à instaurer en 1996 une décentralisation très avancée considérée d'ailleurs comme l'aboutissement et le parachèvement de l'ensemble des réformes initiées précédemment. L'originalité de cette réforme, qui a vu naître le Code des collectivités locales, est la loi 96-06 du 22 mars portant régionalisation, accordant aux régions le privilège d'être érigées en collectivités territoriales au même titre que les communes et les communautés rurales.

Dévoilé au grand public lors du traditionnel discours adressé à la nation par le Président Abdou Diouf quelques années plus tôt, la promulgation de la régionalisation a pour objectif d'instaurer un niveau intermédiaire de programmation et d'harmonisation de projets de développement économique entre le local représenté par les territoires de base, et l'administration centrale. Dans le même sillage, un important dispositif institutionnel est mis en vigueur afin de procurer à la région plus de souplesse dans ses actions de développement. Un organe consultatif, le Conseil économique et social, et une structure technique, l'Agence Régional de Développement (ARD), sont respectivement institués par décret 96-1120 du 27 décembre 1996 et 98-399 du 5 mai 1998. Ils s'activent dans l'élaboration et la réalisation des projets pilotés par le Conseil régional sous l'égide de son Président, chef de l'exécutif régional. Les différentes Agences Régionales de Développement instituées dans toutes les régions viennent pallier le manque de performance technique des structures locales nouvellement mises en place. En attendant que celles-ci soient suffisamment bien outillées techniquement, les ARD sont appelées à intervenir, sur la demande des différents échelons administratives de base, sur des actions portant, notamment sur l'urbanisme, l'aménagement du territoire, l'habitat, la planification et l'environnement.

En dépit de cet important dispositif institutionnel, la région peine à trouver sa place et à s'imposer dans le paysage administratif du Sénégal après plus d'une quinzaine d'année d'existence. Considérée comme un territoire intermédiaire au sein duquel doit se définir l'ensemble des documents de planification régionale auxquels doivent se référer les collectivités locales de base dans l'élaboration de leurs politiques de développement, elle s'apparente dans son mode de fonctionnement à la circonscription administrative qu'elle était auparavant. Heureusement que les échéances électorales locales nous rappellent de temps en temps que la région est une entité décentralisée. On doit chercher à comprendre, alors, pourquoi elle reste non visible à ce point ? D'autant que depuis sa création il est difficile de trouver la moindre réalisation

à mettre à l'actif de cette instance locale. Il est temps de marquer un arrêt, d'examiner de fond en comble les facteurs de blocage du fonctionnement de la région afin d'instaurer une décentralisation plus rationnelle vecteur de développement économique et social. Sur la base de diverses observations sur le terrain, et des investigations documentaires, nous avons déterminé certains éléments essentiels non favorables à la visibilité de la région collectivité locale.

D'abord, ce qui est assez étonnant d'ailleurs, contrairement aux autres entités décentralisées la région ne dispose pas de fonds propres. Elle se contente de recevoir des appuis externes et des fonds de dotations de l'État pour élaborer son budget. On imagine très mal qu'une institution dont les ressources financières dépendent en intégralité des apports externes puisse financer et piloter des investissements socio-économiques. Surtout que les fonds mobilisés pour le budget sont destinés à plus de 80%, dans toutes les régions du Sénégal, à assurer les dépenses de fonctionnement. En 2007, une enveloppe globale d'un montant de 5.175.366.675 FCFA était partagée à l'ensemble des 11 régions que comptait le pays, sous forme de dotations à la décentralisation. En effet, au vu des montants injectés alors que les résultats sont encore quasi nuls sur le terrain, on n'a pas tort de qualifier la région d'institution locale budgétivore. Plutôt que de constituer un cadre de promotion, de planification, d'harmonisation, d'actions de développement local, la région sert à caser, à travers ses différents organes, des personnalités politiques influentes en guise de récompense de leur militantisme.

Ensuite, parallèlement à la loi qui l'érige en collectivité locale, la région bénéficie du transfert de certains domaines de compétences par le biais de la loi 96-07 du 22 mars 1996. Á ce titre, un bloc de neuf compétences est confié dans une première phase, sans pour autant déterminer clairement de manière distincte les tâches qui sont dévolues aux régions, aux communes et communautés rurales. En effet, les collectivités locales se retrouvent dans une panoplie de champs d'actions, autour desquels subsistent évidemment des chevauchements de compétences.

Enfin, la région reste complètement éclipsée par les autres institutions locales, notamment la ville comme c'est le cas dans les deux plus importantes régions, Dakar, Thiès ; alors que la régionalisation vise à assurer l'ancrage d'une dynamique territoriale assez solide centrée sur la région en tant que cadre de référence des activités de développement économique et social locales. Cependant, d'une manière générale la dernière née des collectivités territoriales locales semble rester encore à zéro dans son tableau d'affichage en matière de création d'activités de développement local. Tandis qu'au même moment, les communes et communautés rurales s'adonnent progressivement dans des programmes d'actions plus ou moins importants. Actuellement, entre la municipalité de la ville de Dakar et le Conseil régional de la même région, aucune comparaison n'est permise. L'essentiel des investissements réalisés

au sein de la dite région sont à mettre à l'actif de l'État et de la ville. Au moment où les villes de Dakar, Pikine, Rufisque, Guédiawaye, réussissent à bien coordonner et à mettre relativement en harmonie leurs actions avec celles des communes d'arrondissement, la région peine à s'imposer au centre cette panoplie de territoire.

Pourtant, l'apathie, le manque de dynamisme de la région collectivité locale ne fait aucun doute au plus haut sommet de l'État, en tout cas durant les deux mandats du Président Abdoulaye Wade. Ce dernier, dès son arrivée à la magistrature suprême de l'État du Sénégal en 2000 avait annoncé publiquement l'idée de relancer le processus de décentralisation au Sénégal dans l'objectif de la rendre plus crédible. Á Plusieurs reprises, Wade profite de ses grandes sorties médiatiques pour évoquer son projet orienté vers la « Provincialisation ». Comme son nom l'indique, la provincialisation signifie le retour aux provinces historiques. Cela sous-entend clairement l'abrogation de la régionalisation, et donc la suppression de la région collectivité locale du paysage institutionnel local du Sénégal. Avec le projet de provincialisation, les législateurs avaient une très bonne opportunité de remettre en cause la légitimité de la région, de lancer le débat sur la suppression de cette entité jusque là obsolète, budgétivore, qui a du mal à prouver par des actions concrètes la raison d'être de son existence. De nombreux d'observateurs et de chroniqueurs de presses indépendantes apprécient beaucoup les principes qui sous-tendent le projet de provincialisation. *Afrique Innovante*, s'adonnant à ce sujet à travers un article publié sur son site internet[177] le 20 janvier 2010, parle d'une nouvelle orientation, qui du point de vue de l'intelligence territoriale, ouvre de belles perspectives en Afrique particulièrement au Sénégal, en matière de « gouvernance globale et locale ».

Dans un premiers temps, l'idée de Wade était d'abroger la régionalisation, puis d'ériger les départements en collectivités territoriales. Donc, à la place des dix régions que comptait le Sénégal en 2000, on aurait dû avoir une trentaine de départements collectivités locales. Un peu plus tard en janvier 2010, suite à l'abandon de la départementalisation, il a de nouveau relancé son projet de décentralisation en s'appuyant sur de nouvelles idées. Ainsi, il propose la nomination de « ministres-résidents[178] » placés sous la tutelle d'un nouveau ministère, celui de « l'administration du territoire », qui devraient être le chef de l'exécutif régional. Dans cette logique, les ministres-résidents et les assemblées régionales devraient, bien entendu, se substituer aux gouverneurs et aux conseillers régionaux. Progressivement, le Président Wade apporte une touche d'approfondissement à son projet territorial sans pour autant avoir réussi à le

[177] Afrique innovante.com, consulté le 15 mars 2012.

[178] Il faut comprendre à travers ce concept la nomination de haut fonctionnaire de l'État ayant rang de Ministre à la tête de l'entité territoriale régionale et dont la résidence principale serait la région. En tant que chef de l'exécutif, il serait l'ordonnateur des dépenses et des recettes et garant du budget de la région.

réaliser jusqu'à la fin de son mandat. Ainsi, à la fin de l'année 2010, il prônait pour « une véritable attribution de pouvoirs exécutifs aux provinces ». Cela sous-entend une plus grande responsabilisation des populations locales qui devront disposer de plus de moyens de pouvoir mettre en application les compétences administratives transférées. Mais, malgré ses diverses propositions sur la provincialisation, le Président Wade a quitté les commandes de la Présidence de la République sans pour autant trouver la meilleure formule, notamment en matière d'échelle territoriale de base, encore moins l'occasion d'appliquer son projet de décentralisation.

Toutefois, l'application de la provincialisation nécessite beaucoup de vigilance, et surtout de procéder à un diagnostic territorial minutieux afin d'arriver à un nombre raisonnable de provinces avec des échelles pertinentes en matière de développement économique local. Étant donné que la provincialisation suppose l'existence d'un exécutif local et d'une assemblée législative légiférant à l'échelle locale sur la base des textes définis par la Constitution de l'État central, il est très utile de veiller à la limitation du nombre de provinces pour éviter une redistribution exagérée des pouvoirs, mais aussi d'éventuels conflits de compétences entre l'État et les instances provinciales.

Au cours de l'histoire de son peuplement, le Sénégal a connu plusieurs provinces dont certains constituent de nos jours encore des territoires identitaires auxquels se référent la quasi-totalité des populations. Cela dit, c'est d'ailleurs un élément fondamental ayant inspiré le projet d'architecture territorial du Président Wade, des liens très solides unissent les populations à leurs provinces historiques. Cette forte attache ne doit pas être sous estimée, elle est plutôt primordiale pour la promotion et la réussite de l'action publique locale. Quoi qu'il en soit, le moins que l'on puisse dire est que la fin de la régionalisation semble encore loin, malgré les divers rebondissements provoqués par le projet de provincialisation.

2.2. Des pratiques prometteuses de promotion de la gouvernance métropolitaine

Après avoir échappé aux péripéties du projet de provincialisation, on espère voir les chefs exécutifs et les conseils régionaux formuler des réclamations, dans le sens positif du terme, pour que leur instance locale soit enfin aptes à constituer véritablement le cadre territorial intermédiaire et de référence en matière d'harmonisation des politiques de planifications territoriales conformément aux principes ayant sous-tendus sa création. Une politique de régionalisation réussie passe inéluctablement par l'instauration d'une gouvernance métropolitaine à l'échelle de la région. L'intérêt est de parvenir à une cohésion et une harmonisation des actions, car avec les lois portant sur la décentralisation de mars 1996, l'organisation territoriale s'est complexifiée puis marquée par une superposition d'échelons de collectivités locales,

engendrant une diversité d'acteurs aux actions non concertées. En plus des populations jusque là timidement associées aux affaires locales, il existe une panoplie d'institutions décentralisées (région, commune, commune d'arrondissement, communauté rurale), déconcentrées (région, département, arrondissement), de coopérations intercommunales, ainsi qu'une diversité d'acteurs privés. Á cette foule d'acteurs s'ajoute les Agences spécialisées qui pilotent certains grands projets de l'État, comme l'Apix, l'Agence autonome des travaux routiers, etc.

Dans la région de Dakar, de loin la plus morcelée et où la concentration des acteurs est plus sensible, la prise de conscience d'une absence de concertation dans l'élaboration de politique de planification territoriale, entrainant l'existence d'une multitude de documents de planification urbaine sans aucune cohérence (PDRI, SRAT, PDAS, PDU, etc.) est nécessaire. Par conséquent, certains d'entre eux, faute de compatibilité, sont insuffisamment mis en application ; c'est le cas du PDAS qui a du mal à trouver sa place dans la planification urbaine régionale. Compte tenu de ses lacunes, les différents acteurs de la région de Dakar, en partenariat avec ONU-Habitat et Cities Alliance, se sont lancés dans un vaste programme, dénommé Stratégie de Développement Urbain du Grand Dakar (horizon 2025). Il s'agit « *d'un projet collectif et prospectif d'identification des véritables enjeux et dysfonctionnement urbains* » (SDUGD, nov 2010, page 9). Dans l'ensemble, le programme s'appuie sur certains projets structurants parmi lesquels la gouvernance métropolitaine, qui à cet effet constitue une grande priorité dans l'agglomération dakaroise. Dès le lancement du programme, les différents partenaires ont opté pour une démarche participative dans le but de favoriser l'implication d'une pluralité d'acteurs. Ainsi, onze fora sont tenus dans autant de collectivités locales afin de faire un diagnostic territorial puis de dresser un plan d'action régional sur la base des priorités ressorties de chaque forum. Vu la diversité des participants, on peut souligner que les résultats des activités des fora constituent une vision commune de l'ensemble des populations et des institutions locales ; et, par conséquent un tremplin à saisir pour l'instauration d'une bonne gouvernance métropolitaine.

Néanmoins, les conditions de mise en place d'une bonne gouvernance à l'échelle de la métropole dakaroise nécessitent de sérieuses révisions sur le plan institutionnel. Étant donné l'absence du principe de hiérarchisation entre les différents échelons de collectivités locales, on se demande si la ville, en tant qu'institution territoriale autonome, va-t-elle se subordonner à la région considérée théoriquement comme niveau intermédiaire entre l'État et les autres collectivités ? Il va falloir alors résoudre le problème de leadership entre ces niveaux de collectivités territoriales en faisant de sorte qu'elles agissent dans une logique de partenariat et non de concurrence. Certes, les différentes expériences de coopérations intercommunales, de la CUD à l'Entente CADAK-CAR, ont accordé la faveur de leadership à la municipalité de Dakar ville, mais cette situation sème encore plus de confusion sur les fonctions exactes

dévolues au Conseil régional. Ayant presque les mêmes vocations surtout en matière d'aménagement et de planification urbaine, dans une même entité géographique, le chevauchement de compétences entre le Conseil régional et les structures intercommunales s'avère inévitable.

Pas de doute que prises isolément, exceptée la municipalité de Dakar, aucune des collectivités locales ne dispose suffisamment de ressources financières, humaines et techniques pour résoudre les problèmes de gestions des ordures ménagères, d'éclairage urbain, de voierie publique, d'investissement d'équipements générateurs de revenus. Ainsi, il urge de mettre un terme à la nucléarisation incessante de la gestion urbaine, puis d'instaurer une instance de décision à l'échelle de l'agglomération. Dans une logique de compétitivité, nous soutenons l'idée selon laquelle l'échelle métropolitaine est de plus en plus la référence idéale en matière de bonne gouvernance urbaine. La métropolisation est perçue comme étant le corolaire urbain de la mondialisation. En guise d'illustration, on pense aux reformes institutionnelles adoptées au Canada dans les années 1990 sous le vocable de « fusions municipales ». De nouveaux enjeux comme l'étalement urbain, la vision commune du devenir des collectivités ou la promotion économique sont mis de l'avant pour justifier les réorganisations municipales, compte tenu du fait que ces problématiques dépassent les territoires municipaux en tant que tels, Souligne Aude-Claire Fourot (dans son article publié sur le site internet de l'IRG le 29 juin 2006). Elle rapporte aussi l'idée du Livre Blanc selon laquelle seules des municipalités reformées et de plus grandes tailles pourront être capables de faire face aux défis de la métropolisation actuelle notamment du point de vue économique. Même si on reconnaît que les réalités socio-économiques diffèrent entre les deux pays, mais dans l'ensemble le fond du problème reste pratiquement partout identique.

Au Sénégal, l'accélération urbaine de la région de Dakar incite les autorités à instituer une structure plus apte de répondre aux défis métropolitains qui dépassent les territoires municipaux. Ainsi, la création de la CUD, en 1983, puis plus tard en 2004 de la CADAK et de la CAR, s'inscrivent dans cette logique. En 2005, pour une prise en charge homogène des difficultés liées au système de gestion de la salubrité sur l'ensemble de l'agglomération dakaroise, est mis en place l' « Entente CADAK-CAR ». Les différentes institutions municipales et communautaires de la région s'engagent, à cet effet, à léguer certaines de leurs compétences, jugées trop lourdes à supporter, à ces coopérations intercommunales. Ainsi, la gestion de l'éclairage public, la construction et l'entretien de la voierie communale, le nettoiement et l'enlèvement des ordures ménagères, incombent à la charge de la CAR pour le département de Rufisque, de la CADAK pour les villes de Dakar, Pikine, Guédiawaye. Elles disposent, ainsi de ressources financières provenant essentiellement des quotes-parts de chacune des collectivités locales membres, des fonds de dotation à la décentralisation versés par l'État, de fonds octroyés par des partenaires au développement. Au-delà de la bonne prise en charge des compétences énumérées ci-dessus, la finalité de la coopération

intercommunale est la réduction des disparités socio-économique entre collectivités locales, l'instauration de cadre de concertation, d'échange, de solidarité entre les différents acteurs, et de promotion de la démocratie locale puis de la bonne gouvernance. Dans une perspective économique du développement d'un territoire, l'intercommunalité apporte aussi des réponses concrètes, en matière de rentabilité, de partage des coûts et de retour sur l'investissement.

Certes, après plus de deux décennies d'expériences, les coopérations intercommunales n'ont pas fourni de grands résultats ; mais ces dernières années un nouveau vent d'espoir est en train de souffler dans ces structures locales. Afin de doter l'aire métropolitain de Dakar d'infrastructures modernes et de promouvoir la gouvernance métropolitaine, la CADAK et la CAR en partenariat avec l'ADM, une agence nationale créée pour appuyer les collectivités locales dans leurs programmes d'investissements, s'accordent sur de vastes projets, qui devraient s'étaler de 2007 à 2011. Actuellement en cours de réalisation, ceux-ci entrent dans le cadre du Programme de Renforcement et d'Equipements des Collectivités Locales (PRECOL) initié par l'État en rapport au renforcement de la politique de décentralisation, notamment en matière d'amélioration de la mobilité urbaine. Il comprend trois composantes majeures : un programme d'investissement intercommunal, un programme d'appui intercommunal, et un programme d'entretien intercommunal. L'originalité du PRECOL s'inscrit bien évidemment dans la mise en place d'une « démarche contractuelle » qui incite l'implication des municipalités dans le choix des investissements mais aussi leur participation dans le financement. En effet, le financement des réalisations se fait sur la base d'une association de subvention, d'emprunt et d'autofinancement. Une convention, sous forme de contrat de ville est, ainsi établie entre chacune des communes urbaines bénéficiaires du programme et l'ADM. Les municipalités s'engagent, alors, à respecter scrupuleusement les modalités en matière de remboursement des emprunts, de gestion et d'entretien des ouvrages. Une telle initiative peut être fortement utile, car l'obligation de contribuer au financement des investissements peut probablement attirer l'attention des municipalités sur la nécessité de leur pérennisation.

Le programme constitue une continuité du PAC qui a duré de 1998 à 2004, dans le cadre d'un financement de l'AFD et de la Banque mondiale. L'objectif était d'offrir aux communes urbaines les conditions de financer leurs investissements et de renforcer leurs capacités. Les succès enregistrés dans le PAC encouragent les autorités à lancer, dans la continuité bien sûr, un nouveau programme de soutien aux collectivités locales, le PRECOL. Entre autres objectifs ce projet vise à appuyer la dynamique intercommunale dans l'agglomération de Dakar, par la signature de contrats d'agglomérations avec deux communautés d'agglomération, la CADAK et la CAR pour permettre le financement de projets structurants d'envergure. D'ailleurs sur un financement total de 53 millions d'euros octroyés par l'AFD aux communes

de la région de Dakar, 38 millions d'euros sont réservés pour les deux contrats d'agglomération. Cela confirme clairement la volonté des autorités nationales de porter la priorité sur des investissements d'envergures métropolitains, d'infrastructures et équipements structurants, notamment pour l'amélioration de la mobilité inter-urbaine. Dans l'ensemble, les propositions de financements de l'AFD sur les voieries intercommunales de la métropole dakaroise, ont permis d'identifier huit tronçons routiers reliant différentes collectivités locales au sein de la CADAK et de la CAR. De son côté les financements de l'IDA se concentrent essentiellement dans la ville de Guédiawaye où un important tronçon de voierie intercommunal traverse d'Est en Ouest la zone des Niayes avant de finir son tracé à Yeumbel dans la ville de Pikine. Ces projets intercommunaux viennent compléter, en quelque sorte, des réalisations déjà achevées comme les projets de l'Organisation de la Conférence Islamique (OCI), et ceux du Fonds Kowetien, tous localisés dans la ville de Dakar, précisément le long de la corniche Ouest. Ainsi qu'un des projets phares du Président Abdoulaye Wade, l'autoroute à péage et ses différents échangeurs, dont une bonne partie est ouverte à la circulation depuis 2009. En plus des investissements intercommunaux, d'autres projets qualifiés de spécifiques, parce que établis sur la base de contrats de ville entre l'ADM et chacune des collectivités locales, s'intéressent surtout au renforcement, à la réhabilitation d'équipements socio-économiques, et à la construction des équipements administratifs.

En marge des énormes difficultés qui subsistent encore dans la pratique de la décentralisation et de la promotion de la bonne gouvernance, les autorités sénégalaises semblent retrouver à travers les projets intercommunaux les moyens de se hisser dans la pratique d'une véritable gouvernance locale dont le cadre d'application le plus pertinent est donc l'échelle métropolitaine. Les élus locaux des municipalités de la métropole dakaroise sont de plus en plus convaincus qu'on ne peut traiter et gérer les questions urbaines isolément. Actuellement, même si les instances intercommunales cherchent à se positionner et à se faire remarquer, le cloisonnement demeure encore la règle. L'heure est désormais venue d'inciter l'ensemble des acteurs à se donner les moyens d'instituer une véritable entité territoriale, disposant d'une instance délibérative dotée de réels pouvoirs de décisions sur les grandes questions urbaines d'échelle métropolitaine. La procédure que nous suggérons aux législateurs s'apparente à la politique de la fusion de Paris avec les villes voisines en 1859 lorsque l'accroissement démographique avait naturellement conduit à intégrer onze commune de la banlieue de l'époque (Pierrick Hamon, Publié le 06/05/2013 http://www.lagazettedescommunes.com, *Pour un « vrai » Grand Paris… comme en 1859*. D'ailleurs, plus de cinquante ans après, cette question reste d'actualité, notamment avec le projet de création du « Grand Paris ». Le succès noté dans l'élaboration et la réalisation du PRECOL, particulièrement dans sa composante infrastructures et mobilité inter-urbaine, nous laisse croire que la CADAK et la CAR peuvent servir de structures intermédiaires au sein de leurs limites territoriales entre les collectivités locales et

l'instance métropolitaine que nous avons suggérée. Dans notre imagination, cette dernière ne devrait en aucun cas correspondre à l'actuel Conseil régional, ses compétences seraient élargies à d'autres domaines (gestion et exploitation de réseau de distribution d'eau, d'énergie, d'assainissement, et plus tard des infrastructures de communication – autoroute à péage, AIBD – ainsi que des plateformes commerciaux multifonctionnels), ses limites territoriales intégreraient le nouvel aéroport international de Diass, et elle disposerait de droit de véto sur tous les projets urbains de grandes envergures qui s'appliquent au sein de ses limites territoriales.

Toutefois, vu le rôle déterminant des villes dans la gestion urbaine, on peut se demander si ces dernières auront intérêt à léguer certaines de leurs compétences les plus stratégiques à une instance métropolitaine puis se subordonner à elle. Par principe de légitimité on sait que l'être humain est par essence très attaché au pouvoir, ce qui veut dire que c'est toujours difficile d'abandonner un pouvoir en faveur d'autrui, surtout s'il s'agit d'un pouvoir acquis par suffrage universel. Cependant, par principe d'intérêt général de la communauté, la logique exige que la priorité soit l'instauration de conditions favorables à une gestion urbaine efficiente et efficace. Jusque là les investissements qu'on peut réellement mettre à l'actif des villes restent timides, alors qu'elles existent dans le paysage institutionnel sénégalais depuis bientôt deux décennies. Comment peut imaginer des institutions locales actrices et moteurs de développement local si elles ne sont pas en mesure de créer des investissements ? Compte tenu de cette situation nous estimons que la CADAK et la CAR devraient constituer des entités territoriales autonomes, dotées d'un organe exécutif et d'un organe délibérant dont les membres seraient élus au suffrage universel. En effet, dans cette logique nous estimons que les communes d'arrondissement seraient rayées de l'architecture institutionnelle, et les villes constitueraient des collectivités locales de bases coiffées en quelque sorte par les communautés d'agglomération, à l'image des relations actuelles villes-communes d'arrondissement. Ainsi, les missions confiées aux communautés d'agglomération de Rufisque et Dakar seraient à peu près similaires à celles dévolues actuellement au Conseil général[179] dans le cas de l'architecture territoriale française. L'originalité du schéma territorial que nous avons tracé ici, par rapport au Conseil général, réside sur le fait que la CADAK regroupe trois départements correspondant chacun à une collectivité locale.

[179] Le Conseil général, de manière simplifiée, est une instance de décision de niveau départemental.

Conclusion

Dès le début de cette présente étude nous avons pris le soin d'élaborer un projet de thèse centré sur les modalités d'appropriation citoyenne de la décentralisation par le biais d'un renforcement de la participation des habitants au regard du mode de fonctionnement et de gestion des collectivités locales. Outre ces aspects relatifs à la gouvernance locale, le travail accorde une grande importance à la problématique de l'aménagement du territoire, à ses outils, aux enjeux qui y sont liés, en articulation avec des projets de territoire véhiculés par l'État, ainsi que ses conséquences (immédiates et/ou à venir) sur la morphologie et la structuration spatiale, notamment dans la métropole dakaroise.

Après plusieurs années de recherches bibliographiques, d'investigations de terrain et d'observation de l'évolution des faits politiques, économiques, culturels, sociaux, avec une démarche méthodologique adaptée, nous constatons que les questions liées à la gouvernance locale et à l'aménagement du territoire dans la métropole dakaroise constitueront encore dans les années à venir une des principales préoccupations dont les divers acteurs de développement seront sans doute confrontés. De notre côté, nous nous contentons de notre position de chercheur pour mieux observer et analyser les faits. Compte tenu d'une part, des conditions de création de la ville de Dakar, de peuplement de la presqu'île du Cap-Vert, et des processus d'occupation et d'extension spatiale de l'agglomération dakaroise ; et d'autre part, la forte concentration des investissements et des activités économiques dans le triangle Dakar-Thiès-Mbour, nous sommes convaincus que deux grandes conurbations se dessinent sur la côte sénégalaise suivant l'axe Dakar-Thiès et Dakar-Mbour sur environ 80 kilomètres. Autant à l'échelle planétaire on se permet pas de les comparer aux archipels métropolitains mondiaux du Japon et de la Côte est des États-Unis, autant à l'échelle du continent africain elles pourraient être de sources de capitaux et d'investissements étrangers, de créations d'emplois, bref de développement économique, si toutes les mesures sont prises en matière de juridiction fiscale et de mobilité inter-urbaine. D'autant plus que le Sénégal est un des rares eldorados ouest-africain du point de vue de stabilité politique et de démocratie, d'ailleurs il est très souvent cité en exemple comme étant la référence en Afrique.

Durant les deux dernières décennies, l'État a accordé une priorité aux infrastructures de communication intra et interurbaines, au désengorgement des grandes villes, et prévoit le renforcement des capitales régionales, des petites et moyennes villes, ainsi que la création de nouveaux pôles de développement économique. Ainsi sont élaborés :

- Le Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine (PAMU) lancé à la fin des années 1990 par les socialistes dans le but de faciliter la fluidité des trafics dans la région de Dakar ;

- Les grands projets de l'État (autoroute a péage, AIBD, Plateforme de Diamniadio, etc.) sous l'ère des libéraux ;

- Le Programme d'Equipement des Collectivités locales (PRECOL) piloté par des institutions territoriales locales en partenariat avec l'ADM.

Au regard de ses projets d'investissements d'équipements stratégiques, réalisés ou non, on sent une réelle volonté de consolider l'attractivité de la ville de Dakar vis-à-vis des autres régions du Sénégal et de l'espace ouest africain. Seulement, on constate une absence de concertation dans la conception, l'élaboration et la réalisation des investissements de grande envergure, surtout ceux relevant des compétences de l'État. Les acteurs institutionnels locaux se plaignent très souvent de ne pas être suffisamment impliqués dans la mise en œuvre de certains projets, alors que les textes relatifs à la décentralisation leurs confèrent la gestion du foncier, ainsi que l'urbanisme et l'aménagement du territoire. En effet, l'absence de cadre de concertation intensifie les dysfonctionnements notés dans la maîtrise de l'extension urbaine, d'autant plus que les outils de contrôle et de gestion du foncier sont loin d'être sophistiqués. Par conséquent, la métropole dakaroise est plus que jamais confrontée à des problèmes de planification et d'aménagement du territoire. La fragmentation de la gestion urbaine et la multiplicité des pouvoirs de décisions locales, au nom d'une gestion de proximité, ne facilitent pas l'idée de mise en place d'un schéma cohérent régional de planification urbaine censé être incarné par le Conseil régional. La gestion de l'espace régional doit impérativement s'adapter au processus de mutation de la morphologie urbaine actuellement en cours. Ainsi, nous estimons qu'il est quasi-indispensable de mettre en application nos recommandations afférentes à la reconfiguration territoriale des entités locales au sein de l'espace métropolitain. Autrement dit, l'institutionnalisation de la CADAK et la CAR en entités locales à part entière au même titre que la ville, la suppression des communes d'arrondissement, et l'instauration d'une puissante instance de décision métropolitaine aux compétences élargies à plusieurs domaines.

Le phénomène de recomposition territoriale tel que mentionné en titre de cette présente étude interpelle particulièrement la municipalité de Rufisque. D'une part, la ville est prise en étau, au sein de la grande conurbation en vue par des pôles économiques multifonctionnels (Dakar, Thiès, Mbour) ainsi que le pôle tertiaire en cours de réalisation (axe Bargny-Diamniadio-Diass) ; d'autre part, sa position de carrefour lui confère d'énormes potentialités pour se repositionner en tant que pôle économique majeur départemental. Cela constitue un grand défi qui met à l'épreuve l'ensemble des acteurs de développement, notamment les autorités locales, de cette ville centenaire.

Références bibliographiques

Ouvrages, Mémoires et Articles

ABDOUL, M, 2004, *Espace public local : vers une nouvelle forme de gouvernabilité urbaine ?* in *Villes du sud : et pourtant elles fonctionnent*, Paris, Etude de recherche n° 233, pages 99-111.

ARNAUD, J, C, 1970, *L'économie maraichère et fruitière dans la région du Cap-vert, grande banlieue de Dakar,* Strasbourg, Thèse de troisième cycle.

BA, C, 2006, *Circulation des biens et approvisionnement des villes, le raccourci par l'agriculture périurbaine et le rôle des femmes*, Bulletin de l'APAD, consulté en janvier 2014.

BREDELOUP, S, BERTONCELLO, B, et LOMBARD, J, 2008, *Abidjan, Dakar, des villes à vendre ? : La privatisation made in Africa des services urbain,* vol 1*,* Paris, l'Harmattan, 353 pages

BRUNET, R, 2004, *Le développement des territoires : formes, lois, aménagement*, Paris, Editions de l'Aube, 93pages.

BUSSI, M, BADARIOTTI, D, 2004, *Pour une nouvelle géographie du politique : Territoire, Développement, Élections,* Paris, Ed. Économica, 295 pages.

CABANNE, C, 1984, *Pays de la Loire-Centre*, Paris, Mementos de géographie Sirey, 178 pages.

CHARPY, J, 1958, *La fondation de Dakar : 1845-1857-1869,* Paris, Larose, 596 pages.

CHOAY, F, MERLIN, P, 1988, *Dictionnaire de l'urbanisme,* P.U.F. Paris, 723 pages.

COLL, J, L, GUIBERT, J, J, 2005, *L'aménagement au défi de la décentralisation en Afrique de l'Ouest,* Toulouse*,* Presses Universitaires du Mirail, 305 pages.

CUOQ, J, 1984, *Histoire de l'islamisation de l'Afrique de l'Ouest. Des origines à la fin du XVIeme siècle,* Paris, Librairie Orientaliste Paul Geuthner, 343 pages.

DANFAKHA, P, W, 1991, *L'équipement public et l'aménagement de la ville de Dakar : 1930-1957*, Lille ANRT, texte de la Thèse soutenu à Paris 7, 1990.

DE BENOIST, J, R, CAMARA, A, 2003, *Histoire de Gorée,*Paris, Maisonneuve et Larose, 155 pages

DELAFOSSE, M, 1931, *Afrique occidentale française, in Hanotaux, G, Martinau, A, Histoire des colonies françaises et de l'expansion de la France dans le monde*, tome IV, Paris, Librairie Plon.

DIALLO, Y, 2006, *Gestion des infrastructures et équipements marchands dans les zones urbaines : étude de cas du marché central de la ville de Rufisque*, Dakar, Mémoire de maîtrise, Département de géographie, Université Cheikh Anta DIOP de Dakar, 103 pages

DIONGUE, M, 2010, *Périurbanisation différentielle : mutations et réorganisation de l'espace à l'est de la région dakaroise (Diamniadio, Sangalkam, Yène)*, Thèse de doctorat, sous la direction de DUBRESSON, A, Université Paris-Ouest Nanterre

DIOP, A, 2008, *Enjeux urbains et développement territorial en Afrique contemporaine : l'espace UEMOA*, Paris, Khartala, 176 pages.

DIOP, A, 2008, *Développement local, gouvernance territoriale : enjeux et perspectives*, Paris, Khartala, 230 pages.

DIOP, B, 2003, *Échanges et réseaux d'échange en Sénégambie (VIII-XVIeme siècle)*, *in Mélanges*, Annale de la Faculté des lettres et sciences humaine de Dakar, tome II, Livre II, Presses Universitaires de Dakar, PP-489-504.

DIOP, D, 2012, *Urbanisation et gestion du foncier urbain à Dakar. Défis et perspectives*, paris, Harmattan, 316 pages.

DIOP, D, 2006, *Décentralisation et gouvernance locale au Sénégal*, Paris, Harmattan, 267 pages.

DIOUF, M, 2006, *Les poissons ne peuvent pas voter un budget pour l'achat d'un hameçon. Espace public, corruption et constitution de l'Afrique comme objet scientifique,* Bulletin de l'APAD, consulté en janvier 2014.

DIOUF, M, 2001, *Histoire du Sénégal : le modèle islamo-wolof et ses périphéries*, Paris, Maisonneuve et Larose.

DOUZET, F, 2001, *Pour une démarche nouvelle de géopolitique urbaine à partir du cas d'Oakland (Californie), in Hérodote : Revue de géographie et de géopolitique, n°101*, Paris, la Découverte, pp57-75.

DUBRESSON, A, 1979, *L'espace Dakar Rufisque en devenir : de l'héritage urbain à la croissance industrielle,* Paris, Travaux et documents de l'ORSTOM, 371p.

DURUFFLE, G, 1988, *L'ajustement structurel en Afrique (Sénégal, Côte d'Ivoire, Madagascar),* Paris, Editions Karthala, 205 pages.

FAURET, C, 1914, *Histoire de presqu'île du Cap Vert et des origines de Dakar,* Paris, Éd. Larose, 164 pages.

FREMONT, A, 2005, *Géographie et action, l'aménagement du territoire*, Paris, Editions Arguments, 218 pages.

FOUROT, A, C, 2006, *Les refontes institutionnelles au canada. Processus de « fusion » et de « défusion » municipales : témoins d'une tension entre métropolisation et démocratie locale*. Article publié sur le site internet de l'IRG.

GATTO, F, RAVESTEIN, J, 2008, *Le mémoire, penser, écrire, soutenir, réussir.* Montpellier, SAURAMPS médical, 117pages.

GERVAIS, M, 1996, *Dimension politique de l'ajustement et redéfinition du rôle de l'Etat africain : position de l'Aide canadienne, in l'Etat en Afrique : indigénisation et modernités*. Paris, Cahier du GEMDEV n°24, pp68-76.

GINET, P, 2010, *La métropole lilloise au tournant des années 1990. L'histoire exemplaire d'une renaissance urbaine,* Ed. Universitaires Européennes.

GINET, P, 2004, *Approche géographique de quatre dynamiques de métropolisation dans le Nord-Pas-de-Calais et en Belgique. Contribution à la structuration d'une géopolitique urbaine et régionale*. Lille, HDR, Université des Sciences et Technologies de Lille, 391pages.

GOITA, M, 2005**,** *Jeux de pouvoirs entre les différents acteurs de la décentralisation en Afrique de l'Ouest, in Guibbert,J,J et Coll, J,.L*, *l'aménagement aux défis de la décentralisation en Afrique de l'Ouest*. Toulouse, Presse Universitaires du Mirail, PP113-134.

GONIDEC, P, F, 1992, *Relations internationales africaines*. Paris, LGDJ, 122 pages.

GUERRA, E, 2001, *Démocratie locale, gestion urbaine et décentralisations : réflexions à partir de l'expérience du budget participatif de Porto Alégre*. Paris, Cahier du GEMDEV, n° 27, pp123-131.

GOLDBLUM, C, OSMONT, A, LANGUMIER, J, F et al, 2008, *La gouvernance urbaine dans tous ses états : analyses et propositions du groupe de réflexion sur la gouvernance urbaine*. Paris, GEMDEV-AMODEV, rapport de synthèse pour la Sous-direction de la Gouvernance démocratique (Direction des politiques de Développement à la DgCiD), Ministère des Affaires Etrangères et Européennes, 79 pages.

HEGEL, G, W, F, 1965**,** *La Raison dans l'histoire. Introduction à la philosophie de l'histoire***,** Paris, UGE**.**

HOURS, B, 2012, *Développement, gouvernance, globalisation du XX au XXIeme siècle,* Paris, Harmattan, 122 pages

HULBERT, F, 2006, *Villes du Nord, villes du Sud : géopolitique urbaine, acteurs et enjeux,* Paris, Harmattan, Colloque international de géopolitique urbaine, organisé du 6 au 10 mai 2003 à Libreville, Gabon, 596 pages.

GRAWITZ, M, 1996, *Méthodes des sciences sociales, volume 1 (XVIII),* Paris, Précis Dalloz, 920 pages ?

GROSJEAN, B, 2007, *Urbanisation sans urbanisme : une histoire de la "ville diffuse"* Thèse de doctorat Architecture, vol 1, Université Paris 8, 350 pages.

IAGU, ONU-Habitat, 2007, *Stratégie de développement urbain du Grand Dakar. Diagnostic territoriale*. Dakar, Rapport consolidé, 145 pages.

IAGU, CARE, 2009, *Rapport de la visite du périmètre agricole de Lendeng dans la commune d'arrondissement de Rufisque-Est*. Rufisque, version provisoire.

JAGLIN, S, 1995, *Gestion urbaine partagée à Ouagadougou. Pouvoirs et périphéries*, Paris Editions Karthala, 653 pages

JOUVE, B, *La gouvernance urbaine : nouvelle catégorie d'action des politiques urbaines*. 22 pages

KANE, A, 2009, *Etat des lieux réglementaire régissant le foncier au Sénégal*. Dakar, groupe thématique Plate-forme des acteurs non étatiques pour le suivi de l'Accord de Cotonou au Sénégal, 12 pages.

KEVASSAY, S, 2005, *Mémoire de recherche*, Paris, 3eme édition, Vuibert, 192 pages.

KHOUMA, M, 2007, *Anticipation de la ville et production de l'espace dans la couronne périurbaine de Dakar*. Dakar, pp57-74.

LACHARTRE, B, 2000, *Enjeux urbains au Mozambique. De Lourenço Marques à Maputo,* Paris, Editions Karthala, 220 pages.

LAMBORY, P, G, 2003, *Territoires et citadins : quatre villes africaines*. Paris, Editions Berlin, 269 pages.

LARDON S, MAUREL, P, 2001, *Représentations spatiales et développement territorial*. Paris, Hermes, Sciences publications, 437 pages.

LESOUR, M, NINOT, O, 2006, *Un divorce au Sénégal. Le chemin de fer Dakar-Niger et la route nationale, in* Chaléard, J,L, Chantal, C, J et Chantal, B, *le chemin de fer en Afrique*, Paris, éditions Karthala, avec le concours du CNRS, pages 105-125.

LEVY, J, 2000, *Repenser le territoire : un dictionnaire critique*. Paris, DATAR/Editions de l'Aube, 285 pages.

LY, A, 1993, *La compagnie du Sénégal*. Paris, Editions Karthala, page 251.

MBOW, L, S, 1992, *Dakar: Croissance et mobilité urbaine,* Thèse de doctorat, Paris10, Publication Lille ANRT.

MERCIER, P, MASSÉ, L, MONOD, T, HAUSER, A, 1954, *L'agglomération dakaroise : quelques aspects sociologiques et démographique,* IFAN Sénégal, 83 pages.

MIOSSEC, J, M, 2008, *Le développement local, entre mondialisation et promotion des territoires : de la gouvernance à l'articulation des pouvoirs et des territoires, in Diop, A, Développement local, gouvernance territoriale : enjeux et perspectives*. Ed. Karthala, pp23-67.

MORICONI-EBRARD, F, 1994, *Géopolis. Pour comparer les villes du monde*. Paris, Ed. Economica, 242 pages.

MOUROZ, J, R, 1989, *Pouvoir local, régionalisme et décentralisation. Enjeux territoriaux et territorialité en Amérique latine*. Collection Travaux et Mémoires de l'IHEAL, n°47, Série Thèses et Colloques, n°3.

OCDE, 2001, *Mieux vivre dans la ville, le rôle de la gouvernance métropolitaine*. Paris, 328 pages.

OSMONT, A, 1996, *L'Etat efficace selon la Banque mondiale : les villes et l'ajustement structurel. In l'Etat en Afrique : indigénisations et modernités*. Paris, Cahier du GEMDEV n° 24, pp 45- 60.

PAULET, J, P, 2009, *Manuel de géographie urbaine*, Paris, Armand Colin, 344 pages.

PAUTET, A, 2011, *Afrique (s) du continent oublié au continent convoité*, Paris, Géopolitique des continents, Ellipses Editions Marketing, 301 pages.

PIERMAY, J, L, SARR, C, 2007, *La ville sénégalaise. Une invention aux frontières du monde*. Paris, Editions Karthala, 242 pages.

P**INSON, G, HILL, K, COHEN, B** et **al,** 1997, *Les changements démographiques au Sénégal*, Paris, Éditions de l'Institut National d'Etudes Démographiques, Paris, 240 pages.

POINSOT, J, SINOU, A et STERNADEL, J, 1989, *Les villes d'Afrique noire entre 1650 et 1960. Politiques et opérations d'urbanisme et habitat*. Paris, La Documentation française, 346 pages.

PUMAIN, D, PACQUOT, T, et KLEINSCHMAGE, R, 2006, *Dictionnaire : la ville et l'urbain*. Paris, Economica, 319 pages.

RENARD, M, 1903, *Le régime foncier dans les colonies françaises de l'Afrique*, Thèse soutenu à Caen, 312 pages.

RIALLAND, C, J, 2003, *Initiation à la géographie : devenir géographe*, Paris, Librairie Vuibert, 119 pages.

ROCHE, C, 2001, *Le Sénégal à la conquête de son indépendance 1939-1960*, paris, Éditions Karthala, 286 pages.

ROSIÈRE, S, 2008, *Dictionnaire de l'espace politique. Géographie politique et géopolitique,* Paris, Armand Colin, 320 pages.

ROSIÈRE, S, 2007, *Géographie politique et Géopolitique. Une grammaire de l'espace politique,* Paris, Ellipses Édition Marketing, 424 pages.

SALEM, G, 1998, *La santé dans la ville : géographie d'un petit espace dense, Pikine (Sénégal)*, Paris, Karthala, Paris, 360 pages.

SANGARE, A, *1996, Transformation, organisation de l'espace et sociétés rurales sahéliennes : le cas de l'urbanisation des campagnes en périphérie de la ville de Bobo-Dioulasso, Burkina Faso,* Thèse de doctorat sociologie, Strasboug 2, 415 pages.

SEMMOUD, B, 2001, *Introduction à la géographie des grandes villes,* Paris, Éd. du Temps, 255 pages.

SECK, A, 1968, *Dakar métropole Ouest africain*, Dakar, Mémoire de l'IFAN, 508 pages.

SINOU, A, 1993, *Comptoirs et villes coloniales du Sénégal : Saint-Louis, Gorée, Dakar*, Paris, Éd Karthala, texte remanié de Thèse 3e cycle, Paris, EHESS, 1986, 364 pages.

SOW, M, 2010, L'agglomération dakaroise au tournant du siècle : vers une réinvention de la ville africaine ? Thèse de doctorat, sous la direction de HAERINGER, P, Université Paris-Ouest Nanterre

THIAM, M, 1970, *Entretiens sur l'histoire des Lébous de la presqu'île du Cap-Vert*, Dakar, traduit par Sylla, A, 30 pp.

VENNETIER, P, 1991, *Les villes d'Afrique tropicale*, 2eme édition, Paris, Masson, 238 pages.

VERNIERE, M, 1973, *Pikine ville nouvelle de Dakar, un cas de pseudo-urbanisation*, *in L'espace géographique*. N° 2, PP 107-126.

VERNIERE, M, 1973*, Volontarisme d'État et spontanéisme populaire dans l'urbanisation du Tiers-monde : formation et évolution des banlieues dakaroises, le cas de Dagoudane Pikine,,* Thèse de 3eme cycle Géographie, vol 1, Paris 7 278 pages

DOCUMENTS OFFICIELS ET REVUES

AGENCE NATIONALE DE LA STATISTIQUE ET DE LA DEMOGRAPHIE (ANSD), 2008, *Situation économique et sociale de la région de Dakar en 2007*, Dakar, rapport final, 187 pages.

AGENCE NATIONALE DE LA STATISTIQUE ET DE LA DEMOGRAPHIE (ANSD), 2012, *Etude monographique sur les services immobiliers du logement à Dakar,*

APIX, 2008, *Plan d'action et de réinstallation du site de recasement de Tivaouane-Peulh*, Dakar, rapport final, 76 pages.

APIX, 2007, *Plan d'action et de réinstallation (P.A.R) autoroute tronçon 4 Keur Massar-Diamniadio,* Dakar, rapport final.

APIX, 2006, *Évaluation environnementale et sociale du projet d'autoroute Dakar-Diamniadio,* Dakar Volume 3, rapport final, 123 pages.

AUTREPART, *Echanges transfrontaliers et intégration régionale en Afrique subsaharienne*, Paris, Editions de l'Aube, Egg (J) et Herrera éd. ORSTOM, 1998, 210 pages.

BANQUE MONDIALE, AFD, 2010, *Infrastructures africaines : une transformation importante*, Paris, Foster V, Garmandia C-B éd., 344 pages.

CITIES ALLIANCE, ONU-HABITAT, 2010, Stratégie de développement urbain du Grand Dakar (horizon 2025), 74 pages.

DIRECTION GENERALE DU PLAN, 2008, *Rapport national sur le développement durable,* contribution du Sénégal aux 16eme et 17eme sessions de la Commission du développement durable des Nations-Unies, 56 pages.

DATAR, 2001, *Territoires en mouvement : les agglomérations*, Paris, la Documentation française, 92 pages.

GOUVENEMENT GÉNÉRAL DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE, 1931, *La circonscription de Dakar et dépendance,* Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 174 pages

ONU-HABITAT, 2010, *Le foncier dans le contexte de l'urbanisation durable, troisième conférence ministérielle africaine sur le logement et le développement durable*, Bamako, 22-24 novembre 2010.

ONU-HABITAT, 2008, *Sénégal : profil urbain de Dakar,* 36 pages

PNUD, 2008, *Sénégal : profil du secteur urbain*. Dakar, 32 pages.

POLITIQUE AFRICAINE, 2009, *Gouverner la mer : Etats, pirates, sociétés*, Paris, Editions Karthala, n°116, 204 pages.

POLITIQUE AFRICAINE, 2004, *Sénégal 2000-2004, l'alternance et ses contradictions*, Paris Editions, Karthala, n°96, 230 pages.

RESEAU DES PROFESSIONNELS AFRICAINS FRANCOPHONES DE L'AMENAGEMENT FONCIER URBAIN (RPA/AFU), 1999, *Aménagement foncier urbain et gouvernance locale en Afrique saharienne : enjeux et opportunités après la Conférence Habitat II*., Rapport du Colloque régional des professionnels africain, Ouagadougou, 104 pages.

REVUE-TIERS-MONDE, 2005, *Décentralisation et développement local : un lien à repenser*, sous la direction de Dubresson, A et Fauré, P, A, Paris, PUF, n°181, 239 pages.

REVUE-TIERS-MONDE, 1995, *Sociétés en mutation entre restructuration mondiales et initiatives locales*, sous la direction de Haubert, M, et Rey, P, P, PUF, tome XXXVI, n° 141, 239 pages.

SECRETARIAT GENERAL DU GOUVERNEMENT, 2003, *Recueil de texte de la décentralisation*, Dakar, 220 pages.

SECRETARIAT DES MISSIONS D'URBANISME ET D'HABITAT (SMUH), 1977, *Extrait du bilan d'urbanisme des trois quartiers Sud-Ouest de Rufisque*, *in planification, habitat, informations*, N°86, pp 45-73.

Résumé

Ce travail est l'aboutissement de plusieurs années de recherches entamées depuis 2006 dans le cadre de nos études en Maîtrise (équivalent de Master 1) de géographie, à la faculté des Lettres et Sciences Humaines de l'Université Cheikh Anta Diop de Dakar.

A l'entame de cette étude, nous avions élaboré un projet de thèse structuré et centré sur les modalités d'appropriation citoyenne de la décentralisation et d'un renforcement de la participation des habitants au regard du mode de fonctionnement adopté par les collectivités publiques. Toutefois, au-delà de cet aspect qui met en exergue l'articulation entre la décentralisation et la gouvernance locale, l'objectif principal est de formuler un diagnostic géopolitique sur la gouvernance et les stratégies de planification et d'aménagement urbain au sein de l'agglomération dakaroise sur la base des principes du développement durable.

Il s'agit principalement de produire un travail d'évaluation des choix et des stratégies territoriales développées à différentes échelles dans l'agglomération, et sur leur articulation géopolitique et géographique. Ainsi, notre démarche s'inscrit dans une dynamique de recherche productive et vise à articuler les techniques de collectes aux exigences de la méthode hypothético-déductive. Cette approche méthodologique permet de dégager une vision personnelle originale, scientifiquement argumentée de notre thèse puis de projeter l'évolution de l'agglomération dakaroise.

Summary

This dissertation is the result of many years of work which started in 2006 while doing a Masters in geography at the faculty of Social Sciences of Université Cheikh Anta Diop de Dakar.

This study examines the strategies linked to decentralization and methods used to encourage local participation in methods used by the state to achieve policy objectives. This analysis puts a focus on the interaction between the local government and the efforts towards decentralization. The principal objective is to examine the geopolitical issues linked to the governance and strategies of urban planning employed by the state in Dakar on the basis of the principles of the sustainable development

This involves an examination of the strategies related to the development of territories, at different scales in communities with regards to the geopolitical and geographic impacts. This requires a methodology that facilitates insight to capture a vision of the context and support the scientific approach used in the dissertation in a manner that represents the evolution of communities of Dakar.

Mots clés

Gouvernance urbaine,

Géopolitique locale,

Territoire, Aménagement urbain

Agglomération,

Métropolisation,

Foncier,

Décentralisation,

Développement durable

Liste des cartes

Carte 1 : Carte Découpage administratif et territorial de la région de Dakar 25
Carte 2: Réseau d'infrastructures ferroviaires Dakar-Niger et Dakar-St-Louis au début du XXeme siècle dans l'espace sénégambien 104
Carte 3 : Evolution urbaine et typologie du bâti de la ville de Rufisque 130
Carte 4 : Projets de lotissements déposés à la Direction départementale d'urbanisme de Rufisque 143
Carte 5 : Occupation spatiale de Rufisque en 1954 151
Carte 6 : Occupation spatiale de Rufisque en 1978 152
Carte 7 : Occupation spatiale de Rufisque en 2005 153
Carte 8 : Évolution du découpage administrative du Sénégal 163
Carte 9: Limite territorial de la CADAK et la CAR 171
Carte 10 : Localisation du complexe industriel de SOCOCIM 184
Carte 11 : Aire d'approvisionnement du marché central de Rufisque 218
Carte 12: Délimitation spatiale et situation géographique de la zone nord du département de Rufisque 230
Carte 13 : Évolution de l'occupation spatiale de la zone nord 250
Carte 14 : Un pôle économique en cours de réalisation dans le triangle Dakar-Thiès-Mbour 293
Carte 15 : Scénario 1 : ville de Rufisque réduite à un chef lieu administratif départemental 299
Carte 16 : Scénario 2 : ville de Rufisque pôle central du département 302
Carte 17 : Cartographie des pôles définis par le PDU Dakar 2025, articulés aux projets d'infrastructures 306
Carte 18: Armature urbaine en Afrique de l'ouest 310
Carte 19 : Corridors de circulation et flux de marchandises dans l'espace CEDEAO 311

Listes des figures

Figure 1 : Répartition des impôts locaux perçus dans la ville de Rufisque *188*
Figure 2: Présentation schématique de la structuration spatiale du département de Rufisque et mise en réseau des divers flux quotidiens *201*
Figure 3: Schéma du circuit de collecte des recettes au marché central de Rufisque *212*
Figure 4 : Lieux de résidence des actifs du marché *214*
Figure 5 : Moyens de déplacement des usagers du marché *216*
Figure 6 : Évolution des lotissements projetés à Rufisque département de 2000 à 2009 ..... *248*
Figure 7 : Projets de lotissements enregistrés à la Direction départementale de Rufisque *248*
Figure 8 : Schéma simplifié des enjeux lies à la pression sur le foncier *259*
Figure 9 : Trafics aéroportuaires : mouvements commerciaux dans l'espace UEMOA *314*
Figure 10 : Trafics aéroportuaires : passagers totaux dans l'espace UEMOA *314*
Figure 11: La métropole dakaroise porte d'entrée de l'Afrique de l'ouest, et son hinterland sous-régional *316*
Figure 12 : Budget des villes de la région de Dakar *329*
Figure 13 : Répartition des dépenses dans les budgets de quelques collectivités de la région de Dakar *331*

Liste des tableaux

Tableau 1 : Quelques repères chronologiques de la politique de décentralisation *23*
Tableau 2 : Découpage du domaine national *51*
Tableau 3 : Système de tarification par tonne d'arachide appliqué en fonction des distances parcourues *106*
Tableau 4 : Évolution de la traite d'arachides (en tonnes) dans la colonie du Sénégal *108*
Tableau 5 : Lotissements réalisés ou autorisés dans le département de Rufisque *141*
Tableau 6 : Tableau récapitulatif de l'organisation administrative et territoriale *167*
Tableau 7 : Récapitulatif des recettes de la ville de Rufisque en francs Cfa. *186*
Tableau 8: Tarification des frais de bornage appliqué par le Conseil rural de Sangalkam en 2010 ..... *241*
Tableau 9 : Situation budgétaire des capitales régionales les plus représentatives en franc Cfa *328*

Liste des photos

Photo 1 : Rufisque : La décadence d'un pôle économique colonial *110*
Photo 2 : Émergence de villas de luxe dans la communauté rurale de Sangalkam *145*
Photo 3 : La commune de Bargny face à la double contrainte de l'érosion marine et de l'extraction minière. *147*
Photo 4 : Un habitat contrasté dans la partie Sud-est du département de Rufisque *149*
Photo 5 : L'espace périphérique Rufisque-Bargny : une forêt de gisements de calcaires et de marnes *182*
Photo 6 : Une course pour le contrôle de l'espace entre la promotion de l'habitat à Bargny et l'avancée des carrières de la SOCOCIM *195*
Photo 7 : Le marché central de Rufisque à l'époque coloniale *204*
Photo 8 : Densification brutale et progressive du marché central (secteur MC 10) *205*
Photo 9 : Le marché au poisson (secteur P 13) : un vieux bâtiment colonial modestement réaménagé *206*
Photo 10: Débordement d'installations à usage commercial précaires *208*
Photo 11 : Transformation des artères de circulation en aire de stationnement sauvage *209*

Annexe

GUIDE D'ENTRETIEN POUR LES STRUCTURES INSTITUTIONNELLES LOCALES

I. PRÉSENTATION, SITUATION GÉOGRAPHIQUE ET DÉMOGRAHIE DE LA STRUCTURE INSTITUTIONNELLE

1. Raison sociale de la collectivité territoriale :
2. Date de création?
3. Fonctionnement de la structure?
4. Les différents organes de la structure ?
5. Effectif du personnel et répartition selon les différents organes ?
6. Existe-t-il des commissions techniques au sein de votre structure ?
7. Présentez les différentes commissions existantes :

Dénomination	Date de creation	Nbre. de membres.	Actions réalisées	Partenaires

8. les limites territoriales de la collectivité ?
9. La superficie totale de la collectivité ?
10. Distance (en km) de la collectivité par rapport au :
   - Chef-lieu régional ?
   - Au chef-lieu départemental?
11. Nombre de quartiers ou de villages que comptes la collectivité ?
12. Y a-t-il un ou des quartiers (ou villages) qui joue le rôle de pôle (s) à l'échelle locale ?
13. Si oui renseignez ce tableau :

Quartiers/villages	Distance par rapport au pôle	Infrastructures de communication	Fréquence des déplacements	Motifs des déplacements	temps-mis

14. Comment jugez-vous les procédures de mobilisation et de décaissement des ressources?
15. Estimation de la population totale actuelle de la collectivité ?
16. Répartition de cette population suivant les différents quartiers ou villages que compte la collectivité ?

Quartiers/villages	populations	superficie	Densité

17. Quelles sont les activités économiques dominantes au sein de votre collectivité territoriale
18. quels sont les principaux lieux d'écoulement des produits exploités au niveau de la collectivité ?
19. Quels sont les principaux lieux d'approvisionnement des populations de votre collectivité ?
20. Citez les types de produits et services concernés ?

II. PATRIMOINE FONCIER ET IMMOBILIER DE LA COLLECTIVITE

21. Quelles sont les différentes composantes du patrimoine foncier et immobilier de la collectivité ?

Patrimoine foncier et immobilier	Statut juridique	type/taille	Date d'acquisition	Procéssus d'acquisition	Situation actuelle	
					En affectation	Autres (préciser)

III. PRATIQUES URBAINES ET ENJEU DE LA GOUVERNANCE LOCALE

22. Votre collectivité locale a-t-elle connu des opérations de planification et d'aménagement du territoire ?

Collectivités. locales	Initiateurs de l'opération	Buts de l'opération	Dates de mise en œuvre	Assiettes foncières (ha)	Statuts juridiq du foncier concernés	Outils élaborés (PDU, PUD, SDAU, ZAC, lotissement)	Partenaires en présence	Coût des opérations	Mobilisation des ressources	Appréciation du résultat final

23. Votre collectivité at-elle été l'objet d'une restructuration urbaine ?

Zones concernées (colectivités locales)	Initiateurs de l'opération	Buts de l'opération	Dates de mise en oeuvre	Assiettes foncières (ha)	Statuts juridiq du foncier concernés	Partenaires en présence	Coût des opérations	Mobilisation des ressources	Appréciation du résultat final

23. Votre collectivité locale a-t-elle connu des opérations de déguerpissements et de déplacements de populations ?

Zones concernées (collectivités locales)	Initiateurs de l'opération	Buts de l'opération	Dates de mise en œuvre	Assiettes foncières (ha)	Statuts juridiq du foncier concernés	Partenaires en présence	Coût des opérations	Mobilisation des ressources	Appréciation du résultat final

24. Relations avec les autorités déconcentrées de l'Etat ?

25. Votre structure est-elle toujours informée des interventions de l'Etat dans votre collectivité locale ?

26. Comment?

27. Avez-vous connu des problèmes liés à une quelconque intervention de l'Etat dans votre collectivité ?

28. De quoi s'agit-il réellement ?

29. Quelle a été la réaction des acteurs institutionnels et de la collectivité d'une manière générale ?

30. Quelle est la suite de ces problèmes ?

31. Comment appréciez-vous les procédures d'intervention de l'Etat dans votre collectivité ?

32. Relations avec les populations locales et les différents organismes de la société civile ?

33. Est-ce que les différentes composantes des populations locales participent-elles aux actions de niveau communautaire ?

34. Sont-elles conviées à participer dans les instances de prise de décision ?

35. Si oui, quelles sont les actions auxquelles les populations peuvent participer ?

36. Comment se déroule les procédures de vote, d'élaboration et d'exécution du budget au niveau communautaire ?

37. Les populations sont-elles informées ?

38. Comment ?

39. Les populations y prennent-elles part ?

40. Comment ?

41. Quels jugements faites-vous des acteurs des populations et des organismes de la société civile de votre collectivité locale ?

42. Relations avec les autres collectivités territoriales ?

43. Quelle appréciation faites-vous de la politique de la décentralisation ?

44. Avez-vous connu des problèmes avec les collectivités voisines,

45. Si oui, dans quels domaines ?

46. Précisez de quelle (s) collectivité(s) s'agit-il ?

47. Quelles stratégies avez-vous adopté pour la résolution de ces problèmes ?

48. Y a-t-il des difficultés liées au chevauchement de compétences entre échelons administratifs,

49. Quels sont les domaines les plus exposés à ces difficultés ?

50. Êtes-vous confrontés à ces genres de situation ?

51. Dans quels secteurs ?

52. Avec quelle collectivité ?

53. Quels jugements en tirez-vous ?

54. Comment comptez-vous procéder pour la sauvegarde de vos intérêts et la résolution de ces problèmes ?

55. Connaissez-vous les compétences transférées ?

56. Avez-vous connu des problèmes d'exécution de ces compétences ?

57. Disposez-vous de ressources suffisantes pour faire face aux compétences transférées ?

58. Quel est le montant total du budget de votre collectivité ?

59. Quels sont les différentes sources de mobilisations des ressources financières ?

60. Comment jugez-vous les procédures de mobilisation et de décaissement des ressources?

61. Quelle est la part de chaque rubrique ?

62. Les fonds allogènes sont-ils reçus à temps ?

63. Quelle est la part allouée aux investissements dans le budget de la collectivité ?

64. Êtes-vous en mesure de répondre aux besoins des populations en matière d'équipements et de services socio-économiques ?

65. Quelles sont les réalisations de la collectivité locale en matière d'investissements en équipements et services ?

66. Quels sont les secteurs concernés et pourquoi ?

67. Quels sont les zones concernés et pourquoi ?

68. Avez-vous investi dans des secteurs générateurs de revenus ?

69. Si oui quand ?

70. Quels sont les coûts totaux de ces réalisations ?

71. Procédures de mobilisations de ces fonds ?

72. Quels sont les partenaires concernés ?

73. Comment se déroule la gestion et l'exploitation de ces équipements ?

74. Quels enseignements en tirez-vous ?

75. Quelles mesures préconisez-vous pour assurer votre autonomie financière ?

76. Quelles sont les mesures à prendre pour améliorer la politique de la décentralisation

GUIDE D'ENTRETIEN DESTINÉ AUX SERVICES TECNIQUES (DOMAINE, CADASTRE ET URBANISME)

I. PRÉSENTATION DE LA STRUCTURE ET AIRE GEOGRAPHIQUE DE LA ZONE COUVERTE

8. Type de structure ?
9. Lieu d'implantation ?
10. Aire géographique couverte par votre service ?
11. Date de création ?
12. Raison d'être ?
13. Quels sont les différentes fonctions de votre service ?
14. Fonctionnement de la structure ?
15. Les différents organes de la structure ?
16. Effectif du personnel et répartition selon les différents organes ?
17. Superficie totale de la zone couverte par votre structure ?
77. Quelles sont les collectivités locales couvertes ?
78. Estimation de la population totale actuelle de la zone d'intervention de votre structure ?
79. Répartition de cette population suivant les différentes collectivités locales?

Collectivité locales	populations	superficie	Densité

II. PATRIMOINE FONCIER ET IMMOBILIER DE LA COLLECTIVITE

80. Quelles sont les différentes composantes du patrimoine foncier et immobilier sous la supervision et le contrôle de votre structure ?

Patrimoine foncier et immobilier		Statut juridique	taille	Date d'acquisition	Processus d'acquisition	Situation actuelle	
Dénomination	Collectivités locales					En affectation	Autres (préciser)

III. POLITIQUES ET PRATIQUES URBAINES

81. Les limites géographiques couvertes par votre service ont-elles connues des opérations de planification et d'aménagement du territoire ?

Collectivités. locales	Initiateurs de l'opération	Buts de l'opération	Dates de mise en œuvre	Assiettes foncières (ha)	Statuts juridique du foncier concernés	Outils élaborés (PDU,PUD, SDAU, ZAC, lotissement)	Partenaires en présence	Coût des opérations	Mobilisation des ressources	Appréciation du résultat final

82. Les limites géographiques couvertes par votre service ont-elles connues des opérations de restructuration urbaine ?

Zones concernées (collectivités locales)	Initiateurs de l'opération	Buts de l'opération	Dates de mise en œuvre	Assiettes foncières (ha)	Statuts juridique du foncier concernés	Partenaires en présence	Coût des opérations	Mobilisation des ressources	Appréciation du résultat final

83. Les limites géographiques couvertes par votre service ont-elles connues des opérations de déguerpissements et de déplacements de populations ?

Zones concernées (collectivités locales)	Initiateurs de l'opération	Buts de l'opération	Dates de mise en œuvre	Assiettes foncières (ha)	Statuts juridique du foncier concernés	Partenaires en présence	Coût des opérations	Mobilisation des ressources	Appréciation du résultat final

IV. GOUVERNANCE LOCALE

84. Relations avec les autorités déconcentrées de l'Etat ?

85. Votre structure est-elle toujours informée des interventions de l'Etat dans les limites géographiques d'intervention de votre service ?

86. Comment ?

87. Avez-vous connu des problèmes liés à une quelconque intervention de l'Etat dans la zone?

88. De quoi s'agit-il réellement ?

89. Quelle a été la réaction de votre structure ?

90. Quelle est la suite de ces problèmes ?

91. Comment appréciez-vous les procédures d'intervention de l'Etat dans la zone ?

92. Relations avec les acteurs institutionnels locaux ?

93. Est-ce que les autorités locales manifestent des sollicitations à l'endroit de votre service ?

94. Quels sont les principaux secteurs qui lient les structures institutionnelles locales à votre service?

95. Quel rôle y joue votre service ?

96. Description des procédures de partenariats ?

97. Appréciation sur l'évolution de vos relations ?

98. Avez-vous constatez des disfonctionnement entre les autorités locales et votre service ?

99. Si oui qu'est ce qui est à l'origine des problèmes?

100. Quel jugement faites-vous sur les politiques de planification locale ?

101. Quelles sont les attentes que vous avez-des autorités locales ?

102. Sont-elles satisfaites ?

103. Votre service est-il convié aux procédures d'élaboration et d'exécution des budgets des différentes collectivités du département ?

104. Quel rôle y joue votre service?

105. Quel jugement faites-vous de la part allouée aux dépenses d'investissements dans les différentes collectivités ?

106. Quel bilan faites-vous de la politique de la décentralisation ?

– Par rapport au niveau de formation des élus ?

– Par rapport à l'interprétation des textes ?

– Par rapport aux comportements des autorités locales ?

– Par rapport aux chevauchements de compétences ?

– Par rapport aux capacités d'exécution des élus en matières d'urbanisme, d'habitat et de planification locale ?

– Par rapport aux ressources financières locales disponibles ?

– Par rapport aux capacités de recouvrement des fonds propres des collectivités locales ?

– Par rapport aux procédures de décaissements des fonds transférés aux collectivités locales ?

– Par rapport à l'épuisement progressif des réserves foncières, base des recettes fiscales de l'essentiel des collectivités locales ?

– Par rapport aux capacités des institutions locales en matière d'exécution des compétences transférées ?

107. Quelles mesures préconiser pour prétendre à une autonomie financière des collectivités locales ?

108. Quelles solutions préconiser pour une gestion locale de proximité efficace ?

GUIDE D'ENTRETIEN POUR LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE RUFISQUE

I. PRÉSENTATION, SITUATION GÉOGRAPHIQUE ET DÉMOGRAHIE DE LA STRUCTURE INSTITUTIONNELLE

1Statut juridique de la CAR ?

18. Raison d'être ?

19. Date de création ?

20. Fonctionnement de la structure ?

21. Les différents organes constitutifs de la structure ?

22. Effectif du personnel et répartition selon leur collectivité de résidence ?

23. Existe-t-il des commissions techniques au sein de votre structure ?

24. Présentez les différentes commissions existantes :

Dénomination	Date de création	Nbre. de mbres.	Actions réalisées	Partenaires

25. Délimitation de l'espace géographique couverte par la CAR ?

26. Superficie totale ?

27. Lieu d'implantation du chef-lieu de la CAR ?

28. Répartition des différentes collectivités au niveau de l'espace territorial de la CAR :

Collectivités locales	Distance par rapport au chef-lieu	Populations	Superficies	Densités

II. PATRIMOINE FONCIER ET IMMOBILIER DE LA CAR

12. Quelles sont les différentes composantes du patrimoine foncier et immobilier de la collectivité ?

Patrimoine foncier et immobilier	Statut juridique	type/taille	Date d'acquisition	Processus d'acquisition	Situation actuelle	
					En affectation	Autres (préciser)

III. POLITIQUES ET PRATIQUES URBAINES

- Participation de la CAR à des opérations de planification et d'aménagement du territoire ?

Collectivités. locales	Initiateurs de l'opération	Buts de l'opération	Dates de mise en oeuvre	Assiettes foncières (ha)	Statuts juridiq du foncier concernés	Outils élaborés (PDU,PUD, SDAU, ZAC, lotissement)	Partenaires en présence	Coût des opérations	Mobilisation des ressources	Appréciation du résultat final

- Participation de la CAR à des opérations de restructuration urbaine ?

Zones concernées (collectivités locales)	Initiateurs de l'opération	Buts de l'opération	Dates de mise en oeuvre	Assiettes foncières (ha)	Statuts juridiq du foncier concernés	Partenaires en présence	Coût des opérations	Mobilisation des ressources	Appréciation du résultat final

- Participation de la CAR à des opérations de déguerpissements et de déplacements de populations ?

Zones concernées (collectivités locales)	Initiateurs de l'opération	Buts de l'opération	Dates de mise en oeuvre	Assiettes foncières (ha)	Statuts juridiq du foncier concernés	Partenaires en présence	Coût des opérations	Mobilisation des ressources	Appréciation du résultat final

IV. GOUVERNANCE LOCALE

13. Relations avec les autorités déconcentrées de l'Etat ?
14. La CAR est-elle toujours informée des interventions de l'Etat dans votre espace territorial ?
15. Comment ?
16. Avez-vous connu des problèmes liés à une quelconque intervention de l'Etat dans votre territoire ?

17. De quoi s'agit-il réellement ?

18. Quelle a été la réaction des acteurs institutionnels locaux et de la CAR d'une manière générale ?

19. Quelle est la suite de ces problèmes ?

20. Comment appréciez-vous les procédures d'intervention de l'Etat dans votre territoire ?

21. Relations avec les acteurs institutionnels des différentes collectivités locales ?

22. Quels sont les secteurs d'intervention de la CAR au niveau local ?

23. Qu'est-ce qui explique le choix de ces secteurs?

24. Description des procédures de convention et de partenariat qui vous lient avec les différentes collectivités ?

25. Quelles appréciations faites-vous de l'évolution de vos relations avec les autres acteurs institutionnels locaux,

26. Avez-vous connus des disfonctionnement de vos relations avec les autres élus locaux ?

27. Comment se déroule la répartition des compétences entre la CAR et les collectivités locales constitutives ?

28. Est-ce que la CAR parvient à jouir pleinement d'une autonomie en matière d'exécution des compétences qui lui sont accordées ?

29. Quelles sont les actions réalisées par la CAR au sein de l'espace aggloméré ?

30. La CAR dispose-t-elle d'une main d'œuvre propre recruté directement dans le cadre de l'exécution de compétences transférées ?

31. Quels sont les domaines concernés ?

32. Total de la main d'œuvre recruté pour travailler directement sur le terrain ?

33. Répartition de cette main d'œuvre en fonction des domaines ?

34. Répartition de cette main d'œuvre en fonction des zones d'intervention ?

35. Appréciation de la CAR sur ces capacités d'exécution des compétences,

36. Sollicitez-vous des services techniques dans vos activités ?

37. Citez-les ?

38. Quelle sont les fondements de vos relations ?

39. Procédures des conventions et du partenariat ?

40. Quels sont les différents secteurs concernés ?

41. Répartition de ces services techniques au sein de l'espace communautaire ?

42. Quel bilan faites-vous de l'état de la répartition des services et activités socio économiques au sein du département avant et après la création de la CAR ?

43. Disposez-vous de ressources suffisantes pour faire face aux compétences transférées ?

44. Quel est le montant total du budget de votre structure ?

45. Comment se déroule l'élaboration et l'exécution du budget ?

46. Quels sont les acteurs qui y prennent part ?

47. Quels est le rôle de chaque catégorie d'acteur ?

48. Quels sont les différentes sources de mobilisations des ressources financières ?

49. Comment jugez-vous les procédures de mobilisation et de décaissement des ressources ?

50. Êtes-vous en mesure de répondre aux besoins des populations en matière d'équipements et de services socio-économiques ?

51. Quelles sont les réalisations de la CAR en matière d'investissements en équipements et services ?

52. Quels sont les secteurs concernés et pourquoi ?

53. Quels sont les zones concernés et pourquoi ?

54. Comment se déroule la gestion et l'exploitation de ces équipements ?

- Quel bilan faites-vous de la politique de la décentralisation ?

– Par rapport au niveau de formation des élus ?

– Par rapport à l'interprétation des textes ?

– Par rapport aux comportements des autorités locales ?

– Par rapport aux chevauchements de compétences ?

– Par rapport aux capacités d'exécution des élus en matière d'urbanisme, d'habitat et de planification locale ?

- Par rapport aux ressources financières locales disponibles ?
- Par rapport aux capacités de recouvrement des fonds propres des collectivités locales ?
- Par rapport aux procédures de décaissements des fonds transférés aux collectivités locales ?
- Par rapport à l'épuisement progressif des réserves foncières, base des recettes fiscales de l'essentiel des collectivités locales ?
- Par rapport aux capacités des institutions locales en matière d'exécution des compétences transférées ?

55. Quelles mesures préconisez-vous pour assurer votre autonomie financière ?

56. Quelles solutions préconiser pour une gestion locale de proximité efficace ?

57. Quelles sont les mesures à prendre pour améliorer la politique de la décentralisation ?

GUIDE D'ENTRETIEN POUR L'ASSOCIATION DES AGRICULTEURS DE LA ZONE DE SOCOCIM

I. PRÉSENTATION DE L'ASSOCIATION

29. Raison sociale de l'association ?

30. Statut juridique ?

31. Date de création ?

32. Quelle est la raison d'être de l'association ?

33. Nombre de membres ?

34. Appartenance ethniques des membres ?

35. Catégories de populations concernées ?
- Garçons ?
- Filles ?
- Hommes ?
- Femmes ?

36. Profil des membres du bureau exécutif ?

37. Lieu de résidence des différents membres de l'association ?

38. Quelle est la zone géographique couverte par votre association ?

II.. FONCIERS ET ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

39. Statut foncier des terres cultivables :

Terrains	Statut juridique	taille	Date d'acquisition	Processus d'acquisition	Situation actuelle	
					Pourcentage de mise en valeur	Pourcentage de réserves

109. Est-ce que toutes les exploitations mises en valeur par les membres de votre association sont actuellement occupées par les cultures de « tabanani » ?

110. Si non pourquoi ?

111. Quels jugements faites-vous de l'intégration de la culture de « tabanani » dans les exploitations agricoles des membres de votre association ?

112. Avez-vous constatez des contraintes écologiques avec l'intégration du biocarburant dans les terres de cultures ?

113. Comment arrivez-vous à produire encore dans des zones occupées actuellement par des biocarburants ?

114. Quelles appréciations faites-vous de vos rendements agricoles avant et après l'intégration du « tabanani »

115. comment jugez-vous l'accaparement des terres par le complexe Sococim industrie ?

116. Sur quelles bases les responsables de cette industrie ont-ils réussie à vous convaincre ?

117. Pourquoi continuez-vous à exploiter encore ces terres ?

118. Êtes-vous-rémunérer par la Sococim ?
Comment
Combien ?

119. Existe-t-il une convention entre la Sococim et votre association ?

120. Si oui expliciter les fondements et la nature de cette convention ?

121. Qu'est-ce qui vous lie actuellement à la Sococim ?

122. Avez-vous bénéficié des subventions ?

123. Quelles sont les modalités de calculs de ces subventions ?

124. Quelles appréciations en faites-vous ?

125. Quel regard portez-vous sur la Sococim industrie ?

126. Y a-t-il des membres de votre association qui sont recrutés pour la gestion des cultures de « tabanani » pendant la saison sèche ?

127. Sur quelles bases sont-ils recrutés ?

128. Comment sont-ils rémunérés ?

129. Êtes-vous convaincu du fait que les terres reviennent à la Sococim ?

130. Si oui pourquoi ?

131. Si non quelles stratégies préconisez-vous pour qu'elles vous reviennent de droit ?

132. Bénéficiez-vous de soutiens de taille pour espérer récupérer les terres ?

133. Êtes-vous en contact avec des personnes ressources pour œuvrer dans ce sens ?

134. Quelle est l'état d'avancement de vos actions dans ce domaine ?

135. Avez-vous programmé des activités ?

III. DEMOCRATIE CITOYENNETE ET GOUVERNANCE TERRIOTORIALE

136. Votre structure est-elle rattachée à un parti politique ?

137. Avez-vous participé à des élections locales ?

138. Sous quelles formes ?

139. Êtes-vous sensibles aux activités des acteurs institutionnels locaux ?

140. Votre association a-t-elle été conviée par les autorités locales dans le cadre des actions de développement local ?

141. Si oui combien de fois ?

142. Dans quel(s) secteur(s) ?

143. Quel rôle était confié à votre association ?

144. Quels enseignements en tirez-vous ?

145. Votre association est-elle impliquée dans les instances de prises de décisions communautaires ?

146. Si oui Comment ?

147. Quels jugements en portez-vous ?

148. Si non pourquoi ?

149. Quelles appréciations faites-vous de la gestion communautaire d'une manière générale ?

150. Avez-vous entrepris des actions de consultations citoyennes pour conscientiser certaines catégories de la population sur les enjeux de la décentralisation ?

151. Quelles mesures préconisez-vous pour amener les acteurs institutionnels à développer des programmes et activités qui tiendront compte des préoccupations de l'ensemble des populations locales ?

152. Comment votre association compte-t-elle jouer un rôle de contre pouvoir pour avoir pleinement un droit de participation aux instances de prises décision communautaires ?

GUIDE D'ENTRETIEN DESTINÉ AUX ASSOCIATIONS DES POPULATIONS RIVERAINES DE LA SOCOCIM

I. PRÉSENTATION DU COMPLEXE INDUSTRIEL

40. Raison sociale de l'association ?
41. Statut juridique ?
42. Date de création ?
43. Raison d'être de l'association ?
44. Nombre de membres ?
45. Catégories de populations concernées ?
    - Garçons ?
    - Filles ?
    - Hommes ?
    - Femmes ?
46. Profil des membres du bureau exécutif ?

II.. L'ASSOCIATION DANS L'ESPACE TERRITORIAL

153. Quelle est la zone géographique couverte par votre association ?
154. Pourquoi ?
155. Quels sont les critères d'adhésion ?
156. Actions entreprises par votre association ?
157. Y a-t-il des secteurs prioritaires dans vos actions ?
158. Pourquoi ?
159. Y a-t-il des catégories de personnes prioritaires dans vos actions ?
160. Pourquoi ?
161. Comment jugez-vous la cohabitation avec Sococim industrie ?
162. Avez-vous constatez des désastres environnementaux liés directement aux activités industrielles de la Sococim?
163. Avez-vous noter certains types de maladies affectant les populations environnantes et qui sont directement liées aux activités industrielles de la Sococim ?
164. Quelles stratégies avez-vous développé pour lutter contre les effets néfastes de la pollution atmosphériques occasionnée par le complexe industriel de Sococim ?
165. Sur quelles bases se sont développées vos relations avec les autorités de Sococim industrie ?
166. Comment ces relations ont-elles évolué dans le temps ?
167. Avez-vous développé des actions, ensemble, avec la Sococim ?
168. Dans quels secteurs ?
169. Citez-les ?
170. Quel regard portez-vous présentement sur la Sococim ?
171. Êtes-vous satisfaits de vous relations ?
172. Si non pourquoi ?
173. Qu'est-ce qui est à l'origine des difficultés de vos relations ?
174. Quels secteurs jugez-vous prioritaires pour une éventuelle intervention de la Sococim ?
175. Quelles stratégies préconisez-vous pour inciter les responsables de Sococim industrie à être plus sensibles aux revendications des populations et à les solutionner concrètement ?
176. Votre structure est-elle rattachée à un parti politique ?
177. Avez-vous participé à des élections locales ?
178. Sous quelles formes ?
179. Êtes-vous sensibles aux activités des acteurs institutionnels locaux ?
180. Votre association a-t-elle été conviée par les autorités locales dans le cadre des actions de développement local ?
181. Si oui combien de fois ?
182. Dans quel(s) secteur(s) ?
183. Quel rôle était confié à votre association ?
184. Quels enseignements en tirez-vous ?

185. Votre association est-elle impliquée dans les instances de prises de décisions communautaires ?

186. Si oui Comment ?

187. Quels jugement en portez-vous ?

188. Si non pourquoi ?

189. Quelles appréciations faites-vous de la gestion communautaire d'une manière générale ?

190. Avez-vous entrepris des actions de consultations citoyennes pour conscientiser certaines catégories de la population sur les enjeux de la décentralisation ?

191. Quelles mesures préconisez-vous pour amener les acteurs institutionnels à développer des programmes et activités qui tiendront compte des préoccupations de l'ensemble des populations locales ?

192. Comment votre association compte-t-elle jouer un rôle de contre pouvoir pour avoir pleinement un droit de participation aux instances de prises décision communautaires ?

GUIDE D'ENTRETIEN POUR LES RESPONSABLES DE SOCOCIM INDUSTRIE

I. PRÉSENTATION DU COMPLEXE INDUSTRIEL ET SITUATION GÉOGRAPHIQUE

47. Qu'est-ce que la Sococim industrie ?
48. Date de création ?
49. Statut juridique ?
50. Capital ?
51. Fonctionnement (organigramme) ?
52. les différents services et directions de la Sococim ?
53. Nombre d'emploi directement rattaché à la Sococim ?

193. Comment est structuré le complexe industriel dans l'espace ?
194. Quelles sont ses différentes composantes ?
195. Répartition spatiales de ces différentes composantes ?
196. Quelle est la superficie de l'espace occupé par le complexe industriel ?
197. Comment est-elle répartie entre les différentes échelles territoriales ?

II. PATRIMOINE FONCIER ET IMMOBILIER DU COMPLEXE INDUSTRIEL

Quelles sont les différentes composantes du patrimoine foncier et immobilier de la collectivité ?

Patrimoine foncier et immobilier	Statut juridique	type/taille	Date d'acquisition	Processus d'acquisition	Situation actuelle	
					Pourcentage mise en valeur	Pourcentage en réserve

III. FONCIER ET ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

- Surface occupée par les cultures de « tabanani[180] » ?
- procédures d'acquisition de terres occupées par ces cultures ?
- Finalité des cultures de « tabanani » ?
- Est-ce que des études d'impacts environnementaux ont été réalisées pour la culture du « tabanani » ?
- Si oui quels enseignements en tirez-vous ?
- Y-a-t-il des effets sur l'environnement ?
- Quelles sont les chances (en termes de pourcentage) de réussite de ces cultures ?
- Quelle est la quantité de carburant prévue pour cette première campagne d'exploitation ?
- Évaluation de cette quantité en coût d'énergie sur le marché ?
- Quelle est sa part par rapport aux autres sources d'énergie de la Sococim industrie ?
- Est-ce qu'actuellement la Sococim industrie consomme plus qu'elle n'en produise ?
- Si tel est le cas, peut on évaluer les capacités de la production de biocarburant à combler les déficits de production de la Sococim ?
- Quelles sont vos relations avec les agriculteurs qui exploitent pendant l'hivernage les terres occupées par les cultures de « tabanani » ?
- existe-t-il de conventions entre la Sococim et ces agriculteurs ?
- Quels sont les droits des agriculteurs sur ces terres ?
- S'il s'agit d'un droit d'usage, sont-ils rémunérés?

24. Comment ?
25. Combien ?

- Sur quelles bases avez-vous réussi à récupérer ces terres au détriment des agriculteurs ?
- Ont-ils bénéficié de subventions ?

• Comment ?
• Combien ?

[180] *La « Tabanani » est un mot local donné à un biocarburant introduite dans la zone par les responsable de la Sococim pour diversifier leurs sources d'énergie »*

- Modes de détermination de ces subventions ?
- Montant total des subventions accordées ?
- Sont-ils satisfaits de ces subventions ?
- Y a-t-il des ouvriers agricoles qui s'occupent des biocarburants pendant l'hivernage ?
- Modes de recrutement et de rémunération ?
- Coût total annuel des cultures de « tabanani » (pépinières, charges salariales, et autres charges) ?

IV. LA SOCOCIM INDUSTRIE DANS L'ESPACE TERRITORIAL

– La Sococim industrie est-elle conscient de ses responsabilités en matière de pollution atmosphérique ?
– Quelles sont les actions entreprises pour lutter contre les désastres environnementaux ?
– Quelles sont les relations des responsables de la Sococim avec les populations environnantes ?
– Relations avec les structures qui regroupent les populations environnantes ?
– Citez quelques une de ces structures ?
– Y a-t-il une convention qui lie les autorités du complexe industriel aux structures faitières ?
– Précisez dans quels secteurs ?
– Relations avec les structures institutionnelles locales ?
– Citez les collectivités locales qui sont en partenariat avec la Sococim industrie ?
– Quels sont les fondements de ces relations ?
– Quels sont les secteurs concernés ?
– Montant annuel des charges fiscales de la Sococim industrie allouées aux collectivités locales?
– Répartition de ces charges par rubriques ?
– Qui sont les collectivités locales bénéficiaires ? et pourquoi ?
– Où sont logées ces charges fiscales ?
– Les responsables de la Sococim sont-ils impliqués dans les actions de développement local ?
– Participent-ils dans les instances de prise de décision locales ?
– Actions entreprises par les responsables de la Sococim industrie dans le cadre du développement local ?

GUIDE D'ENTRETIEN POUR LES OPÉRATEURS IMMOBILIERS

I. PRÉSENTATION

54. Raison sociale de votre entreprise
55. Date de création
56. statut juridique
57. Capital
58. Raison d'être de votre entreprise
59. Les différentes composantes de votre entreprise
60. Fonctionnement

II. PATRIMOINE FONCIER ET IMMOBILIER

198. Depuis combien de temps votre entreprise intervient-elle dans les opérations foncières et immobilières?
199. quelles sont les principales zones d'intervention de votre entreprise ?
200. Quel est le patrimoine foncier et immobilier de votre entreprise ?

Patrimoine foncier et immobilier	Statut juridique	Type/taille	Date d'acquisition	Processus d'acquisition	Situation actuelle	
					Pourcentage de mise en valeur	Pourcentage de réserves

201. Depuis combien de temps votre entreprise intervient dans la zone ?
202. Comment avez-vous découvert la zone ?
203. Qu'est-ce qui motive votre intervention dans cette zone?
204. Quelle est la superficie totale de vos avoir fonciers et immobilier dans la zone ?
205. Répartition de votre patrimoine foncier dans la zone?

Types de terrain	Situation géographique	Statut juridique	taille	Coûts	Date d'acquisition	Procédures d'acquisition	Situation actuelle	
							Pourcentage de mise en valeur	Pourcentage de reserves
Terrains nus								
Terrains bâtis								
Autres (à préciser)								

III MARCHE FONCIER

206. Avez-vous effectué des opérations d'aménagement et de viabilisation de ces terres ?

207. Si oui citez-les ?

208. Coût total de ces opérations de viabilisation ?

209. Y a-t-il des partenaires qui ont participé à ces opérations de viabilisation ?

- Si oui citez-les ?
- Sur quelles bases sont-ils intervenus ?

210. Quels est le coût total des opérations de viabilisations ?

211. Quelle est la superficie totale des terrains nus vendus par votre entreprise ?

212. Sont-ils tous viabilisés ?

213. Marché foncier :

Terrains nus vendus	Taille/types	Prix d'acquisition (en m2)	Année d'acquisition	Prix de vente (en m2)	Date de cession	Catégorie professionelles des bénéficiaires	Lieu d'origine des bénéficiaires

214. Pouvez-vous nous décrire l'évolution de la valeur foncière des terrains nus dans les dix dernières années ?

215. Qu'est-ce qui est à l'origine de cette évolution ?

216. Description des principales caractéristiques des terrains bâtis?

217. Répartition des terrains bâtis vendus en fonction des caractéristiques et du prix ?

Terrains bâtis vendus	Taille/types	Prix d'acquisition (en m2)	Année d'acquisition	Prix de vente (en m2)	Date de cession	Catégorie professionelles des bénéficiaires	Lieu d'origine des bénéficiaires

218. Pouvez-vous nous décrire l'évolution de la valeur des terrains bâtis dans les dix dernières années ?

219. Qu'est-ce qui est à l'origine de cette évolution ?

220. Existe-t-il des portions de votre patrimoine foncier et immobilier actuellement en location?

221. Si oui quelle est la nature ?

- Terrains nus (en ha et/ou nombre de parcelles)?
- Terrains bâtis en (nombre d'habitations) ?
- Autres types ?

222. Quelles sont les catégories de populations bénéficiaires ?

- Lieu de résidence avant l'acquisition du terrain?
- Activité professionnelle ?

223. Avez-vous encore des réserves foncières dans la zone ?

224. Pourquoi ne sont-elles pas encore mises en ventes ?

- RELATIONS AVEC LES AUTRES ACTEURS ET ENJEUX FONCIERS

225. Existe-t-il d'autres acteurs qui interviennent directement ou indirectement sur les transactions foncières dans la zone ?

226. Peut-on les classez en catégories ?

227. Quels rapports entretenez-vous avec les structures de l'administration centrales qui interviennent dans la zone ?

228. Quelles sont les conventions qui vous lient à l'Etat ?

229. Êtes-vous impliqués dans les opérations d'aménagement effectués par l'État dans le cadre de ses grands projets dans la zone ?

230. Dans quels domaines est accès votre intervention et quel réellement votre rôle?

231. Quels sont vos principales activités dans ce domaine ?

232. Comment évoluent vos relations avec les institutions centrales ?

233. Quelles appréciations faîtes-vous de l'intervention de l'Etat dans la zone ?

234. Quels rapports entretenez-vous avec les acteurs institutionnels ?

235. Êtes-vous informés des délibérations portant sur les usages du patrimoine foncier de la collectivité locale ?
- Si oui comment
- Si non pourquoi ?

236. Êtes-vous conviés à participer dans les instances de décision de niveau communal ?
- Si oui combien de fois ? Et dans quels secteurs?
- Si non pourquoi ?

237. Comment jugez-vous l'intervention des acteurs institutionnels dans les procédures d'acquisition du foncier ?

238. Quel jugement portez-vous sur la gestion communautaire d'une manière générale ?

239. Montant annuel des charges fiscales de votre entreprise allouées aux collectivités locales?

240. Répartition de ces charges par rubriques ?

241. Qui sont les collectivités locales bénéficiaires ? et pourquoi ?

242. Où sont logées ces charges fiscales ?

243. Quels rapports avez-vous avec les chefs coutumières de la zone ?

244. Interviennent-ils dans les procédures d'acquisition des terres ?

245. Quelle est la nature de leur intervention ?

246. Êtes-vous confrontés à des problèmes de litiges fonciers avec les chefs coutumiers ?

247. Qu'est-ce qui est à l'origine des problèmes ?

248. Ces problèmes sont-ils résolus

249. Quelles stratégies avez-vous adopté ?

250. Pouvez-vous nous décrire l'état des lieux actuels qui ressort du règlement des litiges avec les chefs coutumiers ?

251. Comment jugez-vous leurs attitudes sur les spéculations foncières de la communauté ?

252. Quelles relations avez-vous avec les populations de la communauté ?

253. Êtes-vous confrontés à des problèmes de litiges fonciers avec un particulier et/ou des professionnels du secteur primaire (agriculteurs et/ou des éleveurs) ?

254. Qu'est-ce qui est à l'origine des problèmes ?

255. Ces problèmes sont-ils résolus

256. Quelles stratégies avez-vous adopté ?

257. Pouvez-vous nous décrire l'état des lieux actuels qui ressort du règlement des litiges avec ces populations ?

258. Comment jugez-vous leurs attitudes sur les spéculations foncières ?

259. Quels rapports entretenez-vous avec les autres opérateurs fonciers ?

260. Comment appréciez-vous l'intervention de ces opérateurs ?

Table des matières

Sommaire ---------- 1
Liste des sigles ---------- 3
Introduction ---------- 7

Première partie : Cadre théorique 15

I. Problématique : construction d'un discours de recherche ---------- 18
1.1. Contexte et justification de l'étude ---------- 18
1.2. Identification des Objectifs ---------- 27
1.2.1. Objectif general ---------- 27
1.2.2. Objectifs spécifiques ---------- 27
1.3. Analyse conceptuelle ---------- 30
1.3.1. La gouvernance urbaine ---------- 30
1.3.1.1. Contexte de développement du concept de la gouvernance (urbaine) ---------- 30
1.3.1.2. La gouvernance urbaine : un concept polysémique ---------- 33
1.3.2. Le territoire ---------- 37
1.3.2.1. Le territoire : terme au « cœur » de la réflexion géographique ---------- 37
1.3.2.2. Qu'est ce que le territoire ? ---------- 38
1.3.3. Ville et agglomération ---------- 40
1.3.3.1. La ville ---------- 41
1.3.3.2. L'agglomération ---------- 42
1.3.4. Une réflexion géographique axée sur une démarche géopolitique ---------- 44
1.4. Le dispositif de l'aménagement foncier au Sénégal ---------- 47
1.4.1. Cadre législatif et réglementaire du foncier au Sénégal ---------- 47
1.4.1.1. Le régime foncier régi par les coutumes ---------- 47
1.4.1.2. Le régime foncier colonial ---------- 48
1.4.1.3. Le régime foncier du Sénégal indépendant ---------- 49
1.4.2. Une panoplie d'acteur dans l'aménagement foncier ---------- 53
1.4.3. L'aménagement foncier et la gouvernance urbaine ---------- 56
1.5. Hypothèses de recherches ---------- 60

II. Démarche méthodologique : discours sur l'approche à adopter ---------- 61
2.1. La recherche documentaire ---------- 62
2.1.1. Les espaces urbains des PED comme terrains de recherché ---------- 62
2.1.2. L'agglomération dakaroise : un important champ de recherche ---------- 63
2.2. La collecte de données ---------- 64
2.2.1. Le choix des terrains d'investigation et les outils à mettre en œuvre ---------- 65
2.2.2. L'échantillonnage ---------- 67
2.2.3. Compte rendu des travaux de terrain ---------- 68

Deuxième partie : Cadrage de la géographie administrative et territoriale 72

Chapitre 1. Dynamique territoriale de la région de Dakar 76

I. Historique de l'occupation spatiale ---------- 77
1.1. Les origines du peuplement ---------- 77
1.2. Le contact avec les Européens ---------- 83

II. La colonisation : fondement incontestable de l'organisation territoriale ---------- 88
2.1. Des établissements humains aux destins forts disparates ---------- 90

2.1.1. Gorée : une ville réduite à l'histoire de la traite négrière ---------- 90
2.1.2. Rufisque : symbole d'une vieille ville jadis florissante actuellement en ruine ---------- 95
2.1.3. Dakar : une croissance sans égale dans le territoire de l'AOF ---------- 111
2.2. L'évolution de l'espace urbain ---------- 124
2.2.1. Rufisque et Dakar : deux pôles disjoints et concurrentiels ---------- 124
2.2.2. L'extension de l'aire urbaine de Dakar ---------- 137
2.2.3. Une nouvelle vague d'urbanisation à Rufisque ---------- 139

Chapitre 2. Dispositifs administratif, politique et territorial du Sénégal 155

I. Le système colonial français : une administration pyramidale ---------- 156

II. L'évolution du cadre administratif et territorial au Cap-Vert ---------- 157

III. L'émergence d'une élite africaine dans les affaires politiques de la colonie ---------- 159

IV. Dakar et sa région à l'Époque post-coloniale ---------- 161
4.1. Évolution du paysage institutionnel ---------- 161
4.2. Les différentes expériences de l'intercommunalité ---------- 168

Troisième partie : Aperçu de géopolitique locale à travers quelques etudes de cas.....176

Chapitre 1. Le marché central et le complexe SOCOCIM industrie : des cadres pertinents de géopolitique locale 179

I. SOCOCIM industrie : un géant controversé de création coloniale ---------- 180
1.1. Situation géographique du complexe industriel : un fort enjeu pour les structures institutionnelles locales 180
1.1.1. Mise en place et évolution du complexe ---------- 180
1.1.2. Une entreprise à cheval entre diverses collectivités territoriales ---------- 183
1.1.3. Des rivalités de pouvoir pour le contrôle des ressources fiscales ---------- 185
1.2. Le contrôle du foncier nerf de la guerre pour les activités économiques ---------- 189

II. Le marché central de Rufisque : un cadre pertinent d'une analyse de géopolitique urbaine 196
2.1. Délimitation du cadre spatial et caractéristique des équipements ---------- 196
2.1.1. Le marché dans la ville ---------- 196
2.1.2. Caractéristiques des installations ---------- 197
2.2. Le marché : un équipement au cœur d'un espace à très forte densité diurne ---------- 199
2.2.1. Historique et évolution du marché ---------- 202
2.2.2. Fonctionnement et organisation ---------- 210
2.2.3. Le marché et sa zone d'influence ---------- 213
2.2.3.1. L'origine géographique des commerçants et prestataires de services ---------- 213
2.2.3.2. Une attraction relativement forte ---------- 215
2.2.3.3. La collecte et la redistribution des produits ---------- 217
2.3. Les enjeux au sein du marché ---------- 219
2.3.1. Les enjeux économiques ---------- 220
2.3.1.1. Le chevauchement de compétences ---------- 220
2.3.1.2. Une gestion spatiale défaillante source de rivalités ---------- 222
2.3.2. Les mouvements de mobilisation des usagers du marché ---------- 224

Chapitre 2. La zone Nord du département de Rufisque : un espace rural sous pression urbaine aux portes de l'agglomération de Dakar.....229

I. Un dynamisme lié à sa position géographique et aux potentialités naturelles ---------- 232

II. Un espace soumis à une forte urbanisation ---------- 236

2.1. Les premières vagues de peuplement ---------- 237

2.2. La ruée vers les terres de la zone Nord du département ---------- 239

2.3. La grande poussée urbaine ---------- 240

2.3.1. Les programmes immobiliers de l'État ---------- 242

2.3.2. Les lotissements administratifs de l'ex. communauté rurale de Sangalkam ---------- 245

2.3.3. Les lotissements développés par des particuliers et personnes privées ---------- 246

2.4. Les effets de l'urbanisation ---------- 251

III. Les tensions politico-foncières élément de géopolitique locale ---------- 254

3.1. La terre : un bien très convoité en voie de raréfaction ---------- 254

3.1.1. Le poids de l'État sur le foncier ---------- 254

3.1.2. Le Conseil rural de Sangalkam : un acteur en quête d'autonomie sur la gestion du foncier 257

3.2. Le boom démographique : un électorat sous l'œil du viseur des libéraux ---------- 260

Quatrième partie : Planification territorial et gouvernance urbaine 267

Chapitre 1. Le territoire régional de Dakar : de la circonscription administrative à la grande conurbation métropolitaine. 271

I. État des lieux des politiques de planification territoriale ---------- 272

II. Projet de création d'un pôle économique industriel et commercial dans l'hinterland de Rufisque : mythe ou réalité ? ---------- 277

2.1. Diamniadio ou le rêve brisée d'une ville nouvelle ? ---------- 277

2.1.1. Brève présentation du processus d'occupation de l'espace ---------- 277

2.1.2. Diamniadio et le projet de ville nouvelle ---------- 279

2.1.3. Une politique de tâtonnement de l'État : déception des populations ---------- 284

2.2. L'AIBD : un hub dont la réalisation évolue au ralenti ---------- 287

2.2.1. Une mégastructure, un grand défi ---------- 289

2.2.2. Pertinence en matière de développement économique et d'aménagement du territoire - 290

2.3. La ville de Rufisque face aux mutations de son hinterland : perpectives en matière de planification territoriale ---------- 296

2.4. Vers la création d'une grande conurbation de l'Afrique de l'ouest : quel impact dans l'espace national et régional ---------- 303

2.5. Dakar dans la région ouest africaine : perte de vitesse ou repositionnement ? ---------- 307

Chapitre 2. Décentralisation et gouvernance locale 319

I. La décentralisation : « un processus dans lequel le Sénégal peine à s'engager pleinement » 320

1.1. Un découpage territorial arbitraire incompatible au développement local ---------- 320

1.2. Fonctionnement des collectivités arbitraires territoriales : budget investissement et administration publique locale ---------- 325

II. Région et gouvernance métropolitaine ---------- 334

2.1. La région : une entité territoriale inexistante ---------- 334

2.2. Des pratiques prometteuses de promotion de la gouvernance métropolitaine ---------- 338

Conclusion ---------- 345

Références bibliographiques ---------- 349

Résumé ---------- 356

Summary ---------- 356
Mots clés ---------- 357
Gouvernance urbaine, ---------- 357
Géopolitique locale, ---------- 357
Territoire, Aménagement urbain ---------- 357
Agglomération, ---------- 357
Métropolisation, ---------- 357
Foncier, ---------- 357
Décentralisation, ---------- 357
Développement durable ---------- 357
Liste des cartes ---------- 358
Listes des figures ---------- 359
Liste des tableaux ---------- 360
Liste des photos ---------- 361
Annexe ---------- 363
Table des matières ---------- 384