

*A Jean-Louis Mathieu*

## Sommaire

Remerciements .....	3
Carte de localisation .....	4
Introduction .....	5
Première partie : « Villes et transport au Sénégal : contexte de l'étude et aspects méthodologiques » .....	8
Deuxième partie : « L'axe Dakar – Mbour : fruit de l'extension de la capitale » .....	38
Troisième partie : « Face à la capitale : le développement de Mbour » .....	68
Conclusion .....	94
Bibliographie .....	98
Table des matières .....	104
Tables : .....	107
<i>Des cartes</i> .....	107
<i>Des figures</i> .....	107
<i>Des tableaux</i> .....	107
<i>Des photographies</i> .....	108

## *REMERCIEMENTS*

\*\*\*

Je tiens à remercier ici toutes les personnes qui m'ont aidé, de près ou de loin, dans la réalisation de cette étude en France. Je remercie tout d'abord Jean-Louis Mathieu, professeur de géographie dans les classes préparatoires du lycée Fénelon, pour m'avoir donné la passion de la géographie et m'avoir montré ce qu'était réellement cette discipline. Je remercie Jean-Louis Chaléard de m'avoir orienté vers Antonine Ribardière lors de ma recherche d'un directeur de mémoire. Je remercie également Antonine Ribardière de m'avoir présenté Olivier Ninot et d'avoir suivi de près l'évolution du travail de recherche. Je remercie Olivier Ninot pour l'intérêt qu'il a porté à l'élaboration de mon mémoire, pour ses remarques toujours pertinentes, pour son aide dans le choix du sujet et dans la problématisation, dans la bibliographie ainsi que dans la recherche, la collecte et l'exploitation des données. Je remercie également Jérôme Lombard d'avoir accepté de suivre mon mémoire sans y être tenu par des obligations universitaires, et de m'avoir parlé de l'axe Dakar – Mbour comme d'un sujet potentiellement intéressant.

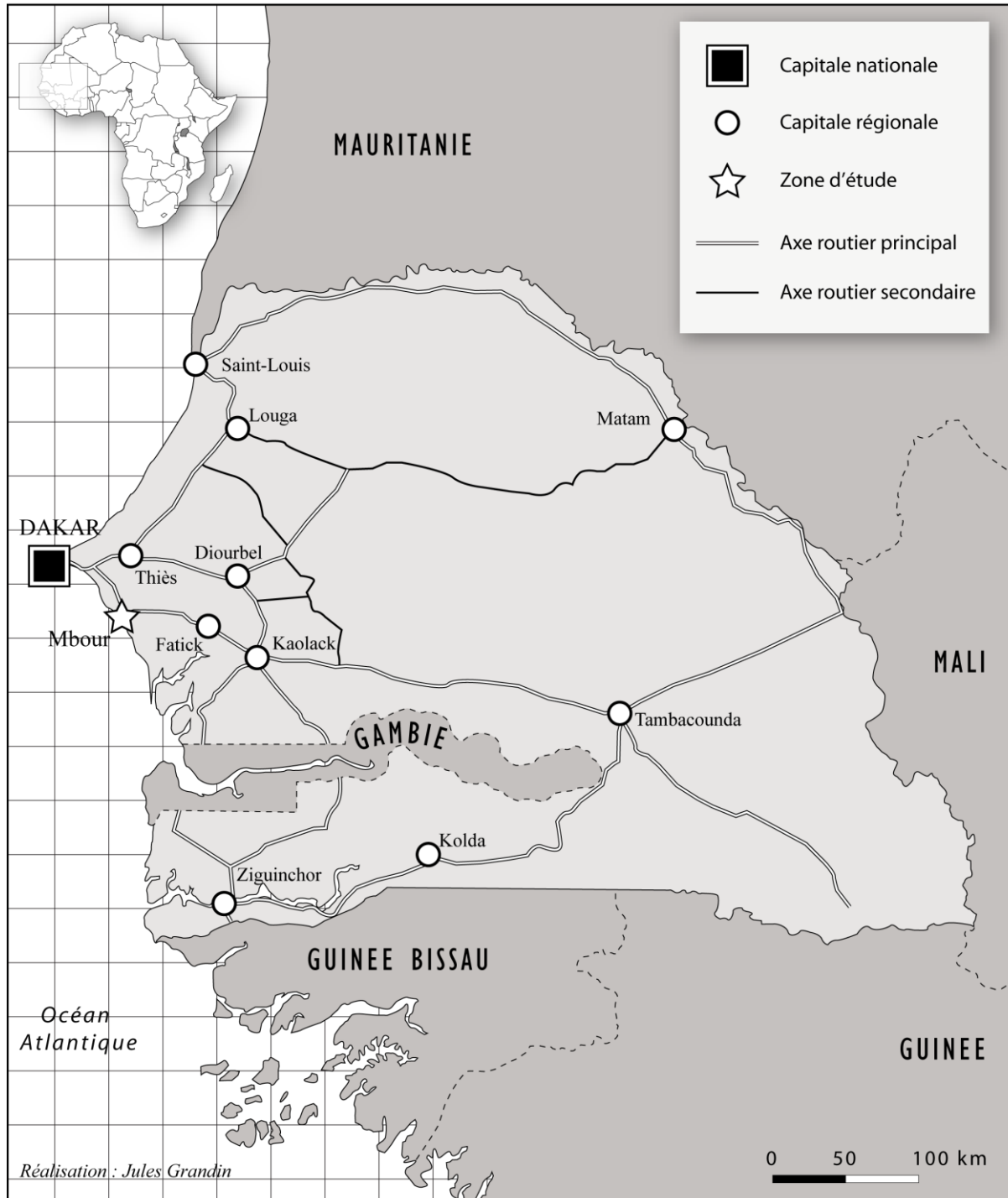
Je tiens à remercier ici toutes les personnes qui, une fois sur le terrain, se sont intéressées à mon étude et m'ont aidé dans sa réalisation. Je remercie tout d'abord Pape Demba, responsable du cadastre de la ville de Mbour, pour son hospitalité et pour toutes les explications qu'il m'a donné sur l'organisation de la ville de Mbour et la structuration de l'axe Dakar – Mbour. Je remercie Sombel, responsable des registres de la gare routière de Mbour, pour sa patience, sa disponibilité et l'intérêt qu'il a porté à mon étude. Je remercie Sylvain-Pierre Ndion, du ministère de l'économie, qui m'a orienté vers les bonnes personnes et les bons ouvrages lors de mes recherches à l'ANSD. Je remercie Mamadou Moustapha Seck, président du NEPAD, pour sa disponibilité malgré son emploi du temps chargé. Je remercie également tous les chauffeurs qui se sont prêtés au jeu des questionnaires et m'ont accordé un peu de leur temps. Je remercie beaucoup Ndiaga, guide touristique à Mbour, de m'avoir accueilli chez lui à Mbour lors de mes recherches et de m'avoir permis de rencontrer des personnes très utiles. Enfin, je remercie beaucoup Jean-Daniel, ami et compagnon de voyage de toujours, pour ses remarques et son aide permanente, toujours utile et pertinente sur l'évolution de mon travail.

Enfin, je remercie mes parents et ma famille de m'avoir soutenu moralement et financièrement et d'avoir rendu cette expérience et ce travail possible.

# CARTE DE LOCALISATION DU SENEGAL

\*\*\*

## Carte de localisation du Sénégal et des principales villes citées dans l'étude



## INTRODUCTION

\*\*\*

*« La densification du triangle Dakar – Thiès – Mbour se précise et répond à la définition donnée de la conurbation : ensemble de villes ou d'agglomération proches les unes des autres, souvent jointes par des rubans d'urbanisation longeant les grandes voies de relation, mais nettement individualisées, polarisées sur un noyau principal. » - Pap Sakho, Dakar et le Littoral, Atlas 'Jeune Afrique' du Sénégal, 2007*

L'agglomération de Dakar connaît une évolution constante de son poids démographique depuis qu'elle a été promue capitale de l'Afrique Occidentale Française (A.O.F) au détriment de Saint-Louis en , rôle qu'elle gardera après l'indépendance pour devenir la capitale du Sénégal. Cette croissance démographique, doublée de rôles politiques et économiques majeurs à l'échelle nationale et macro-régionale, a eu pour conséquence une croissance de la ville et un front d'urbanisation important et évoluant rapidement. Cependant, la ville de Dakar a été créée sur une presqu'île, celle du Cap Vert, et le modelé géographique qui en est caractéristique s'est avéré être un obstacle au développement de la ville. En effet, la croissance de Dakar a très vite « rempli » la presqu'île ainsi que l'étroite bande de terre qui la relie au continent. Bloquée à l'Ouest, au Nord et au Sud par l'océan, Dakar s'est développée vers l'Est pour former une agglomération s'étendant aujourd'hui du centre historique de la ville (Dakar Plateau) jusqu'à Rufisque, à une trentaine de kilomètres à l'Est. Rufisque marquant la fin de la presqu'île du Cap Vert, le front d'urbanisation est alors libéré des contraintes géographiques qui entravaient le développement de l'urbanisation. La ville peut alors se développer dans toutes les directions. Dakar se développe alors de manière tentaculaire, en suivant les principaux axes de communication et en mettant en place les prémices d'une conurbation au sein du triangle Dakar – Thiès – Mbour.

L'agglomération dakaroise se développe donc, une fois sortie de la presqu'île du Cap Vert, selon une logique d'axes urbains, dirigés vers le Nord et Louga et Saint-Louis, l'Est et Thiès, ou bien le Sud et Mbour. Si le développement vers la ville de Thiès est indéniable, le très fort attrait exercé par le littoral sur le dynamisme des villes au littoral invite la capitale à s'étendre le long du littoral. Pour cela, on peut envisager un développement le long de la « Grande Côte », celle qui relie Dakar à Saint Louis, ou bien le long de la « Petite Côte »,

celle qui relie Dakar à Mbour. Dans le cas de la Petite Côte, on observe bien les prémices d'un axe urbain et économique très bien organisé spatialement et appelé à devenir un axe structurant des transports et de l'armature urbaine sénégalaise.

Le rôle de l'agglomération dakaroise dans la constitution de cet axe est indéniable ; c'est à son évolution spatiale et démographique que l'on doit sa formation. Cependant, le fait que cet axe soit important et structurant du territoire sénégalais, et ne devienne pas une énième banlieue dakaroise à la manière de Pikine, montre bien que certaines conditions sont réunies pour sa création. C'est là que la ville de Mbour joue un rôle important, car elle est en mesure de contrebalancer l'importance de Dakar dans plusieurs domaines. Si elle ne peut pas rivaliser avec la capitale en termes démographiques, Mbour a connu dans la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle une croissance remarquable, qui a amené ce petit village de pêcheurs, comptant 8 600 habitants en 1955, à devenir la cinquième ville du pays avec plus de 180 000 habitants selon les estimations de 2007. Mbour est le principal pôle démographique de la Petite Côte, et polarise la majorité des activités et des populations dans l'espace Cap Vert – Sine Saloum. Comme c'est le cas pour l'axe Dakar – Touba (Thiam, 2008), il semble que l'on puisse voir en l'axe Dakar – Mbour les prémices d'un corridor urbain et économique émergent. La compréhension de l'évolution de la ville de Mbour au cours de ces dernières années ainsi que du rôle joué par la proximité avec la capitale au sein de cette évolution constitue le premier volet de notre problématique.

De plus, le dynamisme démographique de Mbour est doublé d'un dynamisme économique qui en fait une ville très convoitée par les migrants. Mbour est la deuxième ville du Sénégal en termes de population électorale, alors qu'elle n'est « que » la cinquième ville du Sénégal pour ce qui est de la population *stricto sensu*. C'est donc bien que la population mbouroise est composée dans sa majorité de personnes en âge de voter. Dans un pays en voie de développement comme le Sénégal, où la pyramide des âges est nettement déséquilibrée en faveur des couches les plus jeunes de la population, le fait qu'une ville jouisse d'une concentration d'adultes ne peut être qu'une preuve de son dynamisme et de l'attrait qu'elle exerce sur les migrants. Nous tenons ici le second volet de notre problématique ; qu'est-ce qui fait de Mbour une ville si dynamique, quelles sont les activités qui peuvent ainsi attirer les migrants, et pourquoi sont elles regroupées dans cette ville particulière ?

La compréhension de la formation d'un axe urbain et économique entre les villes de Dakar et Mbour ne peut se faire sans une étude de ces deux villes, car elles jouent toutes deux à leur manière un rôle capital dans la formation de cet axe. Pour bien saisir les problématiques et les enjeux inhérents à cet objet d'étude, il semble également nécessaire de faire un point sur

la situation du Sénégal en terme de ville, de transport et de développement, ce que nous ferons dans notre première partie. Nous consacrerons ensuite notre deuxième partie à l'étude de la croissance de Dakar et à l'axe qui se crée le long de la Petite Côte, entre Dakar et Mbour. Puis, dans une dernière partie, nous expliquerons les raisons de l'essor de cet axe en explicitant le dynamisme de Mbour et en tentant de comprendre quels sont et quels ont été les moteurs de sa croissance.

*Première partie*

\*\*\*

**Ville et transport au Sénégal : contexte de  
l'étude et aspects méthodologiques**



## *Introduction à la première partie*

Cette étude relève des thèmes généraux de la ville, du transport et du développement, appliqués à un cadre géographique bien particulier ; celui de l'Afrique Subsaharienne et d'un pays en voie de développement. On sait que les pays en voie de développement pâtissent bien souvent d'un réseau routier en mauvais état et peu développé, qui ne facilite pas les échanges et les mobilités des populations ou des biens. Le Sénégal ne déroge pas à la règle ; malgré quelques efforts des autorités pour améliorer cette situation, le réseau routier sénégalais est aujourd'hui encore en grande partie hérité de la colonisation.

Les colons, notamment les français en Afrique de l'Ouest, avaient l'habitude d'installer un réseau routier sommaire dont le seul but était d'acheminer les matières premières du pays vers une « capitale-port », afin de les exporter ensuite vers la métropole. Ceci explique notamment la récurrence dans les pays du Golfe de Guinée des capitales-port qui écrasent le pays de leur dynamisme et de leur masse démographique. Les exemples ne manquent pas : Abidjan (qui n'est certes pas la capitale officielle) et la Côte d'Ivoire, Lomé et le Togo, Lagos et le Nigeria, Dakar et le Sénégal. Dans le cas du Sénégal, la densité des infrastructures routières praticables à tout moment de l'année diminue singulièrement à mesure que l'on s'éloigne de Dakar, et s'effondre lorsque l'on sort du bassin arachidier. Mais l'arachide étant aujourd'hui en crise et ce depuis plus de dix ans (Freud, Hanak-Freud, Richard, Thévenin, 1997), le réseau routier, essentiellement construit pour optimiser l'exportation de l'arachide, semble ne plus pouvoir répondre aux besoins du Sénégal.

La toile routière converge presque unilatéralement vers Dakar, et par conséquent la plupart des axes sont de direction zonale. Il manque au Sénégal des axes méridiens, reliant par exemple Richard Toll à Linguère, puis à Tambacounda. La faiblesse de la connexité du réseau routier sénégalais l'empêche d'être vraiment efficace à l'échelle du pays. De plus, comme le dit le proverbe ; « *La route du développement passe par le développement de la route* ». Les zones enclavées ont toujours plus de mal à se développer que les zones bien reliées au reste du territoire. La route permet des échanges, rend possible la mobilité à toutes les échelles, facilite le commerce et conduit au développement. Il est difficile de savoir qui de la route ou du développement est engendrée par l'autre, mais il est certain que développement, urbanisation et transport sont des problématiques très liées.

Cette première partie permet de bien mettre en place les problématiques et les enjeux inhérents au domaine des transports au Sénégal. Cela nous permettra également d'établir une « norme » sénégalaise à partir de laquelle nous pourrions mesurer l'importance des phénomènes relatifs à l'axe Dakar – Mbour. Cette première partie a pour but de donner tous les éléments nécessaires à la bonne compréhension des phénomènes formant le « cœur » du sujet et dont nous parlerons dans les deux parties suivantes.

## 1. ETUDIER LES TRANSPORTS AU SENEGAL : CONTEXTE DE L'ETUDE

*« L'industrie, et surtout l'agriculture, la pêche et le tourisme, ne pouvaient atteindre un rendement satisfaisant sans un réseau de communications parmi lesquelles la route a toujours tenu une place prépondérante par son utilisation universelle et permanente » - Adrien SENGHOR, 1980*

Nous présentons ici un historique du réseau routier sénégalais, afin de comprendre la façon dont la toile routière s'est mise en place, puis nous insisterons sur les problèmes qui minent ce secteur aujourd'hui et qui se résument en trois mots : insécurité, vétusté et corruption.

### *a. Historique des transports routiers au Sénégal ; la « conquête de l'Est »*

#### *• Avant l'indépendance ; construire pour exporter*

La toile de communication du Sénégal, qu'elle soit ferrée ou routière, est au départ un héritage de la colonisation. Avant l'arrivée des Français, peu d'axes routiers structuraient le pays tant les relations ne s'émançaient pas de l'échelle locale ; un réseau de pistes et de sentiers à mailles serrées constituait la quasi-totalité du réseau routier sénégalais. Les colons s'appliqueront à développer un réseau de transport plus performant, qu'il soit routier ou ferroviaire. Dès le début du siècle, le rail commence à structurer le territoire : Dakar – Saint Louis (1885), Dakar – Kidira (1923), puis la voie ferrée Dakar – Bamako, gérée par la société « Dakar Niger » (voir la photographie en annexe) et qui permettait d'établir un lien ferré qui unifiait l'A.O.F. Il s'agit alors principalement d'assurer l'exportation des matières premières, non seulement depuis la colonie vers la métropole, mais aussi depuis le lieu de production vers le lieu de vente et d'exportation internationale. L'arachide, aujourd'hui production en plein déclin, est alors la principale production sénégalaise, dont une grande partie est exportée vers la métropole. Si les réseaux ferrés tracent des axes qui permettent de relier des pôles urbains entre eux, et ainsi d'exporter la production, la faiblesse du réseau routier existant

commence à poser problème dans l'exportation locale de la production agricole. Aussi l'administration coloniale met-elle en place une toile primitive, composée essentiellement de pistes, permettant de relier les lieux de production aux pôles marchands, avant de pouvoir ensuite exporter le tout vers Dakar, puis la métropole (voir à ce sujet le schéma présenté en annexe). Ces premiers axes de communication, dont la qualité laisse à désirer, seront progressivement bitumés tout au long du siècle, dans un déséquilibre Est/Ouest très important.

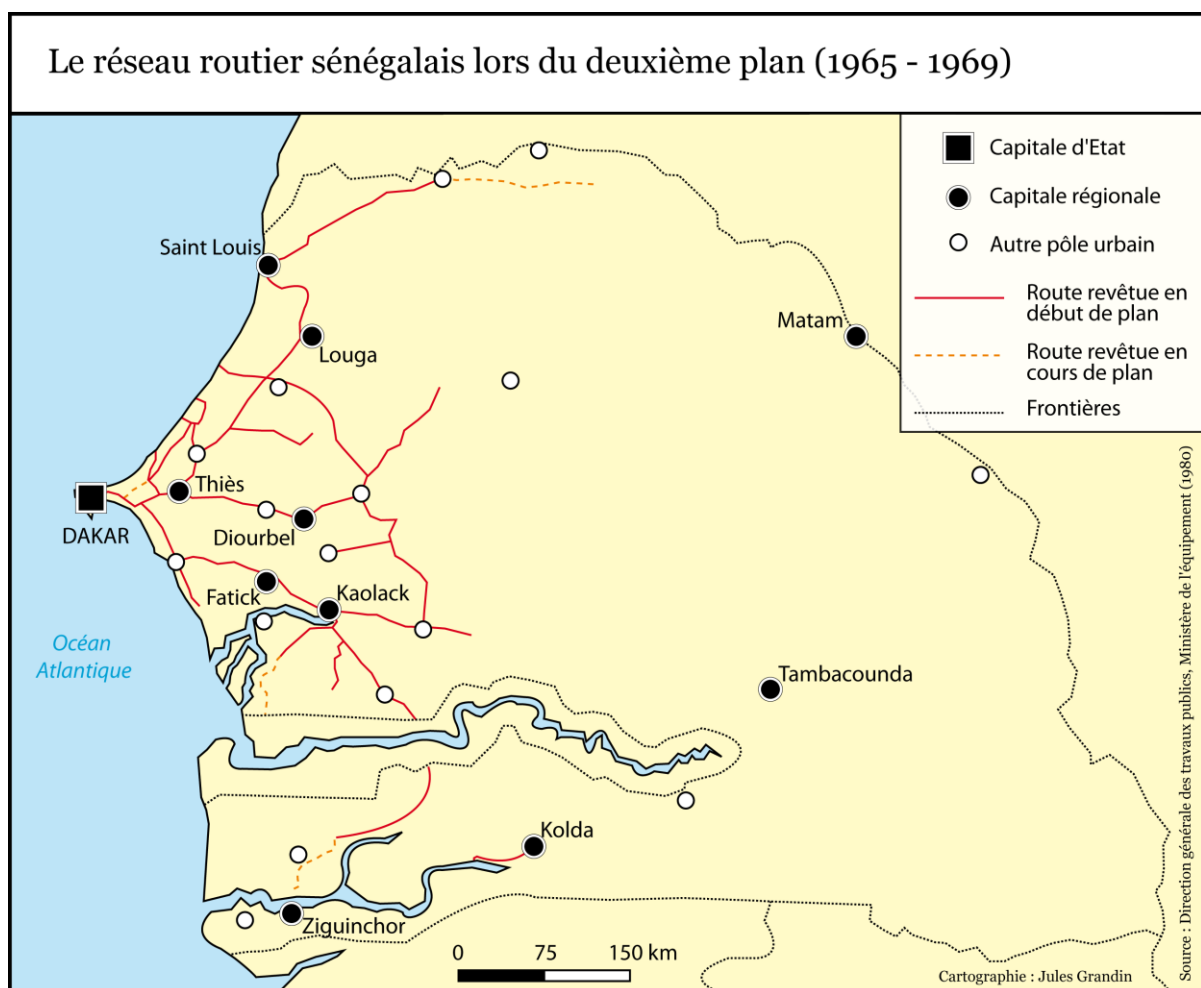
Les premières routes dignes de ce nom (empierrées et/ou bitumées) apparaissent dans les années 1920 dans l'Ouest du pays, principal foyer économique et démographique. Ces routes, tout comme les pistes permettant de relier les foyers de production aux foyers de stockage et de redistribution de cette production, ont un but tout à fait pratique ; la circulation et l'export des marchandises et des biens. Les mobilités et la circulation des populations sont reléguées au second plan, ce qui a pour conséquence un enclavement important dans certaines zones du Nord et de l'Est du pays. Le schéma reste classique ; une fois la route Dakar – Rufisque achevée, il s'agit de relier cet axe de la presqu'île du Cap Vert aux pôles régionaux existant dans le pays ; Thiès, Kaolack, puis Saint-Louis. Les plus grandes villes sont reliées entre elles par des routes de bonne qualité, sur lesquelles viennent se greffer un nombre important de petites pistes, permettant de relier des territoires enclavés à ces nouveaux axes de communication structurants. Le bassin arachidier se voit donc assez rapidement doté d'un réseau routier, certes sommaire, mais qui jette les bases du réseau routier actuel. Les axes routiers des villes situées dans le bassin arachidier sont donc relativement anciens à l'échelle du pays, et sont aussi les routes les plus fréquentées du pays. Au contraire, dès que l'on sort du bassin arachidier, les routes se font de plus en plus rares, et les chaussées bitumées deviennent alors que simples pistes de sable ou de latérite.

• *Après l'indépendance ; améliorer et reconstruire*

Après l'indépendance, le gouvernement sénégalais s'applique à doter son pays d'un réseau de transport routier plus efficace, mais aussi plus juste, car la fracture qui sépare l'Est de l'Ouest en matière de transport routier est des plus importantes (voir les cartes en annexe). Pour ce faire, on crée des plans de développement ayant chacun des objectifs précis visant à améliorer l'ensemble du réseau routier en classant les lacunes à combler par ordre de priorité ; ce sont les Plans d'Ajustement Sectoriels des Transports (P.A.S.T). Une rapide étude des principaux objectifs définis par ces plans rend bien compte de l'évolution du réseau routier sénégalais, et des besoins du pays en matière de transport routier. Ainsi, l'un des objectifs du

premier PAST (première moitié des années 1960) est d' « *assurer des communications permanentes, sûres, et adaptées au niveau d'utilisation prévisible entre la zone côtière et l'intérieur du pays* ». Le second plan (1965 – 1969) prévoit lui d'améliorer les infrastructures déjà existantes, « *l'accroissement massif de la circulation [ayant] rendu certains tronçons insuffisants* ». La notion de désenclavement et d'égale desserte de l'ensemble du territoire intervient à partir du troisième plan ; « *Assurer la desserte de toutes les régions en toutes saisons* ». Cette volonté de doter l'ensemble des régions d'un réseau de transport routier, si ce n'est complet et efficace, du moins suffisant et basique, animera par la suite l'ensemble des projets et des constructions de nouvelles routes au sein du territoire sénégalais.

**Cartes 1 et 2 :** *Evolution du réseau routier sénégalais entre le deuxième et le cinquième Plan d'Ajustement Sectoriel des Transports.*





***b. Le réseau routier sénégalais et ses problèmes aujourd'hui***

- *Une toile routière déséquilibrée*

Nous avons dit que la toile routière sénégalaise était très déséquilibrée et connaissait une importante rupture Est/Ouest. Cela vaut pour la densité du linéaire routier, que celui-ci soit considéré en tant que valeur absolue ou bien qu'il soit pondéré par la population ou la surface, les régions de l'Est du pays sont toujours handicapées par rapport aux régions de l'Ouest. Le taux d'urbanisation des régions de l'Est et du Nord est également bien plus faible que celui des régions du bassin arachidier. D'une manière générale, les routes du Sénégal semblent plus avoir comme objectif de relier les pôles importants à Dakar que de relier les autres pôles entre eux. La densité décroissante Est/Ouest du linéaire est doublée d'une convergence généralisée des routes vers la presqu'île du Cap Vert et Dakar. Il manque au

pays des axes routiers méridiens permettant une coopération régionale entre les villes importante et efficace ; un axe Richard-Toll – Linguère – Tambacounda par exemple (aujourd’hui inexistant), permettrait de structurer le pays en son centre et stimulerait les relations et les échanges des villes entre elles. D’une manière générale, on peut dire que le réseau routier sénégalais manque cruellement de connexité une fois sorti de l’espace du bassin arachidier historique. A l’Est de Kaolack, les villes importantes sont – à l’exception de Tambacounda – absentes, et les routes relient les principaux pôles entre eux en cherchant à les relier à Dakar. Cependant, notre zone d’étude étant située sur la Petite Côte, à 80 kilomètres environ au Sud de Dakar, elle se trouve dans l’espace du Sénégal dont le réseau routier est relativement complet et efficace, surtout au regard de ce qu’il en est dans le reste du pays. La ville de Mbour profite d’une bonne desserte routière, ainsi que de routes en bon état, ce qui est peut être une des raisons de son développement récent. Mbour semble tirer son dynamisme, ou une partie, de la route, des flux et des connexités qui en découlent.

• *Des routes en mauvais état*



*Photo n. 1 : La route de la Gambie, entre Kaolack et Passi (26.03.09 – Cliché : Jules Grandin)*

Outre cette principale difficulté, liée à la morphologie et au tracé du réseau, la toile routière sénégalaise est encore confrontée à d’autres problèmes. Ainsi l’état des routes représente-t-il souvent un problème important, notamment encore une fois lorsque l’on sort du bassin arachidier. Bien des routes ne sont pas carrossables en toutes saisons, certaines peuvent être inondées, d’autres sont tout simplement impraticables en raison de leur état. Il n’est pas rare que les véhicules doivent s’arrêter au beau milieu d’une route pour éviter de gigantesques

nid-de-poule, ou bien que les chauffeurs préfèrent rouler sur le bas côté plutôt que sur la route en raison de son état. C'est notamment le cas de la route qui sépare Kaolack de Passi, la dernière ville avant la frontière gambienne lorsque l'on vient de Kaolack (et donc de Mbour) ; tous les chauffeurs de taxi empruntent le bas côté, qui s'est transformé en piste avec, et est en bien meilleur état que la route, parsemée de trous et très empruntée par les piétons. On observe bien ce phénomène sur la photographie ci-dessus ; on remarque que les piétons marchent sur la route bitumée alors que la voiture que l'on aperçoit au fond du cliché roule sur le bas-côté.

L'état des routes pose un problème au cartographe lorsqu'il souhaite le représenter ; la dernière édition de la carte Michelin du Sénégal, qui fait autorité en matière de représentation cartographique routière, présente trois types de routes ; carrossables en toutes saisons, carrossables saisonnièrement, puis les pistes. Cependant, bien des routes sont classées dans la première catégorie alors qu'elles sont dans un très mauvais état. La route qui relie Mbour à Dakar, et qui est en très bon état, est classée dans la même catégorie que celle qui relie Kaolack à Fatick et qui est dans un état « *déplorable* », selon les mots de bien des chauffeurs. Pour élaborer une représentation efficace de l'état du réseau routier sénégalais, il semble n'y avoir pas d'autre moyen que de le parcourir dans son intégralité afin de pouvoir relever l'ensemble des difficultés qui le caractérisent, et non classer le réseau à la hâte. On peut s'interroger sur les moyens qui s'offrent au cartographe pour représenter efficacement et fidèlement à la réalité un réseau routier. On peut pour cela s'approprier les données des comptages routiers afin de réaliser des cartes de flux qui indiqueraient la fréquentation des routes, ou bien tenter de définir par des couleurs l'état des routes ainsi que leur praticabilité mais nous venons de voir que c'était là un travail très complexe, nécessairement subjectif et réducteur.

#### • *Des problèmes politiques liés à la route*

L'état des routes sénégalaises pose bien souvent des problèmes politiques, et les fonds manquent souvent pour construire rapidement et efficacement. Les chantiers prennent du retard, l'argent tarde à être débloqué et il arrive souvent que des démêlées judiciaires opposent les industriels et l'Etat, pour des raisons de corruption et d'abus de bien sociaux. Ainsi au mois de mars 2009, l'affaire Ba opposait l'industriel (Jean Lefebvre Sénégal) ayant été chargé de la construction de la route reliant Dakar à Mbour, et l'Etat sénégalais, qui lui reprochait



d'avoir gardé pour son propre compte les fonds destinés à l'entretien de la route. De manière générale, les routes sénégalaises pâtissent de la corruption des fonctionnaires qui travaillent dans ce domaine. Bien des policiers n'arrêtent les véhicules que pour leur extorquer un pot-de-vin, prétextant des problèmes techniques du véhicule alors que le parc automobile sénégalais est globalement hors d'âge. Les contrôles n'ont souvent pour but que d'enrichir des fonctionnaires corrompus, et ceci s'ajoutant au problème des détournements de fonds évoqués ci-dessus, on comprend que les enjeux politiques gravitant autour d'un système routier peuvent s'avérer être des inconvénients plus que des avantages. Au niveau de la morphologie du pays, l'enclave gambienne pose également un problème puisqu'elle coupe presque le pays en deux et que pour rejoindre la Casamance depuis Dakar, il faut soit passer « *par la corniche* » c'est-à-dire faire le tour de la Gambie en passant par Tambacounda, ou bien traverser la Gambie, ce qui signifie obtenir un laissez-passer ou un visa à la douane, attendre le bac, le payer, et subir bien souvent des contrôles de la part des douaniers gambiens, tout aussi corrompus que leurs collègues sénégalais. Cela nuit grandement à la qualité et à l'intensité des échanges entre le Sénégal et la Gambie et entre le Sénégal et la Casamance en règle générale ; les deux parties du pays sont presque séparées et un mouvement indépendantiste a sévi pendant de nombreuses années en Casamance.

• *Des problèmes liés à la sécurité*

La plupart des véhicules en circulation au Sénégal ne sont pas neufs ; ce sont des véhicules d'occasion, souvent de marque française (Peugeot surtout), qui ont déjà roulé pendant de nombreuses années en Europe avant d'être vendus au Sénégal. Les véhicules sont réparés et remis en état, transformés et modifiés pour qu'ils puissent rouler encore une bonne dizaine d'années après avoir été abandonnés par leur propriétaire européen. Il en résulte un parc automobile hors d'âge, très polluant et nuisant gravement à la sécurité sur les routes sénégalaises.

<b>Tranche d'âge du véhicule</b>	<b>Effectif</b>	<b>Pourcentage</b>
<b>0 – 5 ans</b>	27 072	10,3 %
<b>6 – 10 ans</b>	22 782	8,6 %
<b>11 – 15 ans</b>	28 304	10,7 %
<b>16 ans et plus</b>	184 136	70 %

*Source : Mémento des Transports Terrestres (DTT, 2007)*

Pour citer le syndicaliste Gora Khouma, on peut dire que bien des voitures « *sont plus vieilles que leurs chauffeurs* ».

Le port de la ceinture de sécurité est inexistant, et l'on entasse parfois jusqu'à 25 personnes dans les « *cars rapides* », qui doivent n'en contenir qu'une quinzaine en temps normal. Les véhicules sont surchargés car le conducteur gagne d'autant plus d'argent que le nombre de passagers est important, et les bus et cars rapides sont très souvent saturés, que ce soit au niveau des places assises ou des places debout, parfois sur de très longs trajets. Dans ce contexte, on comprend que les accidents de la route soient très souvent fatals aux occupants des véhicules impliqués. Les carcasses de voitures et de camions jalonnent les bas-côtés des routes sénégalaises. Dans un article publié en 2003, Jérôme Lombard note que « *Les statistiques d'accident indiquent une dégradation sérieuse des conditions de sécurité : selon le ministère de l'équipement et des transports, leur nombre est passé entre 1995 et 1997 de 12276 à 15588, le nombre de morts de 448 à 510. La sécurité est d'autant moins aisée à renforcer que l'autorité publique laisse s'instaurer des pratiques frauduleuses de surcharge, un irrespect de la réglementation ainsi que l'irresponsabilité des transporteurs qui ne remplissent pas les conditions d'agrément, d'assurance, de contrôle technique et de permis de conduire* ». Les problèmes de sécurité routière au Sénégal apparaissent au grand jour lors des grands pèlerinages qui concernent une partie très importante de la population ; le *Magal* de Touba ou le *Gamou* de Tivaouane jettent sur les routes des milliers de pèlerins en quelques jours, qui cherchent tous à atteindre la même destination par la route. Les prix s'enflamment, les gares routières sont saturées, les véhicules incroyablement surchargés ; chaque accident devient mortel. En 2009, le pèlerinage du Gamou a généré 11 accidents de la route, dont trois furent mortel pour un total de quatre victimes.



*Photo n. 2 : Epaves sur la route de Fatick (à gauche) et de Saint Louis (à droite) – Cliché : J. Grandin*

Le secteur des transports routiers au Sénégal laisse donc à désirer ; comme c'est souvent le cas dans les pays en voie de développement, il est miné par des problèmes de

sécurité dus principalement à la vétusté du matériel utilisé, et par une corruption latente que l'Etat ne souhaite pas empêcher dans la mesure où il en tire profit. Les véhicules sont en mauvais état, les conducteurs ne respectent pas le code de la route, des affaires financières louches entachent les chantiers et les tragédies liées au secteur des transports, dont la plus emblématique reste la catastrophe du *Joola*, sont monnaie courante au Sénégal. Malgré cela, la route reste une des conditions du développement en cela qu'elle permet les échanges et les mobilités et qu'elle dynamise les régions en les reliant au reste du territoire.

## **2. TRANSPORT, DEVELOPPEMENT ET URBANISATION AU SENEGAL**

La mise au point sur le domaine des transports au Sénégal étant effectuée, il convient maintenant de s'interroger sur les liens qui unissent ce domaine à ceux de l'urbanisation et du développement, ainsi que sur les moyens qui s'offrent à nous pour appréhender et représenter ces relations.

### ***a. L'émergence des pôles secondaires au Sénégal***

Comme nous l'avons expliqué en introduction, le Sénégal est complètement dominé par sa capitale Dakar ; elle concentre la majeure partie des recettes et des dépenses de l'Etat, elle est le plus grand foyer démographique du Sénégal et également la ville la plus dynamique et celle qui profite le plus des investissements de la part de l'Etat. Cela est dû en grande partie à ce que nous avons expliqué plus haut ; Dakar est le point d'arrivée de toutes les marchandises produites au sein du pays et destinées à être exportées, mais aussi le point où arrivent tous les produits manufacturés importés qui vont ensuite être redistribués dans tout le pays. La toile routière sénégalaise est relativement triangulaire et dessinée de telle sorte que les mouvements de personnes ou de biens et marchandises semblent toujours destinés à Dakar. Cependant, depuis quelques années, des pôles secondaires – anciens ou non – tendent à s'affirmer au sein du paysage urbain sénégalais. Bien que la macrocéphalie de Dakar semble éclipser cette croissance des villes régionales au Sénégal, celle-ci reste néanmoins indéniable.

La fin de l'économie de la traite coloniale et du système de production – exportation vers la métropole via le port de Dakar - y est sans doute pour quelque chose. Aujourd'hui, certaines villes se développent sans être nécessairement tournées vers Dakar, fait inconcevable il y a quelques dizaines d'années. L'exemple le plus probant reste la ville de Touba, ville sainte du mouridisme complètement autocentrée, mais les autres villes (souvent des capitales régionales) ont aussi connu des croissances démographiques importantes leur permettant de s'autonomiser vis-à-vis de la capitale. Le tableau suivant résume les effectifs de population des dix plus grandes villes du Sénégal aujourd'hui ; on y voit bien transparaître les croissances exceptionnelles des deux villes de Touba et Mbour.

Localité	1955	1976	1988	2002	2007
<b>Touba</b>		15 900	130 000	461 159	529 176
<b>Thiès</b>	42 500	113 300	175 500	237 849	263493
<b>Kaolack</b>	46 500	135 400	152 000	172 305	185 976
<b>Mbour</b>	8 600	37 800	76 700	153 503	181 825
<b>Saint-Louis</b>	39 100	88 400	115 300	154 555	171 263
<b>Ziguinchor</b>	22 400	69 700	124 500	153 269	158 370
<b>Diourbel</b>	20 600	58 820	77 500	95 984	100 445
<b>Louga</b>	13 200	34 800	46 800	73 662	82 884
<b>Tambacounda</b>	4 600	25 700	42 000	57 543	78 800
<b>Mbacké</b>	7 200	25 400	39 000	51 124	68 054

*Source : Atlas Jeune Afrique du Sénégal 2007, RGPH III*

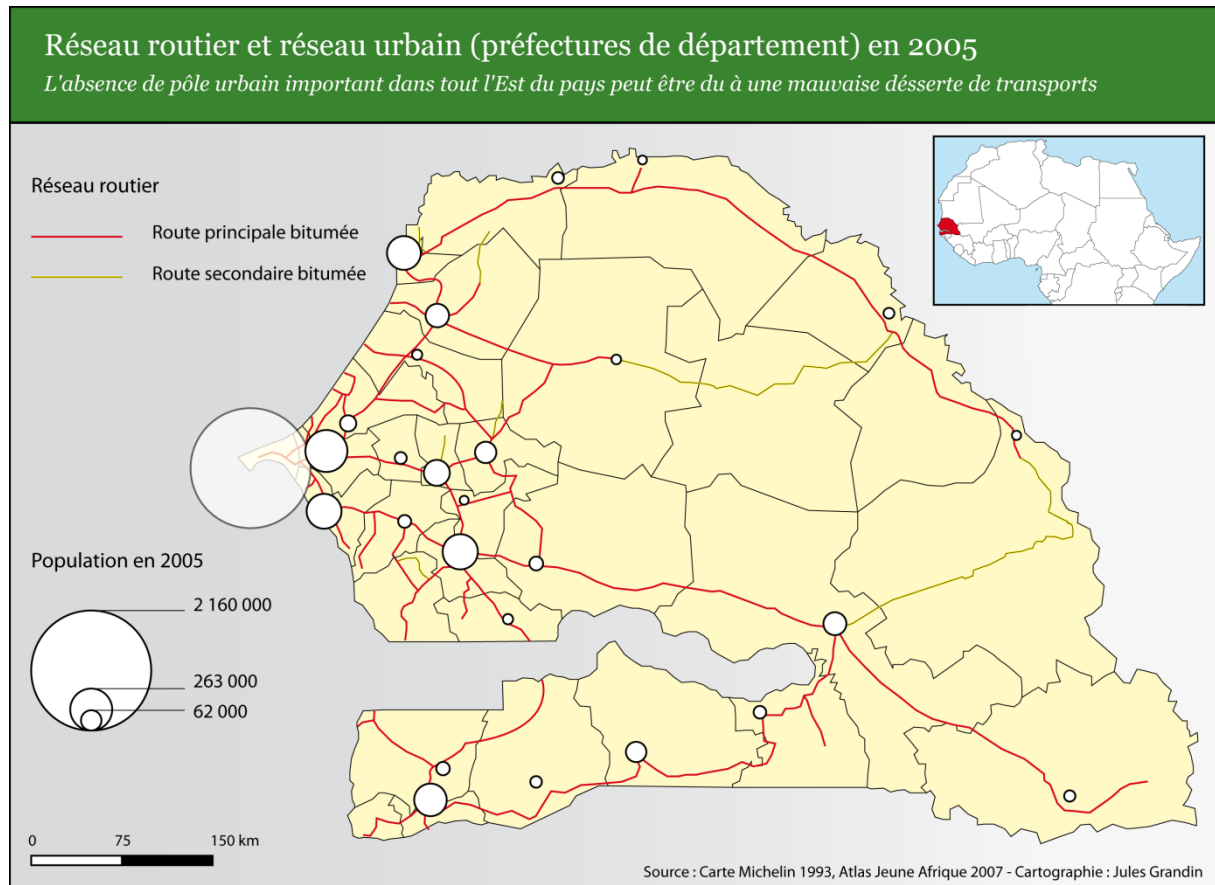
La plupart des préfectures régionales figurent parmi les dix plus grandes villes du Sénégal, à l'exception de Matam et de Fatick, les deux régions les plus récentes (un découpage régional encore plus récent a eu lieu à l'été 2008, mais il est encore trop récent, voire trop artificiel pour que l'on puisse s'y intéresser et en tirer des conclusions). De plus, à l'exception de Saint-Louis, Ziguinchor et Tambacounda, toutes ces villes sont situées au sein du bassin arachidier, cœur historique et économique du Sénégal, ce qui explique leur importance. Le bassin arachidier concentre les plus grandes villes du Sénégal, celles qui ont le plus grand poids à la fois démographique et économique. Les villes qui acquièrent de l'importance mais qui ne sont pas situées au sein du bassin arachidier structurent le territoire de façon beaucoup plus importante et jouent un rôle capital sur des espaces beaucoup plus

grands. La ville de Tambacounda par exemple structure tout le Sud-est du Sénégal, l'ancienne région du Sénégal Oriental. Il en va de même pour Ziguinchor, qui structure, à l'aide de Kolda, l'ensemble de la Casamance, et pour Saint-Louis, qui domine l'ensemble du Nord-ouest du pays.

La croissance d'un pôle régional peut être expliquée par plusieurs facteurs ; la nécessité de l'émergence d'un centre structurant important au sein d'un espace peu urbanisé et qui a du mal à s'unifier (exemple de Tambacounda et du « Sénégal Oriental »), le dynamisme ancien d'une ville qui attire toujours (exemple de Saint-Louis), un placement stratégique au sein du territoire, une position de carrefour par exemple (Mbour ou de Thiès). Mais d'une manière générale, la ville ne peut se développer sans un réseau de transport efficace, à de rares exceptions près (Touba). Le déficit de transport que nous avons relevé entre l'Est et l'Ouest du pays se retrouve dans l'urbanisation du pays. L'Ouest du pays, doté d'un réseau de transport efficace et performant au regard de l'Est, présente d'un maillage urbain largement plus resserré et conséquent que l'Est du pays. Les « vides » routiers qui émaillent l'Est du pays, comme l'espace Linguère-Tambacounda, ou encore l'espace Richard-Toll – Dagana, se traduisent également par des vides urbains, voire humains. La route semble donc jouer un rôle prépondérant dans la croissance d'une ville ; elle crée les échanges et les mobilités mais permet aussi de capter les flux et les richesses lorsqu'une ville est bien placée. Très souvent d'ailleurs, à l'origine, la ville se développe le long de la route et connaît ensuite une progression plus ou moins radioconcentrique à partir de ce point originel. A ce titre, la ville de Richard-Toll est un exemple du genre ; tout le centre de la ville est un véritable « quartier-rue », s'articulant le long de la route et ne s'en éloignant que d'une dizaine de mètres au maximum. D'une manière générale, pour reprendre l'adage, on peut dire que « *la route du développement passe par le développement de la route* ». Ainsi, lorsqu'on compare l'emplacement des pôles urbains importants avec le tracé du linéaire routier, la corrélation entre la route et le développement des villes apparaît au grand jour. Le linéaire routier semble être une condition de la croissance des villes ; la densité du réseau routier se traduit en termes d'urbanisation par une densité de villes importante. La carte suivante a pour but de montrer cette corrélation entre la densité du linéaire routier et l'importance ou le nombre de préfectures de départements. On remarque également que la taille moyenne du département s'agrandit d'Ouest en Est, en même temps que l'importance démographique de la préfecture et de la densité du linéaire routier. La notion de préfecture de département a été préférée à une borne démographique car elle revêt également une importance politique, au contraire du seul

critère démographique. De plus, les villes les plus importantes du Sénégal sont des préfectures de département, à de rares exceptions près, la plus notable étant Touba.

**Carte 3 : Réseau routier et réseau urbain des préfectures de département au Sénégal en 2005**



Les villes secondaires du Sénégal, si elles sont souvent éclipsées par le dynamisme et le poids démographique de Dakar, connaissent donc des croissances importantes depuis ces dernières années, ce qui a pour effet de rééquilibrer le territoire national et d'amenuiser l'importance de Dakar à l'échelle nationale. Des villes comme Thiès, Kaolack, Mbour ou Tambacounda gouvernent un espace alentour plus ou moins important, en fonction de leur poids démographique et de la proximité des autres centres urbains. Ainsi, la notion de région ou de département commence-t-elle à prendre un sens au Sénégal dans la mesure où l'autonomie des villes secondaires semble s'accroître depuis quelques années, et où le président Wade mène une politique de relative décentralisation qui, s'il elle n'est pas réellement efficace, a le mérite d'exister et de rendre compte du phénomène de la croissance des centres urbains secondaires au Sénégal. Ce phénomène n'est pas tout à fait nouveau et existe déjà depuis quelques années ; on pouvait déjà en déterminer les prémices dans les

années 1970, mais il donne aujourd'hui sa pleine mesure. On peut se demander quels sont les moyens efficaces de représenter cet essor des centres urbains régionaux sans occulter l'importance qu'occupe le réseau de transport dans cet essor. Deux solutions semblent s'offrir à nous pour cela.

## ***b. Systèmes et sous-systèmes urbains***

### ***• Présentation du système urbain sénégalais***

En 1988, fort des données de comptages démographiques de 1984, le CEGIR publie un ouvrage intitulé *Le Système urbain et la dynamique d'urbanisation au Sénégal, Analyse démographique rétrospective*, dans lequel sont comparés les effectifs urbains du Sénégal afin de comprendre la dynamique d'urbanisation du pays. Les constats de base de cette étude ont déjà été évoqués en introduction ; le pays est complètement dominé par une capitale qui l'écrase de son poids démographique et de son dynamisme. Mais, cette enquête cherche à comprendre la façon dont les autres centres du pays réagissent à cette domination. Pour ce faire, elle passe par l'analyse des systèmes et sous-systèmes urbains du Sénégal. Les auteurs établissent alors une typologie des centres urbains, qui sont répartis en trois catégories distinctes. Les *petits centres* ont « *une fonction commerciale, proposent des services généraux d'éducation, de santé et de religion* », leur rayon d'action est bien souvent limité à leur hinterland rural. Les *centres intermédiaires* proposent « *des services plus spécialisés en éducation (collège, lycée), dans le domaine de la santé (hôpitaux, cliniques), des loisirs et de l'administration* ». Ils regroupent en leur sein des activités caractéristiques des secteurs secondaire et tertiaire, et le secteur primaire perd de l'importance alors que les *petits centres* en sont fortement dépendants en cela que leur rayon d'action est essentiellement rural. A l'inverse, les *centres intermédiaires* ont un rayon d'influence plus large, qui croît avec leur taille, et qui peut comprendre des *petits centres*. Enfin, les *grands centres* sont des « *villes où les services spécialisés sont importants, qui ont une influence nationale et qui participent au développement des échanges et des relations internationales* ». Ces grands centres structurent le pays à l'échelle nationale, alors que les centres intermédiaires le structurent à l'échelle locale. On comprend dès lors que plus le pays est développé et urbanisé, plus le nombre de

grands centres va être important ; ainsi un pays en voes de développement ne comprend-il souvent qu'un seul grand centre alors qu'un pays développé va en comprendre plusieurs.

A partir de ces centres, on peut mettre en place un découpage du pays en différents systèmes urbains, correspondant aux aires d'influence des grands centres. Cela permet de se démarquer du maillage administratif, ne reflétant que partiellement la trame urbaine, et d'observer un autre visage de l'organisation du territoire. La variable démographique est ici primordiale puisqu'elle est souvent le révélateur du dynamisme d'une ville, mais d'autres variables entrent en compte, si l'on se fie aux définitions des centres données par le CEGIR dans l'enquête. En effet, la nécessité de participer au « *développement des échanges et des relations internationales* » implique de prendre en compte les réseaux de transports, qui permettent les liaisons entre les différentes villes, les différents centres, et les différents systèmes urbains. Ainsi, une ville pourra-t-elle être située dans le système urbain d'un centre qui n'est pas nécessairement le plus proche d'elle, mais auquel elle est mieux reliée qu'aux centres les plus proches.

Etre inclus dans le système urbain gouverné par un centre signifie en fait que l'on entretient avec cette ville des relations très importantes, sur lesquelles reposent la croissance et le dynamisme de la ville. Dans le cas du Sénégal, comme dans bien des pays en voie de développement, on a affaire à un seul système urbain global, celui de la capitale Dakar, auquel aucune ville ne semble pouvoir faire concurrence. Cependant, le reste du pays peut être divisé en sous-systèmes urbains, qui rendent mieux compte de l'armature urbaine du pays. Le Sénégal compte, en 1984, huit ou neuf sous-systèmes urbains, selon que l'on choisit d'inclure Diourbel dans le sous-système de Thiès ou non. L'enquête ne donne pas de réponse définitive à ce sujet, mais explique qu'en 1988, Diourbel est en train de prendre son indépendance vis-à-vis de Thiès. Nous considérerons Diourbel comme un centre à part entière, ayant une influence sur son propre sous-système urbain, dans la mesure où, selon les estimations de 2007, elle fait partie des huit villes sénégalaises de plus de 100 000 habitants et où son influence, au niveau local, est indéniable, même si elle est tempérée par celle de Touba.

- *Représenter les systèmes urbains*

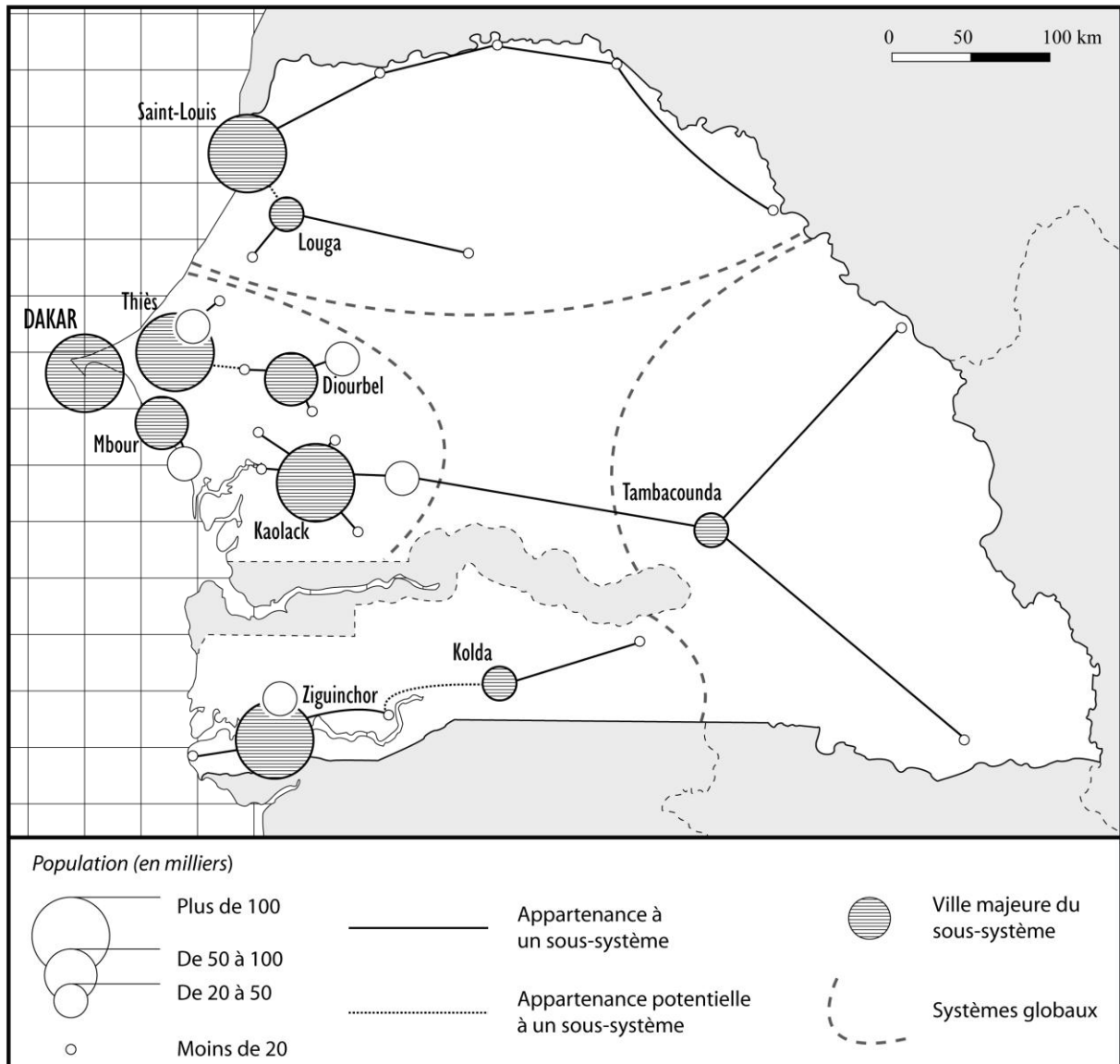
La représentation des sous-systèmes urbains du Sénégal peut se faire de deux façons différentes ; par le biais de l'image cartographique, ou bien par l'intermédiaire d'un tableau. Les trois tableaux représentant les systèmes urbains du Sénégal pour les années 1967, 1984 et



2007 sont présentés en annexe. La représentation cartographique pour 1984 est proposée à la page suivante, celle concernant l'année 1967 est aussi proposée en annexe.

**Carte n. 4 : Les sous-systèmes urbains du Sénégal en 1984**

## Les sous-systèmes urbains du Sénégal en 1984



On constate que, pour présider son propre système urbain, trois facteurs semblent entrer en compte. Le premier est le facteur démographique que nous avons déjà évoqué. Le second est un facteur spatial et tient au voisinage de la ville ; pour qu'une ville puisse avoir une influence sur un espace plus ou moins large, il ne faut pas que cet espace soit saturé de pôles aussi dynamiques qu'elle. On comprend donc pourquoi les sous-systèmes urbains du bassin arachidier sont plus petits que ceux de l'Est du pays ou de la Casamance, et pourquoi on pouvait mettre en doute le rôle de centre de la ville de Diourbel, tant sa proximité avec

d'autres grandes villes (Thiès, Touba, Kaolack) pouvait lui porter préjudice. Le troisième et dernier facteur semble être le poids politique et administratif ; le CEGIR précise bien dans ses définitions des centres l'importance des « *services généraux* », des « *services spécialisés* » et de l' « *administration* ». Il faut donc que le dynamisme démographique ou économique d'une ville soit doublé de responsabilités et de fonctions urbains spécifiques. C'est pourquoi la quasi-totalité des sous-systèmes urbains sont gouvernés par une ville ayant le statut de capitale régionale. En effet, l'importance de la ville se trouve renforcée par les infrastructures politiques et administratives. Cependant, on remarque que la seule ville qui gouverne son propre sous-système urbain sans pour autant jouir du statut de capitale régionale est la ville de Mbour. C'est aussi la seule ville qui gouverne un sous-système urbain si petit, composé de seulement deux villes (Joal et Mbour). Les autres sous-systèmes urbains comprennent souvent entre trois et six villes. C'est donc bien que Mbour fait figure d'exception dans le paysage urbain sénégalais, et ce depuis 1961 au moins. Cela tient à plusieurs facteurs. Tout d'abord, Mbour concentre en son sein la plupart des activités génératrices de revenus de l'ensemble de la Petite Côte du Sénégal, et il semble logique qu'elle concentre également la plupart des habitants. Ceci explique qu'elle forme avec son binôme Joal-Fadiouth le plus petit sous-système urbain de tout le Sénégal. Cela tient aussi au fait que Mbour jouit d'une position assez optimale au sein du territoire sénégalais ; assez proche de Dakar pour entretenir avec elle des relations importantes sans toutefois être écrasée par son dynamisme, assez éloignée des autres grands centres urbains du bassin arachidier pour pouvoir s'individualiser, idéalement placée sur la toile routière pour capter les flux provenant du Mali et de la Gambie et enfin, jouissant de son statut de station balnéaire et de port de pêche artisanale performant.

D'une manière générale, les deux tableaux synthétisant les sous-systèmes urbains du Sénégal nous montrent le développement des pôles secondaires au Sénégal. On compte en effet 28 villes de plus de 10 000 habitants en 1988, dont 13 entre 10 et 20 000 habitants, alors qu'on compte 45 villes de plus de 10 000 habitants en 2005, dont 23 entre 10 et 20 000 habitants. Les pôles régionaux du Sénégal semblent donc se dynamiser dans la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle ; ceux qui commençaient déjà à se développer il y a vingt ans ont confirmé leur évolution, et une pléiade de villes, dont certaines étaient trop peu importantes pour être recensées lors du RGPH de 1988, viennent renforcer les rangs des localités de plus de 10 000 habitants. Si l'on reprend la typologie proposée par le CEGIR, cela signifie que le nombre de *petits centres* connaît une très importante augmentation et que le nombre de *centres intermédiaires* se voit consolidé. Pour ce qui est des *grands centres*, on peut considérer que

seule Dakar peut toujours être classée comme telle, malgré l'essor démographique de Touba, qui est une ville au statut trop complexe pour pouvoir être qualifiée de centre structurant.

La notion de système et de sous-système urbain permet donc de se représenter le territoire sénégalais en fonction des villes et de leur importance, sans oublier la nécessité d'un réseau routier performant. Cela pourrait donc être une façon pertinente de représenter l'importance des villes secondaires au Sénégal en s'émancipant du seul facteur démographique. Il existe une autre façon de se représenter les dynamiques urbaines et routières au Sénégal : l'utilisation des données de comptages routiers mis en place par la Direction des Transports Terrestres. Cela permet d'établir une grille de lecture du fonctionnement des échanges et des interactions entre les villes au Sénégal.

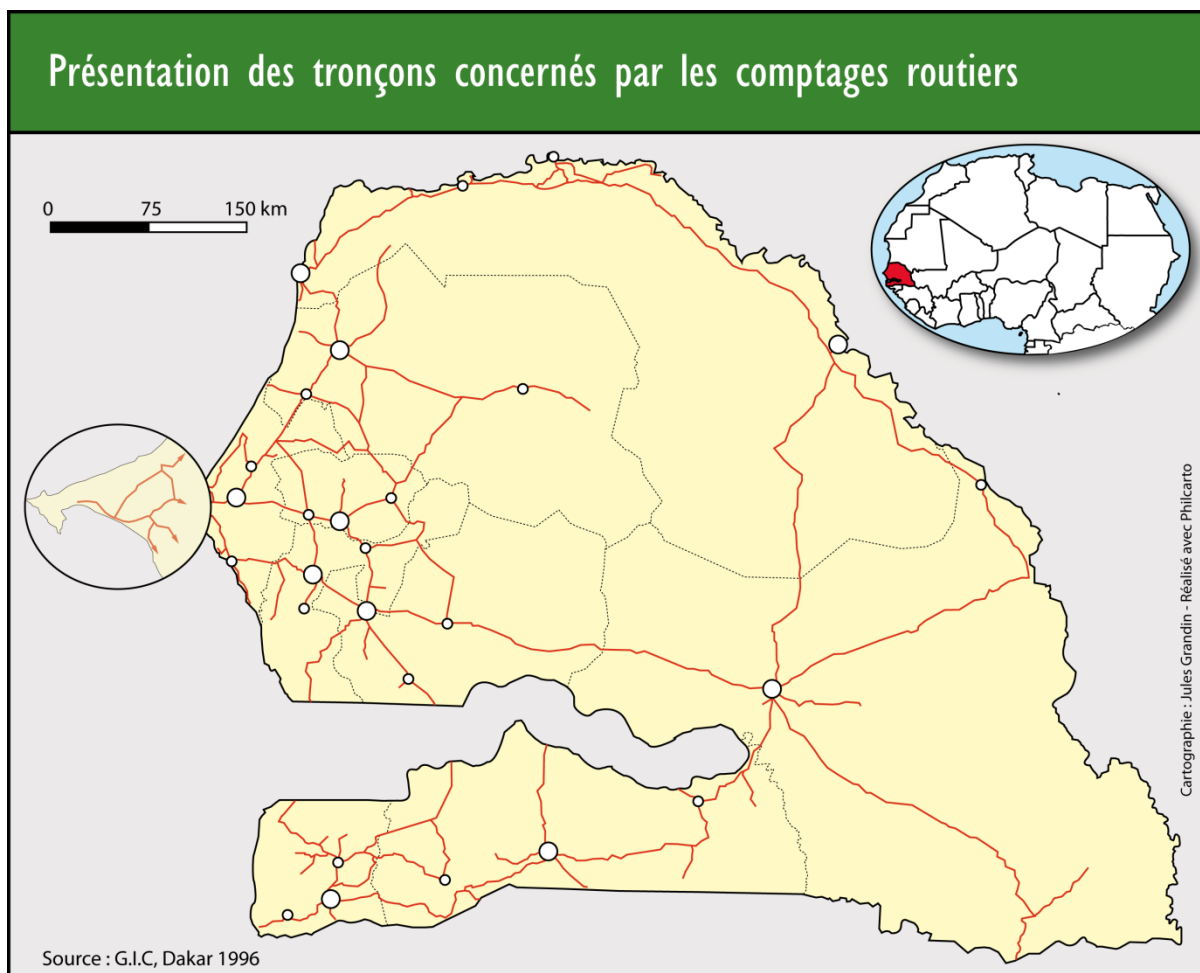
### *c. Exploiter les données de comptages routiers*

#### *• Présentation de la méthode des comptages routiers*

La Direction des Transports Terrestres (DTT), branche du ministère des transports du Sénégal, a mis en place des comptages routiers nationaux qui nous permettent d'évaluer le flux sur les différentes routes et les différents axes du Sénégal. Nous disposons de trois volumes compilant les résultats de ces enquêtes et datant de 1993, 1996 et 2002 pour le plus récent. La méthode mise en place par la D.T.T pour comptabiliser le flux des véhicules empruntant les différentes routes du Sénégal consiste en une division du réseau routier sénégalais en tronçons, plus ou moins longs, souvent délimités par un carrefour important ou une ville. Le nombre de ces tronçons augmente en fonction des campagnes de comptages ; en 1993 et 1996, on compte un total de 119 postes pour l'ensemble du pays, même si certains d'entre eux changent légèrement, apparaissent ou disparaissent entre les deux campagnes. En 2002, on a un total de 133 postes. Cela signifie que l'on a jugé utile ou normal d'ajouter 14 postes entre les deux dernières campagnes de comptage routier. Cela rend compte d'un besoin de fractionner l'information et de réduire au maximum l'agglomération de la donnée. Cet ajout de nouveaux postes ne peut être vu que comme une preuve de l'importance que certains tronçons routiers ont prise lors des dernières années. La plupart de ces nouveaux tronçons se situent dans les régions de Thiès et Fatick, ainsi que dans le Nord et l'Est du pays, principalement dans la nouvelle région de Matam. Il semble donc que le nouveau découpage régional ayant intervenu entre les campagnes de comptage de 1996 et 2002 ait stimulé des

axes routiers. Les routes concernées par les comptages routiers sont présentées dans la carte ci-dessous.

*Carte n. 5 : Les tronçons concernés par les comptages routiers*



Une fois le découpage mis en place par la D.T.T, les tronçons n'ont pas tous la même valeur. En effet, certains sont agglomérés, c'est-à-dire que l'on compte le nombre total de véhicules évoluant sur le tronçon, sans se soucier de la direction qu'ils empruntent. En 1993 par exemple, on compte 210 véhicules sur le tronçon Kolda – Velingara mais rien ne permet de savoir combien ont effectué le trajet depuis Kolda vers Velingara, et combien en sens inverse, depuis Velingara vers Kolda. La plupart des tronçons ainsi déterminés par la D.T.T sont traités de la sorte, et on ne peut donc obtenir qu'une estimation des flux entre deux villes, et non pas des échanges effectués dans un sens ou dans l'autre. Lorsque l'on a besoin d'évaluer grossièrement ce chiffre, on procède cependant souvent à une division par deux. Reste que certains tronçons ne sont pas agglomérés, mais dédoublés, c'est-à-dire que l'on installe deux postes de comptage, l'un recensant les véhicules dans un sens, et l'autre les

véhicules qui parcourent le même tronçon dans l'autre sens. Dès les premiers comptages routiers, ce sont les tronçons les plus empruntés qui bénéficient de cette méthode plus exacte et plus pertinente. Ainsi, on connaît le total des véhicules ayant emprunté le tronçon Bargny – Diam Niado dans les deux sens, ce qui permet de savoir combien de véhicules se dirigeaient vers Dakar, et combien en sortaient. Le fait que l'on décide de pratiquer un double comptage sur un tronçon est un indice de sa fréquentation et de son importance. Au fur et à mesure des campagnes de comptages routiers, certains tronçons ont été promus au double comptage ; c'est le cas du tronçon Diam Niado – Mbour qui dans les campagnes antérieures à 1993 n'était pas comptabilisé selon la méthode du double comptage, mais qui en bénéficie à partir de la campagne de 1993, ce qui est un indice de la croissance du trafic sur cette route.

Enfin, pour terminer l'explication de la méthode mise en place pour ces comptages routiers, il reste à préciser que pour chaque tronçon, le nombre de véhicules est précisé dans son intégralité (c'est le J.M.A, pour Jour Moyen Annuel), mais que cette donnée est divisée en fonction d'une typologie de véhicules ; véhicules particuliers, véhicules de transport en commun et véhicules de marchandises. Ces catégories sont ensuite encore subdivisées en leur sein selon le type de véhicules ; camion, automobile, camionnette, deux-roues motorisé etc. La donnée reste donc très précise dans son ensemble, et la méthode efficace, même si quelques insuffisances méritent d'être relevées.

- *Quelques insuffisances dans la méthode*

La méthode employée par la D.T.T pour ses comptages routiers n'est pas parfaite et présente quelques lacunes. Tout d'abord, la ponctualité de ce comptage routier joue contre son exactitude, puisque selon la saison, la période de l'année ou le jour de la semaine que l'on choisit, le trafic peut varier du tout au tout sur les tronçons. On a tenté de remédier à ce problème lors du dernier comptage de 2002, en échelonnant le comptage sur une semaine complète avant d'en faire une moyenne, mais ici encore on peut dénoncer les insuffisances de la moyenne qui, en tant que résumé d'une série statistique, peut nuire à l'exactitude des données. La ponctualité de ces comptages trouve une illustration lors de la campagne de 1993, qui s'est tenue durant le *Gamou*, pèlerinage célébrant la naissance du prophète, et qui se tient à Tivaouane. L'affluence des pèlerins porte le J.M.A du tronçon Thiès – Tivaouane à 3 524 véhicules. Lors du comptage de 1996, qui ne se déroule pas durant le *Gamou*, le J.M.A n'est plus que de 2 745 véhicules. Il y a donc une différence d'environ mille véhicules entre ces

deux comptages, qui ne peut être expliquée que par ce pèlerinage. Les données, en tant que données ponctuelles, sont donc à analyser avec précaution.

L'autre grande insuffisance de cette méthode réside dans la notion de comptage par tronçons. En effet, les chiffres relevés par la D.T.T restent exacts quant au nombre de véhicules ayant emprunté les différents tronçons, mais pas en ce qui concerne le nombre total de véhicules circulant sur le territoire sénégalais. Les données de comptages routiers ne sont pas additionnables sans erreur importante. Par exemple, un véhicule désirant relier Dakar à Bamako sera comptabilisé douze fois en tout, puisqu'il emprunte douze tronçons différents entre Kidira (le poste de frontière entre le Sénégal et le Mali) et Dakar. Ces données ne peuvent donc fournir qu'une « photographie » du trafic journalier sur les routes du Sénégal, et elles permettent d'évaluer le flux et l'importance des routes, mais au final, on ne peut pas savoir combien de véhicules circulaient sur les routes du Sénégal le jour des comptages, puisque les véhicules peuvent être recomptés plusieurs fois.

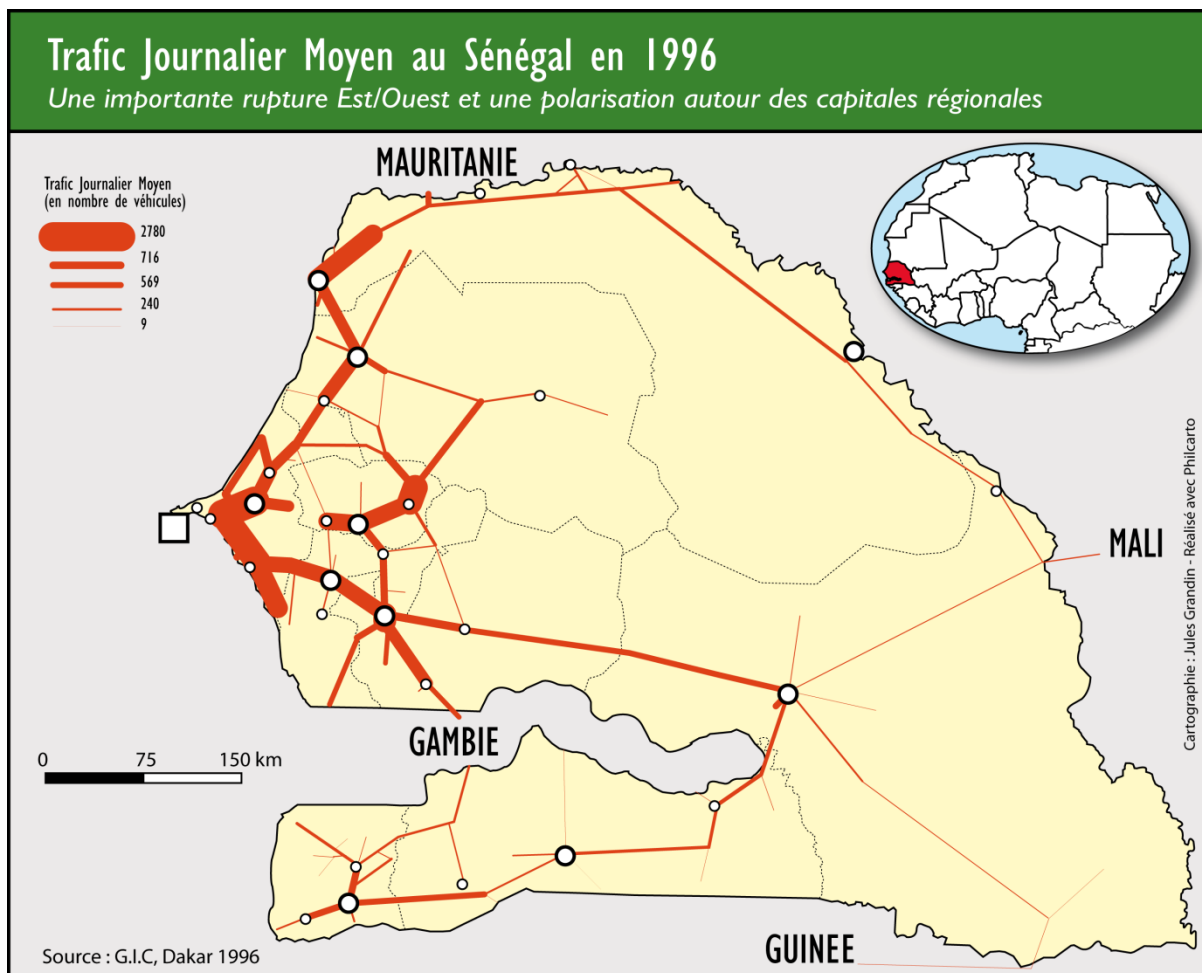
Malgré ces insuffisances, la méthode employée reste efficace et permet de donner un bon aperçu du flux et de l'importance que revêtent certains tronçons par rapport à d'autres.

#### • *Cartographie des données de comptages routiers*

La carte ci-dessous représente le trafic journalier moyen sur l'ensemble des tronçons du territoire national du Sénégal en 1996, tous types de véhicules confondus.

Seul l'espace de la presqu'île du Cap Vert n'est pas représenté en cela qu'il concentre en son sein les trafics routiers les plus importants du pays sur seulement 0,3% du territoire. Indiquer les flux des routes de la presqu'île du Cap vert revient à fausser la discrétisation des données pour l'ensemble du pays tant l'espace Dakar – Diam Niado est saturé de véhicules au regard du reste du pays. Au regard du trafic sur les routes de presqu'île du Cap Vert, le trafic que l'on peut relever sur le reste du territoire fait pâle figure. De plus, inclure les tronçons de la région de Dakar dans cette cartographie reviendrait à charger inutilement le fond de carte. Au reste, nous nous intéressons ici à l'essor des pôles régionaux et à la relation qu'ils entretiennent avec la route, la suprématie de Dakar en matière de trafic routier n'est pas à prouver.

Carte n. 6 : Trafic Journalier Moyen au Sénégal en 1996



On constate que les flux routiers les plus importants sont situés dans l'Ouest du pays, au sein du bassin arachidier, ainsi qu'autour des plus grandes villes. Les villes les plus importantes du pays polarisent les flux de véhicules. On repère trois axes principaux de direction zonale ; l'axe Ziguinchor – Velingara qui structure la Casamance, l'axe Mbour – Tambacounda qui dessert l'ancienne région du Sénégal oriental, et l'axe Saint-Louis – Matam qui unifie le Nord du pays. Ces quatre axes permettent des déplacements à l'échelle nationale et canalisent les flux de véhicules accomplissant de longues distances. Le manque cruel d'axes de direction méridienne à l'Ouest de la ville de Kaolack, que nous relevions plus haut, est frappant sur cette carte. Les flux les plus importants sont concentrés dans le bassin arachidier, le long de la Petite Côte (axe Dakar – Mbour – Joal), mais aussi plus à l'intérieur du pays. Ainsi constate-t-on l'importance de l'axe Dakar – Touba, qui peut être vu comme un corridor urbain émergent, selon la thèse d'Ousmane Thiam (2008), ainsi que celle de l'axe Mbour – Kaolack, que l'on peut prolonger jusqu'à Tambacounda.

### **3. ETUDIER L'AXE DAKAR – MBOUR : SOURCES ET METHODES**

Les principales problématiques et enjeux du cadre général dans lequel se situe notre étude étant désormais présentés, il convient à présent de présenter les sources de notre étude ainsi que les méthodes mises en place pour la réaliser. La collecte des sources a suivi deux orientations principales ; celle des sources statistiques et celles de sources qualitatives, provenant d'enquêtes de terrain.

#### *a. Les sources statistiques*

Afin de faire une étude précise et efficace d'un phénomène en géographie, et de le représenter par le biais de l'image cartographique, il est nécessaire de pouvoir quantifier ce phénomène. Ainsi la recherche de sources statistiques a constitué une part importante du travail de recherche, qu'il s'agisse de recherche en aval du terrain, ou de recherches consécutives aux enquêtes de terrain. La base de la source statistique ayant porté cette étude se retrouve dans deux publications de l'état sénégalais. D'une part, les volumes de comptage routiers mis en place par la D.T.T et qui présentent, pour les années 1993, 1996 et 2002, les résultats non agrégés et très précis, pour chacun des tronçons, ainsi que de rapides études statistiques sur la donnée agrégée régionalement. D'autre part, des données purement démographiques que l'on a pu retrouver dans les publications du R.G.P.H III (Recensement Général de la Population et de l'Habitat). Les recherches menés dans les instituts de statistiques ou auprès des acteurs ont également permis de quantifier des phénomènes et de créer des images cartographiques, mais jamais de façon aussi précises que ce qui était permis par les volumes de comptage routier ou du RGPH III. Cela permettait cependant d'établir des ordres de grandeur et de pouvoir comprendre des mécanismes.

Si les recherches menées en aval du terrain étaient essentiellement bibliographiques et avaient pour but de se familiariser avec les problématiques du cadre général dans lequel s'inscrit l'étude, les recherches menées lors du séjour sur le terrain avaient pour but de récolter les informations nécessaires permettant de quantifier les problèmes et de pouvoir les représenter sous forme de cartes, statistiques ou non. Pour cela, j'ai passé plusieurs journées dans les salles de consultation de l'A.N.S.D (Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie), anciennement D.P.S (Direction et Prévision de la Statistique). Ces recherches



se sont surtout avérées fructueuses sur le plan de la démographie, mais très souvent les chiffres étaient très voire trop anciens pour être exploités autrement que par une étude diachronique. Nombreux en effet étaient les ouvrages traitant de sujets concernant l'étude, mais datant des années 1960 ou 1970. Cela a permis toutefois de se rendre compte de l'ancienneté du phénomène. Toutefois, aucune de ces études ne mentionnait Mbour comme illustration du phénomène de décentralisation et d'essor des pôles secondaires, les exemples les plus fréquents concernaient des pôles aujourd'hui en déclin, comme Bambey, ou ayant réussi à s'imposer au sein de l'armature urbaine sénégalaise, comme Thiès. Cela reste cependant un atout pour pouvoir entreprendre des comparaisons et analyser l'évolution des phénomènes et des problèmes.

Les sources statistiques ne représentent cependant qu'une part des sources utilisées dans cette étude, des sources plus qualitatives, provenant d'enquêtes ou d'entretiens dirigés ou non, ont également été utilisées et se sont avérées très précieuses pour les aspects locaux de notre étude.

### ***b. Enquêtes de terrain et jeux d'acteurs***

Les recherches bibliographiques et statistiques permettent certes de se familiariser avec les notions les plus élémentaires concernant le sujet de l'étude, ainsi que de quantifier et d'appréhender les problèmes, et elles sont en cela très précieuses. Mais elles présentent l'inconvénient majeur d'être froides dans leur exactitude, de ne pas prendre en compte l'aspect humains des problèmes et des phénomènes, et pour remédier à cette lacune principale, il a été nécessaire de partir à la rencontre des acteurs, ce qui s'est fait de deux façons distinctes.

La première façon de partir à la rencontre des acteurs est de participer avec eux au phénomène que l'on étudie. Aussi l'aller et retour entre Dakar et Mbour a été effectué une dizaine de fois, en essayant d'utiliser tous les moyens mis à disposition des usagers pour le faire ; taxi-brousse sept places, *Ndiaga Ndiaye* d'une vingtaine de places, mais également voiture particulière. Cela a permis de se familiariser avec la route son environnement immédiat, de relever des faits intéressants ou étranges avant de pouvoir en chercher l'explication. Vivre à Mbour durant une dizaine de jours, en dehors des continuelles allées et

venues a également été indispensable et très important pour bien s'imprégner de l'atmosphère de cette ville et de ses habitants. La méthode utilisée dans ces rencontres a été de consulter les acteurs locaux et institutionnels et tout ceux qui – d'une manière ou d'une autre – participaient de la relation entre Dakar et Mbour ou avaient des informations intéressantes ou nouvelles à m'apporter sur le sujet. La plupart de ces entretiens ont eu lieu à Mbour même, et non pas à Dakar. J'ai voulu consulter le plus de personnes possibles au sein de la gare routière, des simples *coxeurs* aux plus haut responsables de cette institution, en passant par les marchands ou les responsables des registres d'inscription, qui ont pu m'aider à quantifier le flux entre ces deux villes. Puis j'ai tenté de réaliser quelques entretiens avec des transporteurs qui possèdent des véhicules et paient les chauffeurs, mais les problèmes rencontrés plus tôt lors des enquêtes dans la gare routière se sont avérés être ici trop importants. Même si certains d'entre eux m'ont raconté ou expliqué des choses très intéressantes, ils étaient beaucoup trop méfiants pour se dévoiler, refusaient de parler d'argent ou de donner le nom de leurs interlocuteurs à Dakar, voire même refusait de me parler en me faisant gentiment mais fermement reconduire à la porte.

La méthode mise en place pour ces recherches « humaines » plus que statistiques était pyramidale ; le but était de partir des acteurs les plus « simples » du phénomène, c'est-à-dire la population même et les chauffeurs ou les *coxeurs*, pour pouvoir ensuite monter dans les responsabilités au fur et à mesure que ma connaissance des phénomènes grandissait. Après les acteurs les plus basiques du phénomènes, les rencontres ont évolué vers les chefs des *coxeurs*, responsables des gares routières, président des transporteurs, responsables du tourisme dans la ville de Mbour, responsables de la pêche ou d'autres activités génératrices de revenus, responsables des données cadastrales de la ville de Mbour, pour enfin arriver à obtenir un entretien avec le directeur du NEPAD, dans les locaux de son ministère à Dakar. Il est donc évident au vu de cette méthode, que les difficultés pour rencontrer mes interlocuteurs se sont accrues au fur et à mesure que leurs responsabilités s'élevaient.

La seconde façon de partir à la rencontre des acteurs du phénomène étudié a consisté en une enquête et en des entretiens semi-dirigés effectués dans la gare routière des Pompiers à Dakar. La grille de ces entretiens est présentée en annexe. Ces entretiens se sont échelonnés sur une semaine, du 20 au 27 février 2009. Vingt-huit chauffeurs ont été interrogés en tout, ce qui représente la majeure partie des chauffeurs présents, à la gare routière de Dakar Pompiers, devant le panneau annonçant Mbour comme destination. Les questions posées aux chauffeurs avaient pour but de leur faire donner les raisons qui les avaient poussé à choisir la ville de

Mbour, et non une autre, comme destination. Des hypothèses préalables, issues des recherches menées sur le sujet, avaient permis de réaliser le questionnaire. Ces hypothèses se sont avérées justes ou fausses selon les cas. Par exemple, l'hypothèse selon laquelle les chauffeurs choisissent leur destination en fonction du trafic semble fausse, car la plupart des chauffeurs qui desservent Mbour sont originaires de Mbour et choisissent de la relier à Dakar. Même si la plupart des chauffeurs interrogés savaient qu'ils desservaient une destination prisée et fréquentée, il ne semble pas que ce facteur ait motivé leur décision. Quelques problèmes qui devaient ensuite me poursuivre durant la totalité des entretiens (réalisés avec questionnaire ou non) réalisés pendant le séjour, ont émergé dans ces enquêtes.

Le premier d'entre eux reste le plus évident ; la langue peut parfois être une barrière, même dans un pays où le français est la langue officielle, les chauffeurs ne font pas partie des classes les plus éduquées de la population, et il est parfois difficile de se faire comprendre.



*Photo n. 3 : Mon interprète Baboka Ngité (à droite) et un coxeur posent dans la gare routière des Pompiers (Dakar, 20/02/09 – Cliché : J. Grandin)*

Lors des entretiens à la gare routière, ce problème a pu être résolu en engageant un interprète pour une semaine, mais il est arrivé de devoir annuler ou reporter un entretien que je réalisais seul car ni mon interlocuteur ni moi-même n'arrivions réellement à nous comprendre.

Le second problème concerne la relation enquêteur/enquêtés ; il s'agit d'une **incompréhension** ayant pour conséquence **méfiance** des chauffeurs vis-à-vis de mon étude. Beaucoup d'entre eux ne pouvaient comprendre pourquoi je m'intéressais à de telles problématiques et pourquoi je voulais avoir leur avis sur la question. Bien des chauffeurs ont

refusé de répondre aux questions, prétextant qu'ils refusaient de parler à un journaliste. Même avec ceux qui se sont pliés au jeu de l'entretien, il fut parfois difficile de les convaincre que je n'étais pas journaliste.



*Photo n. 4 : Moussa Traoré, malien assurant la liaison Dakar – Bamako en bus 65 places  
(Dakar, 25/02/09 – Cliché : J. Grandin)*

Le troisième problème découle peut être naturellement du second ; la difficulté d'obtenir des informations exactes est récurrente dans les entretiens. Certains chauffeurs m'affirment qu'ils rejoignent Mbour en moins d'une heure de route, d'autres m'expliquent qu'il font payer le billet trois fois plus cher que le prix qu'ils pratiquent réellement, et il m'est arrivé lors d'un entretien réalisé avec un transporteur de Mbour qu'il me déclare posséder seulement deux véhicules, alors que je savais qu'il en avait en réalité une trentaine, et qu'une demi-douzaine de véhicules frappées de ses initiales étaient garées devant chez lui. Malgré tout ces problèmes les entretiens réalisés dans les gares routières de Dakar et de Mbour restent un outil très intéressant pour appréhender la relations et les mobilités qui unissent ces deux villes. De plus, en demandant à chaque chauffeur d'entourer sur une carte les endroits « à problèmes » sur la route Dakar – Mbour, il a été possible de reconstituer une carte des acteurs, c'est à dire des chauffeurs sur cet axe, ce qui s'est avéré être très intéressant.

Les entretiens réalisés dans les gare routières ont été une façon d'entrer dans « le vif du sujet » et de comprendre les problématiques de l'étude, à une échelle plus humaine, et peut être même plus juste car au-delà des formulations théoriques, que ce que j'avais pu lire dans

les ouvrages de géographie des bibliothèques. Des aspects que je ne pensais pas devoir évoquer se sont alors imposés comme étant fondamentaux. En effet, même si les entretiens étaient dirigés par des questions, ils restaient très ouverts et plusieurs chauffeurs ont fait des remarques très intéressantes

\*\*\*

Cette première partie nous a donc permis de poser les jalons nécessaires à la bonne compréhension des phénomènes au sein desquels s'inscrit notre étude. Nous avons pu établir des liens très étroits entre urbanisation, transport et développement au Sénégal, et nous avons montré que, malgré la macrocéphalie exercée par Dakar sur le reste du pays, l'armature urbaine se consolide par l'intermédiaire de petites villes et de villes moyennes qui connaissent un essor important dans la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Mbour est une de ces villes, et sa proximité avec Dakar ainsi que le fait qu'il s'agisse d'une ville littorale, a permis la mise en place d'un axe émergent au sein de l'espace qui la sépare de la capitale.

## *Deuxième partie*

\*\*\*

### **L'axe Dakar – Mbour, fruit de l'extension de la capitale**

## *Introduction à la deuxième partie*

La presqu'île du Cap Vert, si elle est un lieu stratégique en cela qu'elle est le point le plus à l'Ouest du continent africain, présente un modelé géographique caractéristique qui entrave l'extension de la capitale. En effet, bloquée au Nord, au Sud et à l'Ouest par l'océan, la ville de Dakar ne peut que se développer vers l'Est et l'étroite bande de terre qui la relie au continent. Cette bande de terre, qui se fait aujourd'hui l'exutoire des nouvelles populations de migrants, ou bien des populations chassées de Dakar par les prix prohibitifs des loyers et le manque de place, est saturée par les nouvelles banlieues qui contribuent à jeter les bases de l'agglomération dakaroise. Cette agglomération s'étend aujourd'hui jusqu'aux portes de Rufisque, ancien comptoir colonial établi à une trentaine de kilomètres à l'Est de Dakar. Cette ville marque également la fin de la presqu'île du Cap Vert, et de l'étroitesse des terres émergées car c'est à partir de Rufisque que la presqu'île commence à s'ouvrir vers l'intérieur des terres.

L'agglomération dakaroise est polarisée par le littoral, ce qui est vrai pour l'ensemble de l'armature urbaine sénégalaise car le littoral, qui ne représente que 10,9% de la superficie du pays, concentre en son sein 73,5% de la population urbaine. Aussi, au sortir de la presqu'île du Cap Vert, il semble logique qu'elle s'étende en suivant le trait de côte, que ce soit vers le Nord et les villes de Saint-Louis ou Louga, ou vers le Sud et la ville de Mbour. L'agglomération s'étend également plus vers l'intérieur des terres et la ville de Thiès. Ces trois tentacules (Nord, Centre et Sud) de l'agglomération dakaroise ne sont encore qu'à l'état embryonnaire mais devraient prendre effet d'ici quelques années si la capitale continue à connaître une croissance démographique aussi soutenue que ces dernières années.

Cette partie a donc pour but de présenter la ville de Dakar et son extension spatiale, conséquence nécessaire de son gain démographique, afin de comprendre les tenants et les aboutissants de la formation d'un axe urbain et économique le long de la N1 qui la relie à Mbour. L'étude de l'axe Dakar – Mbour formera le plus gros de cette partie, et nous verrons qu'il s'agit à la fois d'un axe performant et important à l'échelle du territoire sénégalais, mais aussi d'un espace polarisé par la route et bien organisé spatialement et économiquement.

## **1. LA MACROCEPHALIE D'UNE CAPITALE QUI « NE VIT PAS A L'HEURE AFRICAINE »**

Ce premier chapitre a pour but de présenter la capitale du Sénégal et la macrocéphalie qu'elle exerce depuis longtemps sur l'ensemble du territoire sénégalais. Dans le cadre de l'étude de l'axe qui se forme entre Dakar et Mbour, il semble nécessaire d'effectuer ces mises au point, tant la création d'un tel axe est due à l'extension spatiale de Dakar.

### ***a. Le développement de Dakar : les formes spatiales d'une concentration démographique***

#### *• L'organisation spatiale de la ville*

Au Sénégal, 22% de la population vit dans l'agglomération de Dakar, ce qui représente 0,3% du territoire. La capitale est installée sur la presqu'île du Cap Vert, reliée au continent par une bande de terre qui sert à la fois de seule et unique voie de sortie ou d'entrée terrestre possible dans la capitale, et d'exutoire pour les personnes refoulées par le centre de la capitale. Les bourgades ou petites villes qui sont situées aux portes de Dakar, le long de la RN 1 qui permet aux véhicules de rejoindre la capitale ont bénéficié de la fuite des habitants du centre ville de Dakar pour se dynamiser et connaître un essor démographique sans précédent. Lors du dernier Recensement Général de la Population et de l'Habitat (R.G.P.H), conduit par les autorités en 2002, on a décompté dans le département de Dakar, c'est-à-dire la ville *stricto sensu* sans sa banlieue, un total de 860 999 habitants. La presqu'île du Cap Vert est aujourd'hui presque complètement couverte par la ville de Dakar, le front d'urbanisation étant en perpétuel avancement depuis très longtemps, quasiment depuis que Dakar a été nommée capitale du Sénégal au détriment de Saint-Louis. Cet essor démographique a aujourd'hui pour résultat un engorgement total de la presqu'île du Cap Vert, saturée de logements, de chantiers et de population. De plus, le modelé géographique caractéristique de la presqu'île crée un goulot d'étranglement très étroit au regard du nombre de personnes et de véhicules qui



souhaitent entrer ou sortir de la capitale. Les routes ouvrant Dakar vers le reste du pays sont embouteillées à toute heure de la journée.

L'essor démographique connu par Dakar a eu pour effet de couvrir la presque île du Cap Vert, depuis l'extrême Sud vers le Nord. Le quartier des affaires, des services et de la politique, Dakar – Plateau, est en effet situé à la pointe Sud du Cap Vert. C'est là que l'on trouve les vestiges de l'architecture coloniale ainsi que les bâtiments des principaux organes du pouvoir du pays, les sièges des grandes O.N.G, des grandes banques, ainsi que le marché de *Sandaga*, un des plus importants de la ville. On y trouve aussi les grands immeubles de la ville, que l'on voit de loin et qui se font l'emblème d'une capitale moderne. Les ambassades et autres consulats y sont également concentrés, ce qui fait du Plateau le cœur politique de Dakar, et par extension du Sénégal. Ce n'est cependant pas le quartier le plus peuplé de la ville ; les loyers y sont prohibitifs au vu du salaire moyen sénégalais. Les vieux quartiers péricentraux populaires, ayant été créés par l'administration coloniale pour reloger les indigènes déguerpis du site du plateau, accueillent une population beaucoup plus humble financièrement, mais aussi plus nombreuse (voir les chiffres exacts du RGPH III de 2002 en annexe).



**Photo n. 5 :** *Vue de Dakar Plateau (31.03.09 – Cliché : J. Grandin)*

Les quartiers les plus récents sont ceux de la proche banlieue ; ils ont pris leur essor à partir des années 1970 pour faire face à la pression démographique. Ces quartiers sont de type résidentiel ou pavillonnaire ; parfois assez cossus et huppés, voire bourgeois, ils abritent des populations de classes moyennes pour la plupart, et de classes aisées pour certains d'entre eux (notamment dans le quartier du Point E). Ces banlieues pavillonnaires relèvent de l'habitat planifié et de la promotion immobilière ; ils sont souvent désignés sous le nom de S.I.C.A.P

ou d'H.L.M. Ce sont ces quartiers relativement neufs qui ont permis de combler les espaces vides qui existaient avant leur création dans la presqu'île du Cap Vert. Pap Sakho explique que « *Longtemps confinée à la périphérie occidentale et orientale de Grand Dakar, la banlieue occupe maintenant l'essentiel du littoral, faisant la jonction avec les domaines militaire, paramilitaire, aéroportuaire, les espaces naturels protégés et les villages traditionnels urbanisés (Ouakam, Ngor, Yoff, Cambérène, Hann)* » (in, *Dakar et le Littoral*, Atlas Jeune Afrique, 2007). La ville de Dakar *stricto sensu*, c'est-à-dire sans compter les banlieues, a donc aujourd'hui recouvert la presqu'île du Cap Vert d'un tissu urbain presque continu. Cependant, l'arrivée massive des populations couplée à l'accroissement naturel déjà élevé de la ville a eu tendance à saturer l'espace dakarois, et les banlieues « éloignées » situées dans la partie orientale de la région de Dakar se sont émancipées et peuplées jusqu'à devenir aujourd'hui plus peuplées et plus denses que Dakar même.

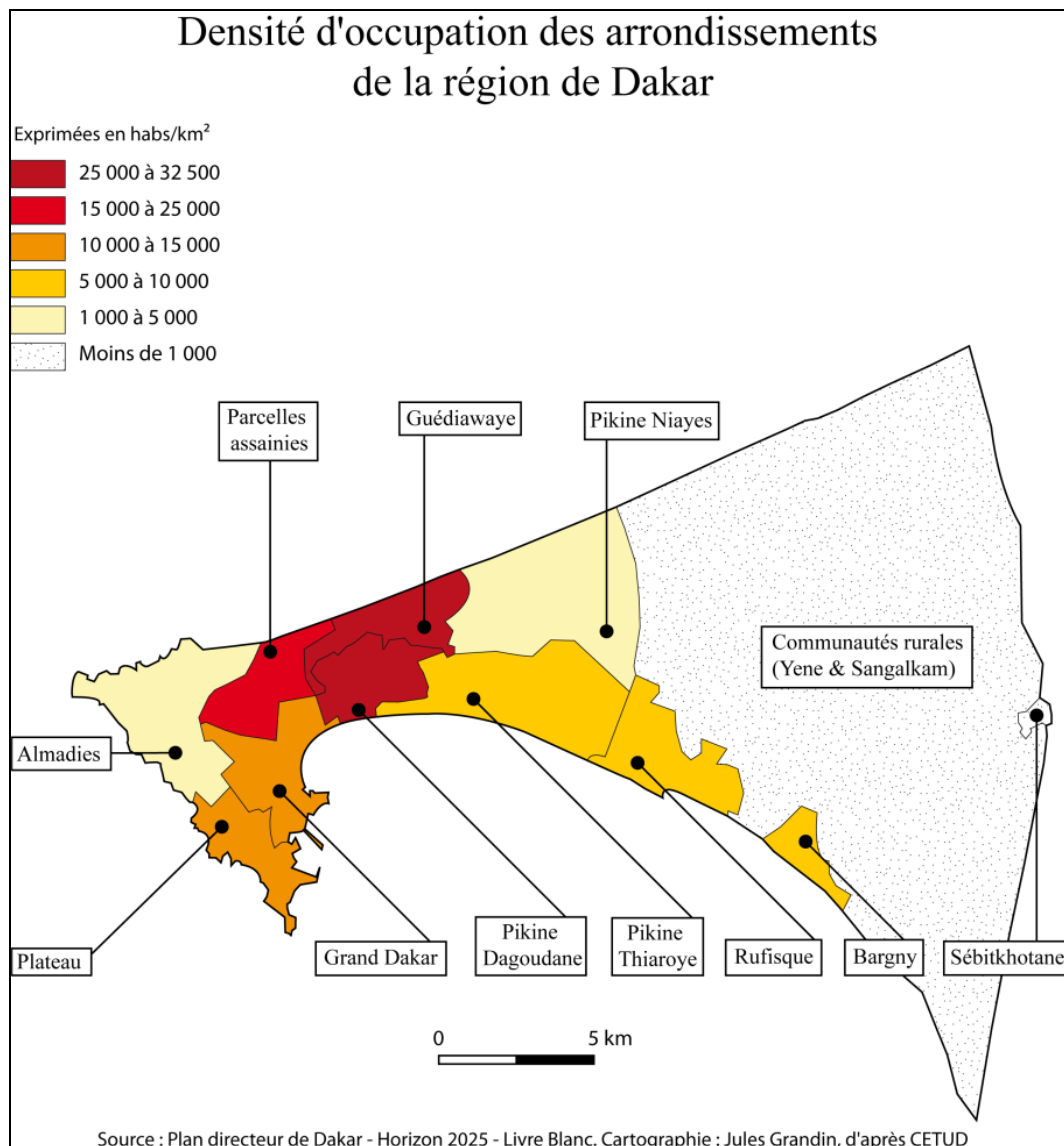
• *L'essor des « Pikine »*

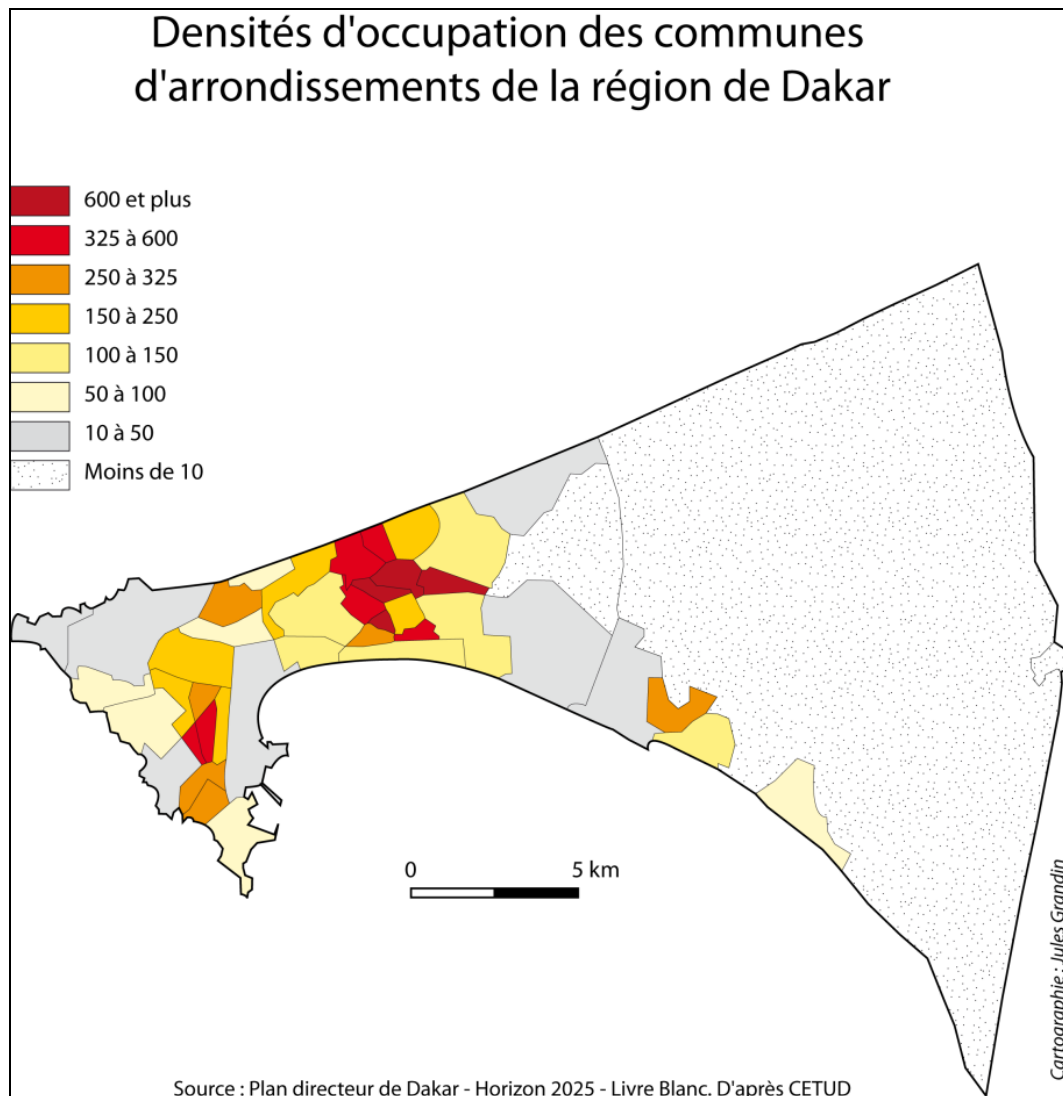
*Pikine* est un mot qui désigne la banlieue au sens large, l'espace habité qui jouxte une ville saturée d'habitations dont l'espace ne suffit plus à loger les habitants. On trouve des « *Pikine* » dans bien des villes du Sénégal, c'est le cas à Saint-Louis par exemple. Mais ce nom commun fait aussi office de nom propre dans bien des cas, comme dans la banlieue de Dakar, où la ville de Pikine compte aujourd'hui plus de 765 000 habitants. L'ère de la ville centre qui domine sa banlieue sur tous les plans semble révolue pour Dakar ; les banlieues « lointaines » que sont Rufisque, Bargny, Thiaroye, Guédiawaye ou Pikine sont plus densément peuplées que Dakar, comme on peut le voir sur les cartes des pages suivantes. L'urbanisation est devenue presque continue, du moins le long des axes de communication sur la presqu'île du Cap Vert, et les espaces qui sont encore vierges de constructions sont soit en chantier, soit appelés à le devenir sous peu. On voit donc se dessiner, dans un espace allant de la pointe des Almadies jusqu'à la ville de Bargny environ, un corridor urbain et démographique constitué du centre historique de Dakar, de la banlieue des classes moyennes issue des années 1970, et des banlieues « lointaines ». L'espace situé entre la route N1 et le littoral est presque entièrement urbanisé sur la quarantaine de kilomètres qui sépare Dakar de Rufisque, et il apparaît comme très probable que cette bande urbaine se prolonge dans les années à venir jusqu'à Diam Niado, nœud routier extrêmement important.

Au même titre que les « déguerpis » indigènes refoulés dans les quartiers de la Médina ou de Grand Dakar par les loyers trop importants pratiqués par les colons dans le quartier du

Plateau, les banlieusards de l'agglomération de Dakar fuient la vie trop chère de la capitale. Très souvent ils viennent tout de même travailler en ville et pratiquent des migrations pendulaires en transport en commun, voire même à pied. Des véhicules entiers, transportant d'une trentaine à une soixantaine de passagers font quotidiennement la navette pour les travailleurs, depuis Pikine vers Dakar. Dakar semble donc plus se poser comme un passage obligé que comme une fin en soi ; on doit faire avec la macrocéphalie de Dakar, on ne peut pas occulter le fait qu'il s'agit de la ville la plus puissante, la plus riche et la plus dynamique du Sénégal, mais il existe des moyens de contourner les inconvénients posés par cette domination.

*Cartes n. 7 et 8 : Densités d'occupation de la région de Dakar*





Ces cartes montrent bien que les effectifs démographiques les plus importants ainsi que les densités les plus significatives ne sont plus situés dans la ville centre mais plutôt à l'est de la presqu'île, au niveau des nouveaux quartiers de Pikine ou de Guédiawaye par exemple. Cela montre que l'agglomération dakaroise se développe selon un gradient de direction Est, ce qui est la seule solution pour cette ville, en raison de la morphologie du Cap Vert. Ainsi, un premier corridor urbain semble bien en formation le quartier de Dakar Plateau vers l'Est et Rufisque.

La capitale est une nécessité pour toute entreprise ; on ira nécessairement s'y approvisionner, et si l'on souhaite vendre une quelconque production ou un service, il faudra bien souvent s'y rendre, tant la domination de cette ville sur « son » pays est importante. Dakar est la ville où tout commence et où tout finit, mais entre temps, les autres villes peuvent prétendre à une part du gâteau.

### ***b. Dakar ; là où tout commence et où tout finit ?***

Dakar est une ville assez classique pour ce qui est de son influence sur l'ensemble de son territoire. En effet, bien des pays issus de la colonisation, souvent française, sont complètement dominés par une « capitale-port » qui a été dopée par les investissements provenant de la métropole, au détriment du reste du pays. Le port de Dakar, la « *porte océane* », a toujours été à la fois la porte d'entrée et de sortie du pays, ce qui fait de cette ville l'endroit où « tout commence et tout finit ».

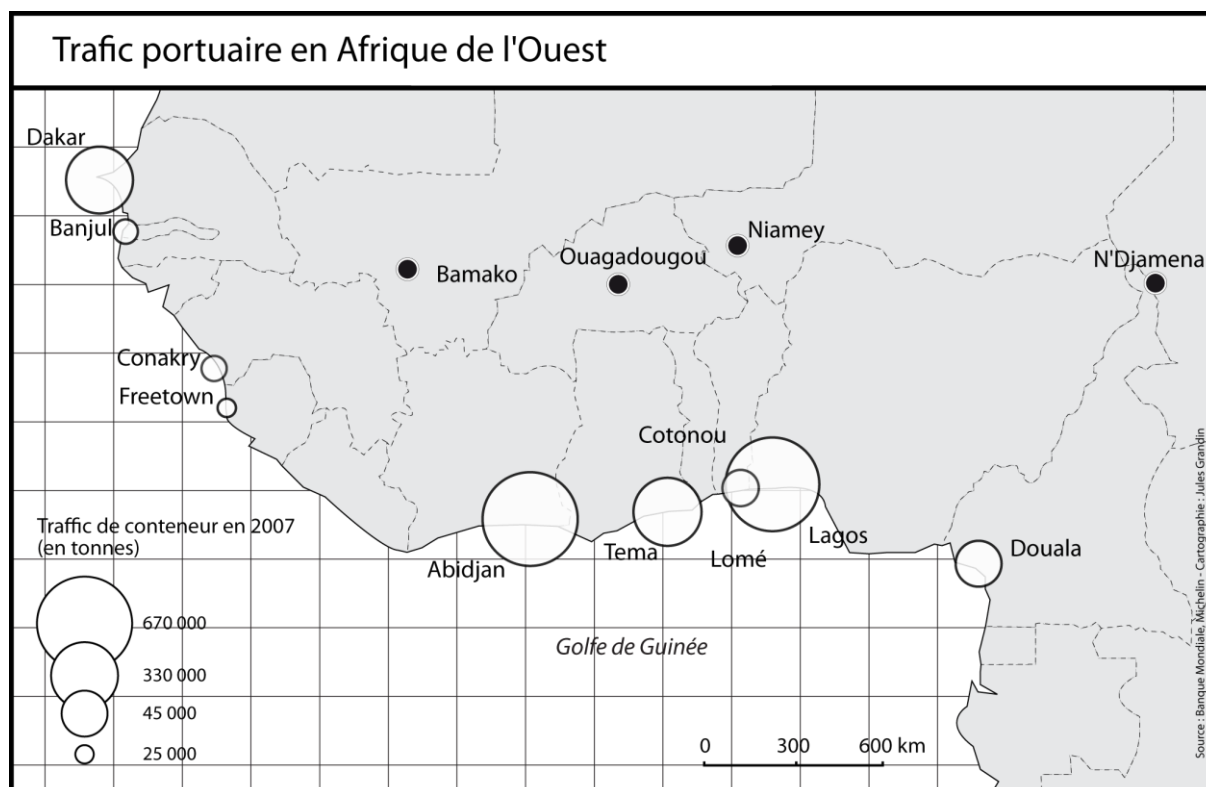
#### *• L'importance du port de Dakar en Afrique de l'Ouest*

Le port de Dakar est un des plus dynamiques de toute l'Afrique de l'Ouest. Dakar est le point le plus à l'Ouest du continent africain, le point le plus proche des Etats-Unis également. La « *porte océane* » du Sénégal jouit donc d'une position hautement stratégique à l'échelle internationale et macro-régionale. Toutes les conditions semblent donc réunies pour que ce port puisse prospérer, d'autant que les autorités, qu'elles soient sénégalaises ou coloniales, ont toujours essayé de doter le port d'infrastructures efficaces lui permettant à la fois de se faire une place de choix au sein des ports africains (voir carte ci-dessous), mais aussi d'assumer son rôle de porte d'entrée du Sénégal. Les quatre premiers ports de l'Afrique de l'Ouest en termes de volume global du trafic sont Dakar, Lagos, Abidjan et Douala ; ils représentent à eux seuls plus de 30% de l'ensemble du trafic portuaire en Afrique de l'Ouest et du Centre. En ce qui concerne le trafic de conteneurs, les quatre ports que sont Dakar, Abidjan, Lagos et Tema représentent plus de 65% de l'ensemble du trafic en Afrique de l'Ouest et du Centre. De plus, le port de Dakar joue un rôle non négligeable à l'échelle régionale et peut s'appuyer à la fois sur son hinterland national et sur le trafic de transit pour assurer son développement. En venant de l'Europe, Dakar est le premier port important de l'Afrique Subsaharienne.

La suprématie du port de Dakar, tout comme celle de la ville de Dakar, tient en grande partie au déclin de Saint-Louis, dont le port s'est vu progressivement abandonné jusqu'à n'être plus aujourd'hui quasiment consacré qu'à la pêche traditionnelle en raison de sa faible profondeur. Avec les progrès dans le domaine de la marine, les bâtiments se sont considérablement agrandis et bien des ports se sont vus abandonnés pour des raisons

similaires. Dakar jouit d'une profondeur maritime assez importante pour accueillir la plupart des grands navires.

*Carte n. 9 : Trafic portuaire de conteneurs en Afrique de l'Ouest.*



L'un des enjeux de l'importance du port de Dakar à l'échelle nationale et macro-régionale réside dans les corridors de désenclavement qui se créent entre les pays dépourvus de façade maritime et les pays qui ont un port performant. Ainsi, le Mali, le Niger et le Burkina-Faso sont-ils tous trois des pays « enclavés » en cela qu'ils n'ont pas de façade maritime ; ils doivent donc se reposer sur d'autres pays qui en sont pourvus. C'est ainsi que Dakar peut être considérée comme le port du Mali ; les échanges entre Bamako et Dakar sont très importants et jettent sur les routes un flux de camions reliant les deux capitales. La dernière ville d'importance que l'on traverse pour se rendre à Dakar lorsque l'on vient du Mali est Mbour, qui jouit de ce flux de marchandises et de véhicules. Les corridors de désenclavement principaux de l'Afrique de l'Ouest sont Dakar – Bamako, Bamako – Abidjan/Lomé, Ouagadougou – Abidjan/Lomé ainsi que Niamey – Cotonou. L'impact de la crise ivoirienne sur ces corridors de désenclavement a été très forte, le port d'Abidjan et la Côte d'Ivoire en général ayant gravement pâti des événements. Dakar a pu bénéficier de cette crise ivoirienne pour capter les flux que Bamako envoyait vers Abidjan, comme l'explique

Mamadou M. Seck, le directeur du NEPAD, dans un entretien présenté en annexe : « *Aujourd'hui déjà, l'axe Dakar – Bamako est un axe très important et est préféré à Abidjan pour plusieurs facteurs. La position géographique tout d'abord ; Bamako est plus proche de Dakar que d'Abidjan. Il y a aussi des facteurs historiques ; le Sénégal et le Mali formaient un seul pays, la fédération du Mali, qui a éclaté au début des années 1960. Il y a des liens de parenté entre le Sénégal et le Mali [...]. Mais le facteur le plus important est la crise en Côte d'Ivoire, les conflits, l'instabilité politique qui fait que le port d'Abidjan, qui est un des ports les plus importants de la zone Ouest Africaine, est de plus en plus déserté. Dakar profite beaucoup de l'instabilité politique qu'il y a en Côte d'Ivoire, c'est difficile de le dire mais c'est la réalité.* ». D'une manière générale, la coopération régionale qui se met en place en Afrique de l'Ouest est un atout pour Dakar.

Le port de Dakar génère donc un trafic très important et occupe une fonction de porte océane pour le Mali voisin, ainsi qu'une fonction de transit pour les autres pays du Golfe de Guinée, ce qui lui assure un trafic moyen conséquent.

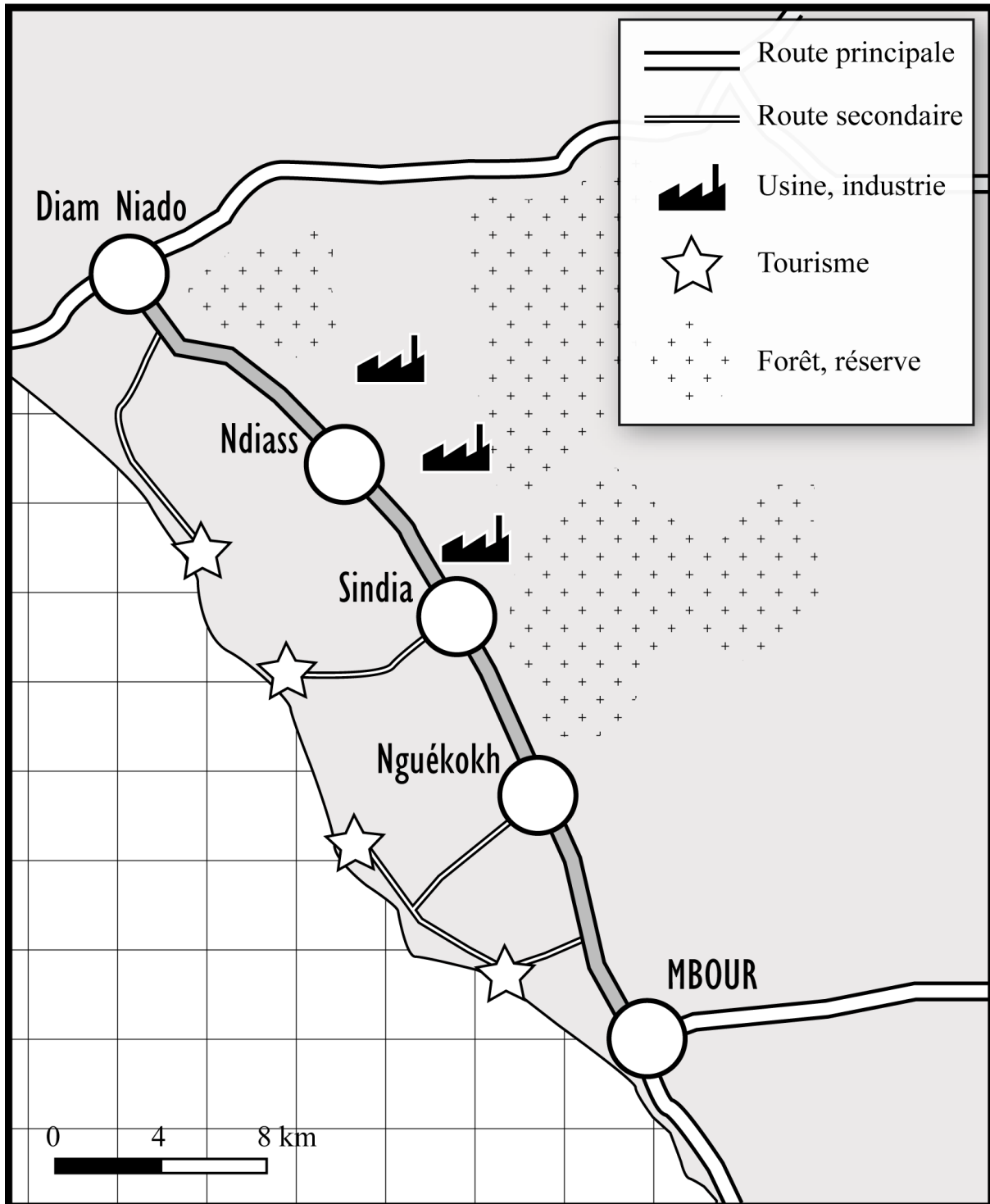
Dakar est aussi le point d'arrivée de tous les produits manufacturés à destination du Sénégal, par l'intermédiaire du port mais aussi de l'aéroport. C'est ensuite à partir de la capitale que tous ces biens seront redistribués vers l'intérieur du pays. A l'inverse, Dakar est aussi la porte de sortie du Sénégal ; tous les produits destinés à l'exportation passeront par la capitale. Aussi Dakar peut-elle être vue comme la ville où « tout commence et tout finit », à l'échelle du Sénégal.

## **2. ORGANISATION DE L'ESPACE AUTOUR DE L'AXE DAKAR – MBOUR : LA COUPURE DE LA ROUTE**

Ce chapitre se veut une étude de l'espace Dakar – Mbour en tant que bande de terre ne s'éloignant pas de plus d'une quinzaine de kilomètres du littoral, et complètement polarisé par la route nationale 1, qui constitue son axe structurant. La R.N 1 s'étend selon une diagonale Nord-ouest – Sud-est car elle longe la Petite Côte, il est donc difficile de savoir si l'on doit parler d'Est et d'Ouest ou bien de Nord et de Sud pour caractériser les deux côtés de la route. A la manière d'un fleuve, on pourrait parler de « rive droite et rive gauche de la route », mais nous avons finalement choisi de parler de Nord et de Sud pour caractériser ces deux côtés de la route le long desquels s'organisent des activités économiques bien différentes. Pour résumer cette bivalence de l'espace Dakar – Mbour, nous présentons en introduction de ce

chapitre la carte ci-dessous, avant de la commenter et de l'expliquer durant le développement du chapitre.

*Carte n. 10 : Divisions spatiales de l'espace Dakar – Mbour par l'axe structurant de la route nationale 1*





## *a. Au Nord de la route ; l'espace industriel*

### *• Les infrastructures existantes*

L'axe Dakar – Mbour est constitué par deux routes de première importance dans le paysage routier sénégalais ; la route Dakar – Rufisque, qui est la première route empierrée jamais construite dans le pays (1920), constitue la première partie du parcours. Elle est ensuite prolongée jusqu'à Diam Niado, qui forme un nœud routier fondamental dans la toile routière sénégalaise, en formant une sorte de « ligne de partage des routes ». Ensuite, à partir de Diam Niado, on rejoint Mbour en empruntant la R.N 1 vers le Sud, en longeant la côte Atlantique à une distance d'environ une quinzaine de kilomètres de la côte. Cet axe Diam Niado – Mbour constitue la partie « en devenir » du corridor urbain que l'on peut imaginer. La partie Dakar – Rufisque est déjà presque entièrement urbanisée, et on ne trouve les premiers vides urbains qu'après Rufisque, mais ces espaces interstitiels semblent appelés à se résorber. En effet, le long de ces espaces se dressent de nombreux panneaux de sociétés immobilières vantant les mérites prochains d'énormes lotissements destinés à héberger les migrants venus chercher du travail vers la capitale, et à amortir l'accroissement naturel de la ville de Dakar et de sa banlieue, toujours important.

De Diam Niado à Mbour, on se roule donc sur une route très praticable, assez fréquentée, mais ne présentant pas de problèmes de saturation particuliers, qui permet de relier Diam Niado à Mbour en une demi-heure de trajet environ, à une vitesse honorable. Cette partie de l'espace Dakar – Mbour présente un réseau de transport bien moins rugueux, la distance temps est beaucoup plus faible que dans la première partie de l'axe, celle qui relie Rufisque à Dakar. Alors que la distance entre Rufisque et Dakar est sensiblement la même que celle qui sépare Diam Niado de Mbour (une quarantaine de kilomètres), on peut parfois mettre jusqu'à trois heures pour se rendre de Rufisque à Dakar, selon la fréquentation de la route, alors qu'on ne met que très rarement plus d'une heure pour se rendre de Diam Niado à Mbour.

La R.N 1, qui relie Diam Niado à Mbour, semble se tracer un chemin au sein d'un vide urbain. Seuls quelques villages rythment le voyage, et on pourrait se croire dans une zone reculée du pays. Mais cette impression est uniquement due au fait que les activités s'articulant le long de cet axe sont quelque peu éloignées de la route. On ne les voit pas nécessairement en passant en voiture, et elles ne sont pas souvent annoncées. Cependant, on trouve le long de

cette route des activités et des pôles d'emplois relativement importants et emblématiques. Ainsi, à quelques kilomètres au Sud de Diam Niado, juste avant le village de Ndiass, on se traverse le plateau de Kirène, d'où jaillit la source d'eau minérale qui est commercialisée dans l'ensemble du pays.



*Photo n. 6 : Panneau publicitaire annonçant les usines Kirène (18.03.09 – Cliché : J. Grandin)*

On trouve donc à Kirène une très grande usine de traitement de l'eau et d'embouteillage, qui emploie un nombre conséquent de personnes, et qui va ensuite redistribuer sa production dans l'ensemble du pays, Kirène étant la marque d'eau minérale la plus répandue du Sénégal. Le va-et-vient des camions Kirène est très important sur cet axe ; ils livrent leur eau à la fois vers le Nord et Dakar, qui va ensuite superviser l'expédition des stocks dans l'ensemble du territoire, mais aussi vers le Sud et Mbour, où se trouve une succursale de cette société qui va gérer l'exportation vers des pôles urbains comme Fatick ou Kaolack, ou des villes plus humbles comme Joal. Presque tous les Sénégalais connaissent cette eau. Le symbole est donc grand et la R.N 1, de Diam Niado à Mbour, sert à l'export de ce produit. De plus, de nombreuses campagnes publicitaires étatiques ou privées ont glorifié les vertus de l'eau minérale naturelle, notamment en ce qui concerne l'alimentation des nourrissons, ce qui fait que la consommation est relativement importante dans le pays.

En venant de Dakar et après avoir passé le plateau Kirène et son usine aux alentours de Ndiass, un simple panneau présente les « Cimenteries du Sahel », le long d'une route perpendiculaire à la N2, qui semble n'avoir pas de fin. On peut repérer la présence d'une usine un peu plus loin, mais on ne peut connaître son importance sans se renseigner.



*Photo n. 7 : Allées et venues de camions depuis la NI vers les Cimenteries du Sahel*

*(18.03.09 – Cliché : J. Grandin)*

Cette usine alimente la majeure partie du territoire sénégalais en matériaux de construction, plus particulièrement en ciment et en béton. Lorsqu'on sait que Dakar et ses environs représentent un espace saturé de chantiers, que l'on trouve des immeubles en construction à chaque coin de rue dans les grandes villes et que le pays est globalement en train de se construire, on comprend bien l'importance du ciment et d'une telle usine à une échelle nationale. Les Cimenteries du Sahel ont choisi un lieu stratégique pour implanter leur usine : en un quart d'heure à peine, on se trouve à Diam Niado, ce qui ouvre la route vers Dakar à l'Ouest (mais l'espace temps est très dilaté dans ce cas) et vers Thiès à l'Est, à environ une quarantaine de route. Les produits peuvent donc être transportés depuis le lieu de production vers la capitale en relativement peu de temps (entre une heure trois heures environ en fonction des embouteillages), à partir de là ils sont redistribués sur l'ensemble du territoire. Les Cimenteries du Sahel exportent aussi directement vers le Sud et Mbour, pour les mêmes raisons que l'usine Kirène : approvisionner l'espace de la Petite Côte et les villes du Sud du bassin arachidier. Mbour elle-même est une ville en construction, et le pôle touristique de Saly-Portudal semble se doter de nouvelles infrastructures, de nouveaux hôtels et de nouveaux espaces de loisir et de tourisme chaque année.

L'organisation de l'axe dans sa partie industrielle, la partie située au Nord – Est de la route, est similaire à celle qui est mise en place dans sa partie touristique, située au Sud – Ouest de la route. Les zones d'activité sont assez éloignées de la route elle-même, mais elles y sont reliées par des axes complètement perpendiculaires à la route et n'ayant d'autre but que de la relier aux usines. Cet éloignement des zones d'activité et de production de richesse de la route a plusieurs avantages ; tout d'abord, il permet de préserver relativement le paysage et

d'offrir aux yeux des nombreux touristes qui parcourent cette route pour pouvoir se rendre à Saly et à Mbour autre chose qu'un simple *no man's land* industriel. C'est plus la savane déserte et écrasante de chaleur qui frappe, les usines ne sont pas visibles et ne viennent pas abîmer le paysage. Un autre avantage réside dans le fait qu'il reste toujours de la place aux abords de la route ; l'urbanisation pourrait se développer le long de la route sans être gênée par les usines, mais tout en faisant profiter la population qui s'y installerait des emplois et du dynamisme qui sont générés par ces pôles industriels. Enfin, cela rythme l'espace Dakar – Mbour et empêche que celui-ci ne soit qu'un vide entre les nombreuses usines et industries de la presqu'île du Cap Vert (huileries de Rufisque, fermes de Mbao, raffineries de Thiaroye etc.) et l'espace protégé, préservé et conçu pour le tourisme de Mbour et de Saly-Portudal. L'aspect industriel de cet axe, s'il n'est pas visible au premier regard, reste très important et permet de réunir les conditions nécessaires à la formation d'un corridor urbain en devenir. Tout semble déjà en place pour pouvoir accueillir de nouveaux lieux de vie, de nouveaux pôles et de nouvelles villes, et favoriser le développement des villages présents sur les côtés de la route.

Ces infrastructures industrielles déjà présentes qui participent de l'aspect économique de l'espace Diam Niado – Mbour, vont se voir doubler de nouvelles infrastructures permettant de renforcer cet aspect.

#### • *Les infrastructures en devenir*

Deux principaux projets concernent cet espace, l'un qui n'en est encore qu'aux études de faisabilité de la part des ingénieurs et des investisseurs potentiels, l'autre dont les travaux ont déjà commencé, a déjà trouvé les investisseurs nécessaires à sa réalisation.

Le premier de ces projets vise à construire à Diam Niado, un complexe à la fois routier et ferroviaire appelé la « *Plate-forme du Millénaire* ». Conscientes de la position stratégique de Diam Niado au sein du réseau routier sénégalais, les autorités envisagent de dynamiser cette commune en y installant une sorte de *hub* qui agirait comme une véritable plaque tournante dans les transports sénégalais. Cela permettrait de désengorger les axes de la presqu'île du Cap Vert, qui sont continuellement saturés de véhicules, car cela accentuerait la nodalité du réseau à Diam Niado. De plus, les infrastructures envisagées étant très modernes, surtout au regard de ce qu'on trouve dans le pays, cela pourrait agir comme une vitrine des grands travaux du président Wade. Dans l'idéal, d'ici une douzaine d'années environ, on pourrait sortir de Dakar par une nouvelle autoroute la reliant à Diam Niado et, grâce aux

nombreux échangeurs et parkings ainsi qu'à une gare routière conséquente et aux gares ferroviaires dont la construction est prévue, s'orienter sans mal vers n'importe quelle zone du Sénégal. La « *Plate-forme du Millénaire* » de Diam Niado agirait alors comme une pompe aspirante puis refulante, une sorte de carrefour obligé, tête de pont de Dakar dans le domaine des transports, qui permettrait de guider, stocker et orienter à la fois les véhicules et les marchandises. Car au-delà d'un simple *hub* de transport couplant le rail et la route dans un souci de nodalité et de connexité, cet espace serait doublé d'entrepôts, usines et autres industries, qui permettraient de générer des revenus.

Le second projet, témoin de l'attrait que l'espace Dakar – Mbour peut représenter pour les entrepreneurs, consiste en la mise en place du nouvel aéroport international du Sénégal à Ndiass, en remplacement de l'aéroport Léopold Sédar Senghor de Dakar. L'Etat a choisi le



site de ce nouvel aéroport parmi dix autres présentés sur la carte ci contre (le site de Ndiass étant cerclé de rouge), tous situés à une distance respectable de Dakar, et la plupart d'entre eux se trouvant dans la région de Thiès. Le fait que le site de Ndiass ait été choisi parmi tous les autres est une preuve du dynamisme et de l'attrait de l'espace

Dakar – Mbour. D'une manière générale, on constate que cinq des dix sites proposés sont situés au sein d'un espace Dakar – Rufisque, quatre d'entre eux sont situés au sein de l'espace Diam Niado – Mbour le long de la Petite Côte, et le dernier site plus à l'Est en direction de Thiès. Le triangle Dakar – Thiès – Mbour est donc indiscutablement *la zone dynamique* du Sénégal, au sein de laquelle les grandes infrastructures, les grands travaux et les investissements les plus importants sont mis en place. Les autorités sénégalaises se justifient du choix de ce site pour le futur aéroport en ces termes :

« Le choix de Diass s'est fait sur la base de :

- la superficie disponible pour le site (5 fois celui de Yoff)
- l'insertion très favorable dans la circulation aérienne
- L'absence de reliefs saillants et d'obstacles naturels ou artificiels
- la nature de sol adéquate graveleux latéritique
- l'absence de concentration urbaine dans les environs
- l'alimentation facile en eau, électricité et téléphone
- la bonne accessibilité routière par la RN1, la RN2 et la future autoroute Dakar Diamniadio
- la proximité des zones touristiques, halieutiques et maraîchères du pays (Saly, Niayes, Kayar, Joal..). »

La délocalisation de l'aéroport international sénégalais s'inscrit dans un processus de relative décentralisation de la politique wadiste, mais elle a aussi pour but de réhabiliter les parcelles consacrées actuellement à l'aéroport Léopold Sédar Senghor qui se trouve au sein même de la presqu'île du Cap Vert. Les nouveaux terrains qui deviendront disponibles une fois le changement d'aéroport effectué permettront de construire de nouveaux quartiers capables d'absorber la croissance démographique de Dakar.



*Photo n. 8 : Chantier de l'aéroport international Blaise Diagne vu depuis la route  
(18.03.09 – Cliché : J. Grandin)*

Ainsi, l'axe Dakar Mbour, en plus d'être déjà doté d'infrastructures industrielles et tertiaires performantes et porteuses de développement, peut-il être qualifié de laboratoire des projets de développement mis en place par l'Etat sénégalais. Car, en créant deux sites très fortement dynamiques à l'échelle du territoire national sur l'axe Diam Niado – Mbour, l'Etat crée aussi deux étapes sur cet axe, permettant de pallier les vides d'activité existants. Lorsque ces deux sites seront terminés, le dynamisme de l'axe Dakar – Mbour sera complet et ininterrompu, depuis les usines et les raffineries de Mbao, aux portes de Dakar, jusqu'au complexe touristique de Saly, aux portes de Mbour. On peut déjà entrevoir un axe industriel en devenir, aujourd'hui représenté par les usines Kirène et les cimenteries du Sahel, qui dynamisera cet axe et attirera encore de nouvelles populations à la recherche d'un emploi. De plus, ce dynamisme industriel présent au Nord de la route, est doublé d'un espace dévolu au tourisme, présent lui au Sud de la route.

### ***b. Au Sud de la route ; l'espace touristique***

#### *• L'organisation spatiale du sud de l'axe Dakar – Mbour*

A première vue, pour le voyageur parcourant les 83 kilomètres qui séparent Dakar de Mbour par la route, toute forme d'activité semble cesser au-delà de Rufisque et Diam Niado. La route semble s'élancer au milieu d'un espace vide, et les pôles industriels et économiques décrits plus haut sont trop éloignés de la route pour s'imposer comme une évidence aux yeux du voyageur. Cependant, ils existent bel et bien et sont reliés à la N1 par des routes perpendiculaires qui semblent s'étendre à perte de vue. Ces axes secondaires relient les espaces industriels à la N1, mais ne s'organisent pas au sein d'établissements humains ; elles rejoignent la N1 au milieu de nulle part et n'ont d'autre fonction que d'inscrire les espaces industriels dans la toile routière de la N1. Il n'en va pas de même pour ce qui est du Sud de la route, là où se trouvent les pôles touristiques de la Petite Côte.

Le Sud de la route est en effet organisé selon une logique de têtes de ponts rythmant l'organisation de l'axe. Ces têtes de ponts sont au nombre de trois : Sindia, Malicounda et Nguékokh. C'est à partir de ces trois localités que s'élancent les routes permettant d'accéder aux zones préservées pour le tourisme, situées à une bonne distance de la route. Car si l'œil averti peut repérer les infrastructures industrielles présentes au Nord de la route, visibles à l'horizon, il n'en est rien en ce qui concerne les zones touristiques, complètement invisibles au voyageur roulant sur la N1. La mer n'est même pas visible depuis la N1. Cela n'est pas une

situation innocente ; l'Etat sénégalais et les différentes institutions chargées de la promotion touristique du pays misent sur l'aspect naturel d'un espace préservé et « paradisiaque » pour attirer les touristes européens. Pour cela, il est nécessaire que les pôles touristiques balnéaires soient à la fois assez proches de voies de communication pour être facilement accessibles par la route, mais aussi assez éloignés pour que l'aspect de ces sites apparaisse naturel et préservé des sites. Dans une brochure de publicité disponible à Mbour et à Saly, la SAPCO (Société d'Aménagement et de Promotion des Côtes et zones touristiques au Sénégal), met l'accent sur la « *préservation de l'environnement dans une perspective de développement durable* » et met en avant les « *700 kilomètres de côtes* » du Sénégal. Le tracé de la route nationale 1 s'accorde bien avec cette double nécessité de proximité et d'éloignement que revêtent les installations touristiques de la Petite Côte dans la mesure où elle est assez éloignée de la mer et donc des pôles du tourisme balnéaire.

La carte présentée en début de chapitre montre l'organisation des pôles touristiques de la Petite Côte ; on constate que les zones touristiques préservées sont assez éloignées de la route et des villes pour pouvoir prétendre à un aspect « naturel » et « *développement durable* » mais qu'elles sont reliées à l'axe principal via un système de têtes de ponts. Immédiatement au Sud de Diam Niado se trouvent les deux pôles de Yène et de Toubab Dialaw, qui proposent quelques infrastructures de tourisme sans néanmoins atteindre au gigantisme balnéaire des infrastructures que l'on peut retrouver à Saly-Portudal. Cependant, ces deux sites sont cités dans tous les guides touristiques du Sénégal, et sont réputés pour leur beauté et leur calme. Il en va de même pour tous les autres pôles touristiques de la Petite Côte situés entre Diam Niado et Mbour ; ils présentent un paysage « paradisiaque » aux longues plages de sable fin, et les infrastructures prévues pour accueillir les touristes progressent et deviennent de plus en plus nombreuses alors que l'on se rapproche de l'ensemble Saly – Mbour. Popenguine et la Somone, respectivement têtes de ponts touristiques de Sindia et Nguékokh occupent également une place respectable au sein des ensembles touristiques de la Petite Côte et sont elles aussi citées dans tous les guides touristiques du Sénégal. Néanmoins, les afflux de touristes européens sont réservés à Saly, seule véritable station balnéaire du Sénégal et ville champignon du tourisme, dotée d'infrastructures très performantes et modernes.



• *Des projets pour la Petite Côte*

La Petite Côte au sens propre du terme s'étend depuis Dakar jusqu'au delta du Sine Saloum. Elle dépasse donc les limites strictes de notre étude puisqu'elle s'étend au-delà de Mbour. Les pôles touristiques sont aussi présents au-delà de Mbour, mais à une échelle moindre. En réalité, il y a fort à parier que ce sont les pôles situés entre Mbour et le Sine Saloum qui connaîtront l'expansion la plus importante dans les prochaines années, tant ils sont au cœur des projets touristiques. Ainsi, dans sa brochure, la SAPCO présente-t-elle trois projets, tous situés dans l'espace Mbour – Sine Saloum : Mbodiène, Pointe Sarène et Joal Finio. Le coût total de ces projets est de 380 millions de dollars US pour Mbodiène, 260 millions pour Pointe Sarène et 13 millions pour Joal Finio, soit un total de 653 millions de dollars US pour les projets touristiques de la SAPCO. La volonté de l'Etat sénégalais semble donc être de créer un espace entièrement dédié au tourisme le long de la Petite Côte, ce qui est presque déjà le cas, mais aussi de doter les pôles touristiques préexistants d'infrastructures modernes et efficaces comme il en existe à Saly, afin de s'affirmer à un niveau international comme une destination touristique par excellence. La nouvelle localisation de l'aéroport international du Sénégal n'en apparaît donc que plus stratégique il s'agit de concentrer les arrivées de touristes à côté des lieux qu'ils iront fréquenter. Cela est une très bonne chose pour l'espace Dakar – Mbour, mais on peut regretter cependant cette concentration qui devrait claquemurer les touristes dans un petit espace et ne pas les ouvrir vers le reste du pays. On imagine bien le touriste arrivant à Ndiass et, après une rapide escapade à Gorée, allant prendre le soleil dans une des stations balnéaires en projet avant de rentrer, soit un parcours total d'une centaine de kilomètres à peine, sans jamais s'éloigner de plus de 15 kilomètres de la mer, et ainsi passant à côté des richesses de l'intérieur du pays. Cependant, à l'échelle de l'axe Dakar – Mbour, cela reste un atout.

Nous venons de montrer que la N1 reliant Mbour à Diam Niado, puis à Dakar constituait un espace organisé et divisé selon deux parties distinctes séparées par la route. A l'Est de la route se trouvent les industries, usines ou pôles tertiaires (comme le nouvel aéroport de Ndiass), et à l'Ouest se trouve une zone que l'on souhaite préserver afin d'assurer son statut de côte touristifiée ponctuée de sites balnéaires. De part et d'autre de la route se trouvent donc deux trames d'activités dynamiques, génératrices de revenus et d'emplois, qui diffèrent dans leur nature, mais qui font office de doublure économique d'un axe routier important et, comme nous allons le montrer, très fréquenté.

### **3. ROLE DE L'AXE DAKAR – MBOUR DANS LES ECHANGES AUX ECHELLES REGIONALES ET LOCALES**

Il convient de présenter dans ce chapitre le trafic que l'on peut retrouver sur l'axe Dakar – Mbour, de tenter de quantifier le flux et les échanges qui se mettent en place sur cette portion de la route nationale 1, en s'aidant pour cela des données des comptages routiers ainsi que de l'enquête de terrain réalisée à la gare routière des Pompiers à Dakar. Nous tenterons également d'expliquer ces flux par le placement optimal de Mbour à plusieurs échelles ; locales, régionales et internationales.

#### ***a. Quantifier les flux grâce aux données des comptages routiers***

- *Un axe reliant deux régions dynamiques*

Lors du comptage routier mis en place par le G.I.C en 1996, le J.M.A (pour Jour Moyen Annuel) total, obtenu par addition du J.M.A de tous les postes de comptage des tronçons, est de 100 135 véhicules. On a déjà exposé plus tôt les précautions avec lesquelles il fallait manipuler les chiffres donnés par les comptages routiers en raison des quelques insuffisances que l'on peut pointer dans la méthode utilisée. Cependant, le total fournit un ordre de grandeur satisfaisant. De plus, l'erreur type est due à une multiplication des comptages de véhicules, certains étant recomptés un grand nombre de fois, surtout s'ils parcourent des trajets importants, mais cette erreur ne nous empêche pas de constater quels tronçons sont les plus empruntés. Ainsi, on a-t-on pu isoler les données spécifiques aux tronçons composant l'axe Dakar – Mbour et obtenir des chiffres dont on sait qu'ils sont faux et qui ne rendent pas compte du total des échanges entre les deux villes, mais plutôt du total du flux présent *sur la route* effectuant la liaison entre ces deux villes. Il s'agit en fait, comme nous l'avons dit plus tôt, d'une « photographie » des axes routiers sénégalais, valable uniquement de façon ponctuelle et qui résiste mal à l'agrégation de données, mais qui reste cependant un indicateur efficace, à défaut d'être exact.

L'axe Dakar – Mbour relie entre elles les deux régions les plus dynamiques du territoire national sénégalais : celles de Dakar et de Thiès. Il peut donc être intéressant, avant

de s'atteler à une étude locale à grande échelle de l'axe en lui-même, de dire un mot des échanges inhérents à ces deux régions. On dénombre un total de 26 postes de comptages pour les deux régions de Dakar et de Thiès, dont 8 sont des « postes doubles » bénéficiant d'un comptage en double sens, qui tient lieu à la fois des allers et des retours. Cela donne donc un total de 18 tronçons pour cette région. Ces 26 postes, qui ne représentent qu'un peu plus de 20% des postes de comptages répartis dans tout le pays, concentrent pourtant un trafic de véhicules bien plus important à l'échelle nationale, comme le montre le tableau ci-dessous. Les colonnes intitulées « 06 – 09 » et « 18 – 21 » représentent le trafic horaire réparti entre 6 et 9 heures du matin pour la première et 18 et 21 heures pour la seconde. Les autres colonnes indiquent le type de véhicules, la première indique le total de véhicules. La première ligne indique les totaux cumulés des deux régions de Dakar et Thiès, la seconde les totaux cumulés nationaux, et la dernière le rapport proportionnel entre les deux.

	<i>Total J.M.A</i>	<i>Particuliers</i>	<i>Voyageurs</i>	<i>Marchandises</i>	<i>06 – 09</i>	<i>18 – 21</i>
<b>TOTAL REGIONS</b>	61 330	25 539	23 168	12 623	8 096	11 900
<b>TOTAL NATIONAL</b>	100 135	37 174	41 197	22 939	13 518	19 101
<b>% TOTAL NATIONAL</b>	<b>61,25 %</b>	<b>68,70 %</b>	<b>56,24 %</b>	<b>55,03 %</b>	<b>59,89 %</b>	<b>62,30 %</b>

Pour un petit peu plus de 20% des postes de comptage, les deux régions de Dakar et Thiès représentent en moyenne, pour les cinq indicateurs retenus, 60,22% du trafic total national. Les pourcentages les plus importants se retrouvent pour la variable des véhicules particuliers ainsi que pour le trafic de soirée. Plus des deux tiers des véhicules particuliers circulant sur l'ensemble du territoire sénégalais roulent donc sur les routes des régions de Dakar et de Thiès, et pour toutes les variables, plus de la moitié des véhicules recensés lors tous types confondus par le comptage du G.I.C 1996 fréquentaient les axes routiers de ces deux régions. Ainsi, l'importance de l'axe Dakar – Mbour apparaît-elle d'autant plus compréhensible, et les enjeux d'autant plus importants. En effet, il s'agit à la fois de réussir à individualiser un axe particulier au sein de l'ensemble régional le plus dynamique du territoire, mais aussi de comprendre à quel point le dynamisme de cet axe particulier est important à l'échelle du pays. L'axe Dakar – Mbour est en fait un axe très dynamique au sein d'un ensemble co-régional lui aussi très dynamique.

Cependant, si les données de comptage que nous venons de présenter rapidement sont éloquentes au niveau de la fréquentation des axes routiers des régions de Dakar et de Thiès, cela ne résume pas l'information spécifique à l'axe de la Nationale 1 reliant Dakar à Mbour.

D'autres tronçons sont aussi pris en compte dans ces données, et ils ne concernent pas notre terrain d'étude (tronçon Thiès – Tivaouane ou Diam Niado – Thiès par exemple). Nous nous intéresserons plus loin à une étude plus locale de ces données. Reste que l'agrégation des données régionales nous montre la suprématie de ces deux régions en termes de trafic routier sur l'ensemble du pays. L'analyse régionale de ces données nous prouve également le rôle que joue Diam Niado dans la toile routière sénégalaise. Nous avons expliqué plus haut que c'est à partir de cette localité que se dessine une sorte de « ligne de partage des routes », puisque choisir de continuer vers Thiès signifie s'ouvrir vers tout le Nord du pays, alors que descendre vers Mbour signifie s'ouvrir vers tout le Sud du pays, mais aussi la Gambie et le Mali. Le manque d'axe de direction méridienne au Sénégal ne fait qu'accentuer cette situation et, même s'il est possible de rejoindre le Sud du pays en ayant aiguillé vers Thiès à partir de Diam Niado (en passant par Diourbel, puis Kaolack par exemple), il n'en demeure pas moins que le chemin s'en trouve alors rallongé. Or, nous voyons que les deux tronçons partant depuis Diam Niado vers l'intérieur du pays (Diam Niado – Thiès et Diam Niado – Mbour) représentent un trafic sensiblement équivalent, même si l'on dénote d'un avantage indéniable en ce qui concerne le tronçon de Thiès : 2 780 véhicules pour Diam Niado – Thiès et 2 457 pour Diam Niado – Mbour. Diam Niado semble donc bien faire office de carrefour à l'échelle nationale, divisant pratiquement le trafic en deux. Le fait que Mbour ne capte que 300 véhicules de moins que Thiès est négligeable. Ce dont il faut se rendre compte, c'est que sur le total des véhicules venant de Dakar, presque un sur deux prendra la direction de Mbour. Cela est un fait très important, puisque la ville, et plus globalement la région de Dakar concentre en son sein la majeure partie du parc automobile sénégalais. Le rôle d'aiguillage joué par Diam Niado ne peut donc être que profitable à la mise en place d'un axe routier important sur la Petite Côte, doublé, comme nous allons le voir plus loin, des prémices d'un axe économique et urbain.

- *Un axe majeur à une échelle locale*

Opérons à présent une analyse des résultats du comptage à une échelle plus importante, en ne considérant que les tronçons constituant l'axe Dakar – Mbour. Les résultats sont présentés dans le tableau ci – dessous, où la première ligne indique les totaux cumulés des tronçons composant l'axe, la seconde les totaux cumulés des deux régions, la troisième les totaux cumulés nationaux, les deux dernières indiquant la part du tronçon Dakar – Mbour

dans les flux régionaux (Dakar et Thiès), puis la part du tronçon Dakar – Mbour dans les flux nationaux.

	<i>Total J.M.A</i>	<i>Particuliers</i>	<i>Voyageurs</i>	<i>Marchandises</i>	<i>06 – 09</i>	<i>18 – 21</i>
<b>TOTAL</b>	35 678	15 798	13 220	6 660	4 788	6 735
<b>DAKAR – MBOUR</b>						
<b>TOTAL</b>	61 330	25 539	23 168	12 623	8 096	11 900
<b>REGIONS</b>						
<b>TOTAL</b>	100 135	37 174	41 197	22 939	13 518	19 101
<b>NATIONAL</b>						
<b>% REG.</b>	<b>58,17 %</b>	<b>61,86 %</b>	<b>57,06 %</b>	<b>52,76 %</b>	<b>59,14 %</b>	<b>56,60 %</b>
<b>% NAT.</b>	<b>35,63 %</b>	<b>42,50 %</b>	<b>32,09 %</b>	<b>29,03 %</b>	<b>35,42 %</b>	<b>35,26 %</b>

Source : G.I.C, Comptage 1996

Les conclusions que l'on vient de tirer concernant l'importance occupée par les tronçons des régions de Thiès et de Dakar au sein du territoire national se voient confirmées par une analyse à plus grande échelle des données de comptages routiers. Même si l'agrégation des données pour ces deux régions peut être faussée par les effectifs très importants de la région de Dakar, il n'en demeure pas moins que l'axe Dakar – Mbour comprend bien les tronçons de la région de Dakar ; ainsi, nonobstant le fait que ces chiffres ne rendent pas compte des échanges entre les deux villes mais seulement de la fréquentation des axes servant à ces échanges, les résultats restent significatifs. On constate que les tronçons composant notre axe représentent en moyenne plus de 57% du trafic régional, avec des pointes à plus de 60% pour ce qui concerne les véhicules particuliers, le total du J.M.A et le trafic matinal (qui sont tout deux cependant légèrement inférieurs à 60%). Au regard du trafic national total, les tronçons constitutifs de notre axe représentent en moyenne 35,08% du trafic national, et même plus de 40% pour les véhicules particuliers. Cela montre bien à quel point le trafic de la N1 est important puisque, sur les 83 kilomètres qui séparent Dakar de Mbour, circulent environ un tiers des véhicules présents sur l'ensemble du territoire sénégalais. Cette concentration reste cependant très compréhensible. Nous avons dit quelques mots de la suprématie exercée par Dakar sur le reste du territoire et, même si nous avons pointé du doigt l'essor des villes régionales ces dernières années, le triangle Dakar – Thiès – Mbour reste le plus dynamique, le plus dense et le plus peuplé du Sénégal. Il faut toute fois relativiser les pourcentages donnés plus haut dans la mesure où la région de Dakar y est pour beaucoup. En effet, pour les tronçons de l'axe Dakar – Mbour, ceux situés dans la région de Dakar (entre Thiaroye et Diam Niado) représentent 30 764 véhicules alors que ceux situés dans la région de Thiès (un seul poste de double comptage entre Diam Niado et Mbour) n'en représentent que 4 914. Reste qu'en ce qui concerne le J.M.A total, le tronçon Diam Niado – Mbour est le

douzième tronçon le plus fréquenté du Sénégal pour l'année 1996, derrière tous ceux de la région de Dakar, ainsi que les tronçons polarisant le trafic de Thiès et de Touba, respectivement troisième et deuxième plus grandes villes du pays. Le trafic routier de cet axe reste donc très honorable. De plus, le tronçon Diam Niado – Mbour occupe une place similaire au sein du territoire national pour ce qui est des données de comptages routiers antérieures (1993) et ultérieures (2002). Il serait tentant de comparer les données afin d'entreprendre une étude diachronique de l'évolution du trafic sur ces tronçons, mais les quelques insuffisances de la méthode mise en place par le G.I.C pour les comptages nous en empêchent. Cependant, et malgré les fluctuations ponctuelles du trafic qui peuvent fausser les données (convoi de camion venant du Mali ou de la Gambie, arrivée massive de touristes à Saly, journée de pèlerinage etc.), on peut tout de même noter l'essor du trafic sur le tronçon Diam Niado – Mbour, en restant prudent pour toutes les raisons énumérées ci-dessus. En 1993, le total du J.M.A pour les deux sens est de 3 032 véhicules, puis il est de 4 915 en 1996, et enfin de 5 587 en 2002.

Les comptages routiers nous permettent donc de quantifier les flux sur la N1 reliant Dakar à Diam Niado, soit la partie de l'axe Dakar – Mbour qui « sort » de l'agglomération dakaroise et semble parcourir un espace vide et rural ce qui n'est de fait qu'une illusion. Une brève approche multiscalaire nous permettra d'identifier les raisons du dynamisme de cet axe.

### ***b. Un placement idéal à plusieurs échelles***

Pourquoi le flux que nous venons de présenter est-il si important sur cet axe ? Dans quelle mesure la proximité de Dakar joue-t-elle un rôle dans le développement de cet axe ? Pour bien comprendre les tenants et aboutissants du trafic et du rôle que joue la N1 dans cette portion, il convient d'observer le phénomène à plusieurs échelles.

#### ***• A petite échelle ; aspects internationaux***

Traverser Mbour en voiture ou en véhicule de transport en commun ne permet pas de se rendre compte du rôle clé joué par cette ville dans la toile urbaine sénégalaise et, à une échelle moindre, dans celle d'une partie des pays de l'Afrique de l'Ouest. Mbour, ville

discrète, jouissant de son succès en secret ? Pas nécessairement. Il suffit d'entrer dans la gare routière pour se rendre compte de l'agitation qui y règne, ainsi que de l'aspect cosmopolite de sa faune. Entrer à la gare routière de Mbour ouvre bien plus que sur l'ensemble du Sénégal ; Gambiens, Maliens, Mauritaniens, Burkinabé, Sénégalais... les chauffeurs de taxis-brousse viennent de bien au-delà des frontières politiques du Sénégal, se regroupant par nationalité autour d'échoppes ou de restaurants qui longent le mur d'enceinte de la gare routière. L'aspect international de la gare routière de Mbour est un indice de son importance macro-régionale. Certes la gare routière des Pompiers à Dakar est-elle tout aussi cosmopolite, mais il s'agit là d'une très grande gare routière, celle de la capitale qui plus est. Il est donc évident qu'elle a un rayon d'influence important. Mais celle de Mbour est internationale, et ceci sans commune mesure avec les gares routières de villes pourtant aussi importantes comme Thiès ou Saint Louis. Comment comprendre cette situation ?

Nous avons déjà explicité au début de cette partie l'importance du rôle joué par les pays sans ouverture maritime et les corridors urbains dans la croissance du port de Dakar, « porte de sortie » et point le plus à l'Ouest du continent Africain. Dakar devient le port du Mali et du Burkina-Faso, rôle qu'il partage avec d'autres ports comme Lomé, Abidjan ou Cotonou. Cela jette sur les routes des flux importants de camions maliens et burkinabé. Or, nous savons que le modelé du réseau routier sénégalais crée une division binaire du pays. Pour rejoindre Dakar, les flux venant du Nord, comme de la Mauritanie par exemple, passeront par Thiès, alors que ceux qui proviennent du Sud passeront par Mbour. Ainsi, les flux en provenance de la Gambie sont nécessairement captés par Mbour. De plus, les flux en provenance du Mali restent eux aussi captés dans leur majorité par Mbour. Les données des comptages routiers nous indiquent qu'à partir de Kidira, le poste frontière du Mali, 423 véhicules empruntent la route de Tambacounda (leur permettant à terme de rejoindre Dakar via Mbour), et 367 empruntent la route de Bakel. Certes nous ne savons pas quelle part de ces effectifs a pour destination finale la ville de Dakar, mais nous voyons d'emblée que l'axe de Tambacounda est plus emprunté. De plus, 34% des véhicules choisissant la direction de Tambacounda sont des véhicules de marchandises, ce rapport n'étant que de 21% sur le tronçon de Bakel. Les véhicules maliens cherchant à rallier Dakar sont le plus souvent des véhicules de marchandises (il y a aussi deux bus par semaine assurant la liaison Dakar – Bamako). De plus, les « ensembles articulés » (plus gros véhicules de la catégorie « marchandises » recensés par le G.I.C durant ses comptages) sont au nombre de 53 sur le tronçon de Tambacounda, et au nombre de 2 seulement sur le tronçon de Bakel. Il semble

donc évident que ces plus grands véhicules de transports de marchandises ont pour destination le port de Dakar ; la distance entre Dakar et Bamako est importante et on utilise dans les corridors de désenclavement des véhicules très conséquents afin de minimiser le coût du déplacement.

On peut ajouter que, lors des enquêtes menées à la gare routière, quatre chauffeurs maliens ont été interrogés, et tous affirmaient passer par Mbour, qu'ils conduisent des bus de 65 places destinés au transport de voyageurs (comme c'était le cas pour trois d'entre eux) ou un camion de marchandises.

Il semble donc bien que les flux du corridor de désenclavement malien soient captés par Mbour lorsque la destination finale est Dakar. Il en va de même pour les flux en provenance du corridor de désenclavement burkinabé, encore plus ostensiblement rattaché à la partie Sud du réseau de transport sénégalais.

On pourrait arguer que ces flux ont beau passer par la ville de Mbour, ils n'en demeurent pas moins que leur destination finale reste Dakar, et que c'est la capitale qui sera finalement gagnante gagnante. Mais ce serait sous-estimer l'économie et l'activité générée par ce flux. Garagistes, restaurateurs, commerçants, marchands, *coxeurs*, responsables de la gare routière, taxis, transporteurs ... bénéficient tous de la fréquentation de l'axe. Le changement de gare routière, il y a quelques années à peine, et sa délocalisation dans un espace dix fois plus grand, à l'entrée de la ville, en atteste. Mbour est bien la dernière étape avant Dakar.

• *A la rencontre des acteurs ; l'enquête de la gare routière de Dakar Pompiers*

La gare routière des Pompiers à Dakar, est très bien organisée spatialement. Elle est subdivisée, de manière certes apparemment anarchique, en différentes zones selon les destinations desservies par les véhicules. Ces destinations sont indiquées par des panneaux autour desquels gravitent chauffeurs et *coxeurs*.

C'est devant le panneau annonçant Mbour, cerclé de rouge sur la vue satellite qui suit, que se trouvaient tous les chauffeurs ayant été interrogés lors de l'enquête réalisée à Dakar Pompiers. L'hypothèse la plus vraisemblable concernant ces chauffeurs et leur parcours était qu'ils desservaient Mbour uniquement, et effectuaient des allers et retours entre cette ville et la capitale. Pourtant, sur les vingt-huit (28) chauffeurs interrogés, seuls trois (3) d'entre eux ont déclaré faire exclusivement des allers et retours entre ces deux villes. Les autres desservent des destinations plus ou moins éloignées de Mbour : Kaolack (10), Joal (4),



Tambacounda (2), Rosso (2), le Mali (3), la Gambie (4)... Cinq chauffeurs déclarent adapter leur trajet à la demande et desservir toutes les villes du Sénégal. Il est alors intéressant de constater que ces chauffeurs, qui auraient pu s'installer à n'importe quel endroit de la gare routière, ont choisi de se garer et d'attendre devant le panneau annonçant Mbour comme destination. Interrogés sur les raisons qui les avaient poussées à s'installer à cet endroit précis, deux (2) répondent que c'est parce qu'il y a beaucoup de clients, deux (2) arguent du bon état de la route et de la jeunesse de leur véhicule et le dernier affirme qu'il préfère desservir Mbour pendant la haute saison touristique (novembre à avril), afin de pouvoir profiter du flux de *toubabs* (blancs) voulant se rendre à Mbour !

*Vue Satellite n. 1 : La gare routière de Dakar Pompiers (Google Earth, décembre 2007)*



Mbour ne semble donc pas encore s'imposer comme une destination finale, les chauffeurs ne sont pas prêts à tout miser sur de simples allers et retours entre les deux villes. Il est vrai, que pour parcourir les 83 kilomètres qui séparent Dakar de Mbour, on peut mettre jusqu'à quatre heures. Cette situation est due au goulot d'étranglement de la presqu'île du Cap Vert, dans lequel viennent s'entasser chaque jour des milliers de véhicules voulant rejoindre ou quitter Dakar. Il n'en demeure pas moins que tous ces chauffeurs desservent Mbour, et

qu'ils ont choisi de s'installer devant le panneau l'annonçant comme destination. Il existe un panneau annonçant Kaolack ; pourquoi les chauffeurs de Kaolack ne s'y installent-ils pas ? Avant de tirer des conclusions hâtives tirées de l'enquête, il convient de se rappeler que, chaque jour, les chauffeurs rappelaient que la gare routière était saturée et qu'ils se garaient parfois où ils pouvaient. Le placement anarchique des véhicules pourrait être à la base de ces divergences entre destination finale et destination annoncée. Cependant, le panneau de Mbour occupe une localisation stratégique dans la gare routière, proche de l'entrée, et c'est de plus une destination privilégiée.

Les chauffeurs ont tous été interrogés sur la raison de leur présence devant ce panneau précis<sup>1</sup>. Treize (13) chauffeurs, soit 46%, expliquent qu'il y a beaucoup de clients et que l'on n'attend pas beaucoup avant de pouvoir remplir son véhicule et partir. Dix (10), soit 36%, disent que la route est en bon état et peu embouteillée. Huit (8), soit 28%, expliquent qu'Mbour est pour eux une étape « forcée » sur la route de leur destination finale. D'autres raisons apparaissent, comme le fait que la route soit droite et peu compliquée à suivre, ce qui est un avantage lorsque les chauffeurs ou leurs véhicules sont assez âgés (l'âge moyen des chauffeurs interrogés est de 38 ans, le plus vieux a 60 ans).

Cette enquête montre que Mbour semble s'imposer comme une étape obligatoire pour bien des destinations, et qu'elle permet aux acteurs premiers du phénomène étudié, les chauffeurs effectuant les échanges entre Dakar et Mbour, de confirmer ce que nous avons énoncé dans notre première partie.

\*\*\*

Si nous avons pu montrer dans notre première partie les liens étroits qui unissaient le transport, l'urbanisation et le développement, ce que nous venons de présenter dans cette seconde partie montre que toutes les conditions permettant d'augmenter le trafic routier d'un tronçon sont présent dans le cas de l'espace Dakar – Mbour. Des voisins utilisant Dakar comme porte de sortie portuaire, une situation idéale au sein du territoire sénégalais, une proximité relative de la capitale qui permet de bénéficier de son influence sans la subir, une population en plein essor, des activités diverses et créatrices de revenus et d'emplois de part et d'autres de la route. Le dynamisme de Mbour, que nous allons maintenant présenter, est

---

<sup>1</sup> Les entretiens menés étant semi-dirigés, les chauffeurs donnaient plusieurs réponses, le total des pourcentages suivant n'est donc pas égal à 100.

également grandement constitutif de cette situation idéale à la mise en place d'un axe important, comme Ousmane Thiam a pu le montrer avec l'espace Dakar – Touba dans sa thèse (2008).

Pour ce qui est de l'axe formé par la nationale 1 entre Dakar et Mbour, on ne peut pas (encore) parler de corridor urbain, mais pour toutes les raisons que nous venons d'énumérer, il semble qu'on puisse parler de corridor urbain *en devenir*. L'agglomération dakaroise, bloquée au Nord par les Niayes et le Lac Rose s'étend vers l'Est en direction de Diam Niado. Mais l'attrait exercé par le littoral s'ajoute à nos conclusions, et les prémices d'une unité urbaine de la Petite Côte se font déjà sentir. Le signal le plus fort est la promotion de Nguékokh au statut communal lors du dernier R.G.P H, ce qui permet une ramification du système urbain de Mbour (voir les tableaux en annexe) qui se rapproche de Dakar.

De plus, le long de la route, on peut apercevoir un nombre très important de chantiers. Ils sont presque omniprésents et donnent parfois l'impression que l'on traverse une ville fantôme abandonnée. Mais il n'en est rien. Il s'agit en fait de chantiers de maisons, commerces ou mosquées que les Mbouros, Dakarois ou autres se font construire le long de cet axe, petit à petit. Les économies sont soigneusement consacrées à ce chantier, mais elles sont souvent faibles, et les chantiers très longs. L'herbe les envahit. Cela n'a rien à voir cependant avec les routes que l'on fréquente pour se diriger vers Saint Louis par exemple. Autour de la route, ce n'est pas le désert, pas encore non plus des villes, mais les chantiers créent des liens invisibles entre les communautés rurales et les villes et, lorsqu'ils seront tous terminés, on commencera à voir apparaître l'axe urbain Dakar – Diam Niado – Mbour (voir les photos en annexe).

Cette situation n'aurait cependant pas lieu d'être si Mbour n'était pas une ville particulièrement dynamique qui a su s'appuyer sur les flux routiers pour mettre en œuvre son développement.

## *Troisième partie*

\*\*\*

# **Face à la capitale ; le développement de Mbour**

### *Introduction à la troisième partie*

L'étude d'un axe et d'un espace interstitiel entre deux villes ne peut se faire sans une étude approfondie de ces deux villes. Nous avons présenté rapidement en début de deuxième partie les grandes problématiques et enjeux de l'essor de Dakar et la façon dont son extension spatiale et démographique conduisait à la formation de rubans d'urbanisation. Nous avons également présenté les divisions spatiales de l'axe et la coupure formée par la route dans l'organisation de l'espace Dakar – Mbour. Il convient à présent de présenter la ville de Mbour elle-même, en cela que son dynamisme et son poids démographiques contrebalancent ceux de la capitale, permettant ainsi la création d'un axe.

Les deux pôles qui organisent l'axe émergent de part et d'autres de celui-ci sont à la fois la cause et la conséquence de la formation de cet axe. Ils en sont la cause dans la mesure où c'est de leur dynamisme économique et démographique que naîtra l'axe, mais ils en sont aussi la conséquence car la formation d'un tel axe ne peut que leur être profitable et va accroître leur dynamisme et leur influence sur le reste du territoire. On peut dire en quelques sortes que les deux pôles qui créent et organisent un axe vont conjuguer leurs forces en se reliant entre eux par le biais de l'axe, surtout dans notre cas où Dakar et Mbour ne sont pas très éloignés et où l'axe routier est performant et très emprunté. On pourra voir par exemple se mettre en place des migrations pendulaires entre les deux villes, des personnes vivant dans l'agglomération dakaroise allant travailler à Mbour ou inversement. C'est notamment le cas de Pap Demba, le responsable du cadastre à la ville de Mbour, qui habite Rufisque et fait chaque jour l'aller et retour vers Mbour.

Les relations privilégiées qu'entretiennent deux villes reliées entre elles par un axe structurant semblent donc dues au dynamisme de ces deux villes, aussi il est nécessaire de faire une étude poussée de Mbour et de son récent développement. En effet, le poids et le dynamisme de Dakar ne sont pas étonnants, cela fait déjà plus d'un demi-siècle que la capitale écrase le reste du pays de son importance. Mais il est plus surprenant de constater qu'un petit village de pêcheurs est devenu en quelques dizaines d'années un pôle urbain structurant dans l'armature urbaine sénégalaise, et qui peut faire contrepoids à la capitale et permettre la création d'un axe urbain, démographique et économique le long de la route qui le relie à la capitale.

Nous présenterons tout d'abord la ville de Mbour dans sa composante spatiale, afin de comprendre comment un petit village peut résister à un afflux de migrants très important et à un accroissement démographique exceptionnel. Comment la ville s'organise-t-elle face à cette

croissance exceptionnelle ? Nous verrons l'importance qu'occupe le littoral dans l'organisation et l'économie de la ville, Mbour étant la « ville de la Petite Côte ». Puis, nous nous intéresserons aux activités qui ont fait de Mbour une ville dynamique et un pôle économique sénégalais qui attire les nouvelles populations, et qui sont elles aussi en étroite liaison avec le littoral ; le tourisme balnéaire et la pêche. Enfin, nous verrons en quoi la formidable croissance de Mbour a créé une concurrence pour l'espace littoral au sein de l'agglomération, et nous nous intéresserons dans un dernier temps au revers de la médaille, à la « rançon du succès de Mbour » afin de tempérer son développement et d'explicitier les problèmes auxquels elle doit faire face.

# 1. PRESENTATION DE LA VILLE DE MBOUR ET DE SON ORGANISATION SPATIALE

*« Mbour est la deuxième ville électorale la plus importante du Sénégal, après Dakar. Si on a Mbour on a presque tout, la population est extrêmement nombreuse justement parce qu'il s'agit d'un pôle économique en pleine croissance qui a attiré beaucoup de monde. »*

M.M SECK, président du NEPAD

Nous présentons ici la ville de Mbour dans son organisation spatiale, en tentant de comprendre comment elle fait face à l'afflux de migrants et en mettant l'accent sur l'importance qu'occupe le littoral dans l'organisation de cette ville. Nous tenterons aussi de comprendre les raisons de la croissance exceptionnelle de cette ville.

## *a. Les raisons d'une croissance exceptionnelle*

Mbour, et plus globalement l'ensemble de la Petite Côte, est une sorte de passage obligé pour les touristes venant visiter le Sénégal. Les vitrines des tour-opérateurs vantant les mérites du Sénégal proposent des séjours à Mbour et dans les complexes touristiques de la Petite Côte, zone stratégique pour découvrir un large pan Ouest du pays et tous ses attraits touristiques ; Gorée, Ngor, le Lac Rose, les plages de la Petite Côte, la réserve de Bandia, le marché aux poissons de Mbour... Mbour est un très bon point de départ pour mener toutes sortes d'excursions destinées à faire voir aux touristes un Sénégal de carte postale. Les lieux sont paradisiaques et ont le charme violent et inhabituel pour le touriste européen de l'Afrique de l'Ouest. Pourtant, il suffit de s'éloigner un petit peu des sentiers battus pour se rendre compte de la « supercherie » : hors de la Petite Côte, les plages sont très polluées et il est déconseillé de s'y baigner, les « artisans locaux » de Saly sont souvent payés par la municipalité et dorment dans les bidonvilles de Mbour et Gorée n'est qu'à quelques encablures de la misère dakaroise.

Mais plus qu'une simple « base touristique », Mbour est surtout une ville très dynamique, qui grandit vite et qui acquiert de l'importance au niveau local et national depuis des années. Elle s'impose peu à peu comme un élément structurant du Sénégal.

### *Pourquoi Mbour ?*

Comme nous l'avons dit au début de notre étude, Mbour est la ville qui a connu le gain d'habitants le plus important de toutes les villes du Sénégal dans la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle. D'autres villes, comme Richard Toll (à l'Est de Saint-Louis), par exemple ont su s'imposer et gagner de l'importance démographique et économique, mais jamais dans les proportions de Mbour. Les plus grandes villes gagnent toujours des habitants, mais disposent déjà d'une population trop importante pour prétendre la doubler en quelques dizaines d'années, et les plus petites villes ne disposent pas des atouts de Mbour pour cela. Si nous avons dit plus haut que toutes les conditions nécessaires à l'émergence d'un axe urbain et économique semblaient réunies, et ce en partie grâce au dynamisme de Mbour, on peut aussi affirmer que toutes les conditions nécessaires sont réunies pour ancrer Mbour dans le « top 5 » des villes sénégalaises les plus peuplées et en faire même l'une des villes les plus importantes du pays.

Il faut comprendre que le gain d'habitants connu par Mbour dans la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle a provoqué de profonds changements dans la morphologie urbaine de la ville. Faire face à un accroissement naturel important, à l'exode rural et à des migrants attirés par le dynamisme économique n'est pas chose facile pour une ville ; son développement peut devenir complètement anarchique et mettre des dizaines d'années à s'organiser correctement. Pourtant, il semble qu'Mbour ait su faire face de façon efficace au surplus démographique auquel elle est confrontée et que la ville soit organisée depuis quelques temps de manière relativement efficace. Pour mémoire, voici les effectifs de population de Mbour lors des derniers recensements :

	<b>1955</b>	<b>1976</b>	<b>1988</b>	<b>2002</b>	<b>2007</b>
<b>Mbour</b>	8 600 (8)	37 800 (7)	76 700 (8)	153 503 (6)	181 825 (5)

*Source : Atlas Jeune Afrique 2007, RGPH I, II & III*



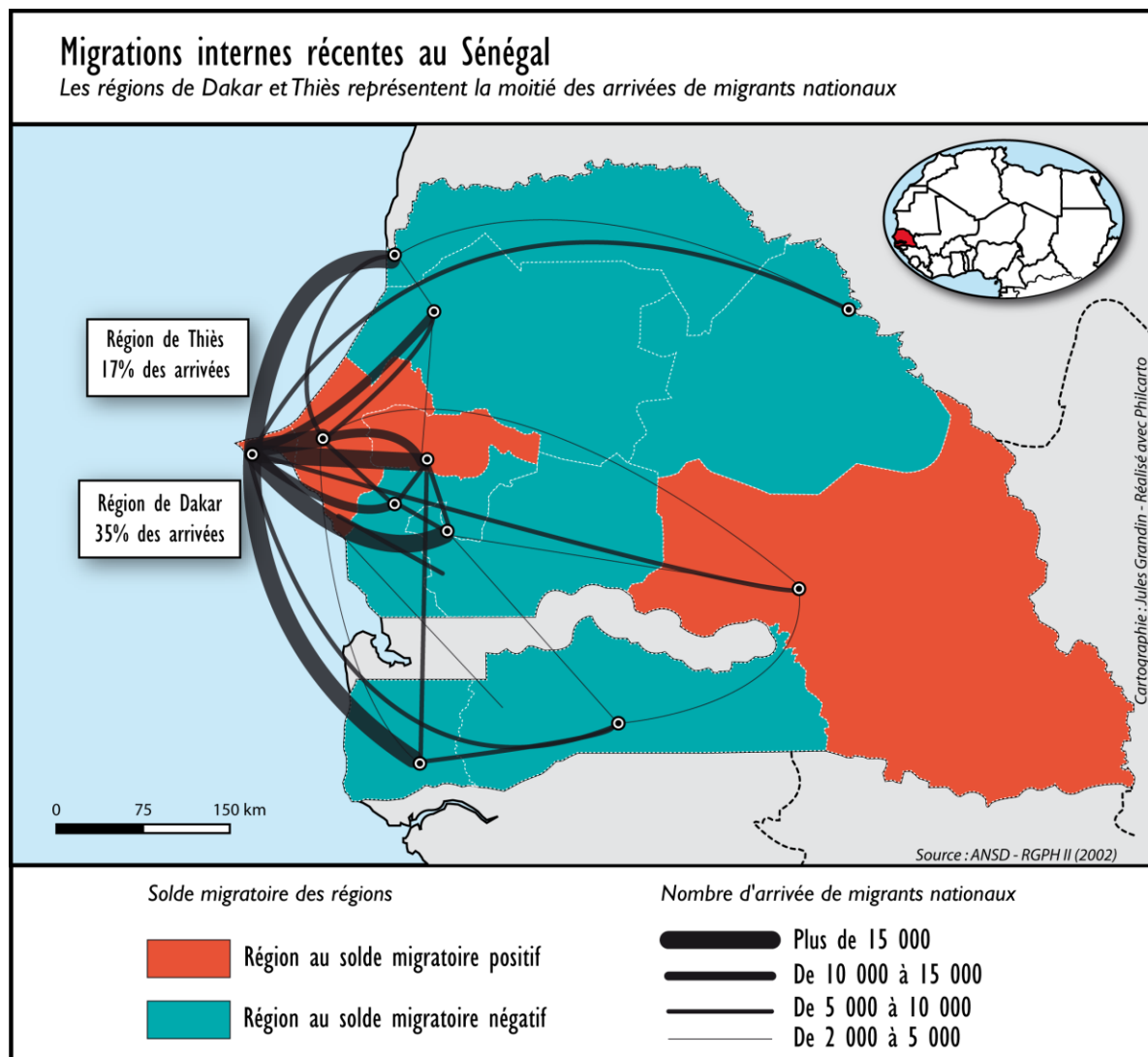
Pour chaque année, on a indiqué entre parenthèses la place qu'occupe Mbour au sein de l'armature urbaine sénégalaise. Elle entame sa croissance urbaine essentiellement dans les années 1960 – 1970, ce qui lui permet de passer de la huitième à la septième plus grande ville du pays. Puis, bien qu'elle continue son essor démographique, elle rétrograde à la huitième place en raison de l'essor de Touba. Elle gagne encore une place au RGPH III de 2002 et une autre selon les estimations de 2007. Entre 2002 et 2007, on observe un gain approchant les 30 000 habitants !

Deux questions principales sont soulevées par ces constatations démographiques : pourquoi les migrants choisissent-ils Mbour comme destination et où peuvent-ils bien s'installer dans cette ville qui, il y a cinquante ans à peine, n'était faite que pour loger 8 600 habitants ?

#### Pourquoi Mbour ?

Tout d'abord, Mbour se trouve au sein de la dynamique région de Thiès, dont la capitale attire les migrants aussi sûrement que Dakar. De plus, Thiès est une région par laquelle on doit passer pour rentrer à Dakar, elle peut donc être vue par les migrants comme une étape vers la capitale. L'exode rural vers une capitale ne se fait pas tout le temps en une seule fois et les villes de la région de Thiès bénéficient de ce statut d' « étapes » sur la route de Dakar. Cela leur confère un dynamisme qui peut ensuite convaincre les migrants de rester et de ne pas rejoindre Dakar, créant ainsi un cercle vertueux de développement des villes secondaires. La carte suivante permet de se rendre compte de la domination exercée par les régions de Dakar et Thiès, et plus globalement par l'Ouest du pays sur le reste du territoire. Elle représente les migrations internes interrégionales selon les données du RGPH III (2002).

Carte n. 11 : Migrations internes récentes au Sénégal



Cette carte permet de se rendre compte de deux faits importants. Premièrement, le flux migratoire le plus important envoyé par une région du Sénégal vers une autre est toujours dirigé vers les régions de Thiès ou de Dakar. Deuxièmement, seules quatre régions (Thiès, Dakar, Diourbel et Tambacounda) jouissent d'un solde migratoire positif, c'est-à-dire qu'elles bénéficient d'un gain de population des migrations, et non une perte. Le solde migratoire de la région de Tambacounda n'est que très légèrement positif, celui de Diourbel est essentiellement dû à la présence de Touba dans cette région, et celui des régions de Thiès et de Dakar est très important : et à elles deux, elles cumulent plus de 50% des arrivées de migrants nationaux au Sénégal. La saturation de la presqu'île du Cap Vert et les difficultés que l'on peut rencontrer pour s'y loger par exemple, bénéficient à la région de Thiès, dans la logique d'étapes que nous avons explicité plus haut.

Cela n'explique cependant qu'une partie de la croissance démographique de Mbour, il faut ajouter à ce phénomène un exode rural à une échelle plus locale, depuis des localités comme Malicounda, Nguékokh, Joal, et tout le département de Mbour dans son ensemble vers sa préfecture, ainsi que l'accroissement naturel conséquence nécessaire de ces migrations et de la consolidation de la base démographique mbouroise.

Mbour est donc une ville attractive qui connaît des gains d'habitants très importants, voyons maintenant si les arrivées massives de nouveaux habitants sont solubles dans son tissu urbain, et comment cela a été possible.

### ***b. La ville ; creuset du développement ?***

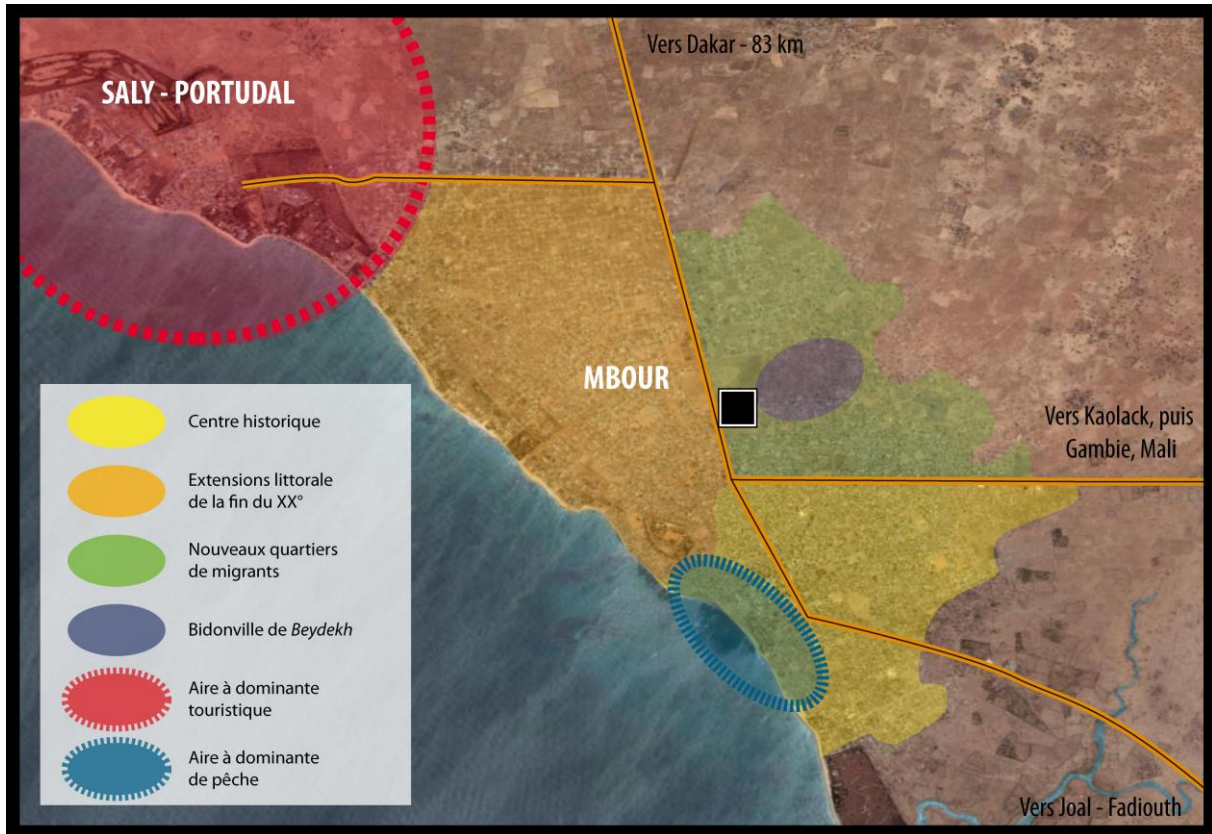
Le centre historique de Mbour se situe sur le littoral car, même lorsqu'Mbour n'était qu'un encore qu'un petit village, c'était déjà un petit village de pêcheurs. Le littoral est une des clés de compréhension du dynamisme et de l'organisation de l'agglomération mbouroise. Au fur et à mesure de sa croissance démographique, la ville est venue « remplir » l'espace interstitiel qui existait entre le littoral et la route, qui fait partie des routes les plus anciennes du pays. Puis elle s'est développée vers le Nord – Ouest, toujours en suivant le littoral, polarisée ensuite par le complexe balnéaire touristique de Saly-Portudal.

D'une manière générale, plus on s'éloigne du littoral à Mbour, plus l'état du bâti se dégrade, les rues tendent à disparaître et ne structurent plus bien les habitations en quartiers, les taxis « clandos » sont remplacés par des charrettes ... le niveau de vie baisse à mesure que l'on s'éloigne du littoral. Il en va de même pour le dynamisme des quartiers ; alors que les quartiers du port et de la plage sont bruyants, colorés, très fréquentés et saturés de marchands ambulants, les quartiers situés à une distance respectable de la mer sont calmes, les rues sont en sable et les touristes s'y rendent rarement. Ce sont des quartiers résidentiels occupés essentiellement par des migrants récents. Le dynamisme de Mbour vient de et par la mer, la ville se développe vers le littoral, mais le bâti ne peut que s'en éloigner. Certains des nouveaux quartiers qui se créent afin de pouvoir encaisser l'arrivée massive des migrants sont des quartiers spontanés, véritables bidonvilles à la périphérie de Mbour.

La plupart de ces quartiers sont très périphériques. Certains quartiers de Mbour qui paraissent aujourd'hui relativement structurés et prospères sont d'anciens bidonvilles, aujourd'hui développés et intégrés à la ville. Mais, le processus de développement urbain peut

être long et il existe des bidonvilles, localisés surtout derrière la nouvelle gare routière. L'un deux est celui de *Beydekh*.

*Carte n. 12 : L'organisation spatiale de Mbour (image satellite © Google Earth – 2004)*



Il n'est pas innocent que le bidonville de Beydekh jouxte la gare routière. En effet, la gare routière de Mbour a été déplacée en 2002, pour remédier à l'engorgement de l'ancienne, autrefois située à l'embranchement Joal/Kaolack, au centre de la ville. La nouvelle est beaucoup plus importante (voir la photo en annexe), et située en périphérie Nord-ouest de la ville, côté Dakar. Le bidonville de Beydekh n'existait pas avant cette gare routière. Il a été créé par les migrants à la recherche d'un travail et qui savent qu'une gare routière est un foyer d'activités diverses, propices à l'obtention d'un emploi, si précaire soit-il. Outre les nombreux marchands ambulants et *coxeurs*, qui travaillent très souvent pour leur compte et de manière spontanée, des personnes-clés de la gare routière vivent aussi dans le bidonville de Beydekh ; de nombreux chauffeurs, de nombreux transporteurs et une part importante des boutiquiers. Il existe même à Beydekh un quartier composé exclusivement de maisons de chauffeurs de taxi-brousse, comportant une bonne trentaine de « maisons ».

*Photo n. 9 : Une rue de Beydekh ; bidonville de fortune en voie d'intégration*



Beydekh est un exemple tout à fait classique de bidonville en voie d'intégration dans la ville. Au départ, il ne s'agit que de camps de migrants, dont les bâtiments ne sont pas « en dur » et sont tous réalisés à partir de matériaux de fortune ou de récupération. Il n'y a pas beaucoup de rues, l'occupation du sol est anarchique, et la notion de propriété est floue puisque le bidonville n'est pas recensé au cadastre, car il ne fait pas partie officiellement de la ville. Mais Beydekh a rapidement grandi et la question de l'intégrer à la commune de Mbour s'est vite imposée pour les responsables politiques de la ville. Le nouveau maire de Mbour a été élu en grande partie grâce au soutien des couches les plus pauvres de la population mbouroise, en annonçant qu'il allait procéder à de vastes opérations de développement et d'intégration urbaine dans les bidonvilles de Mbour.

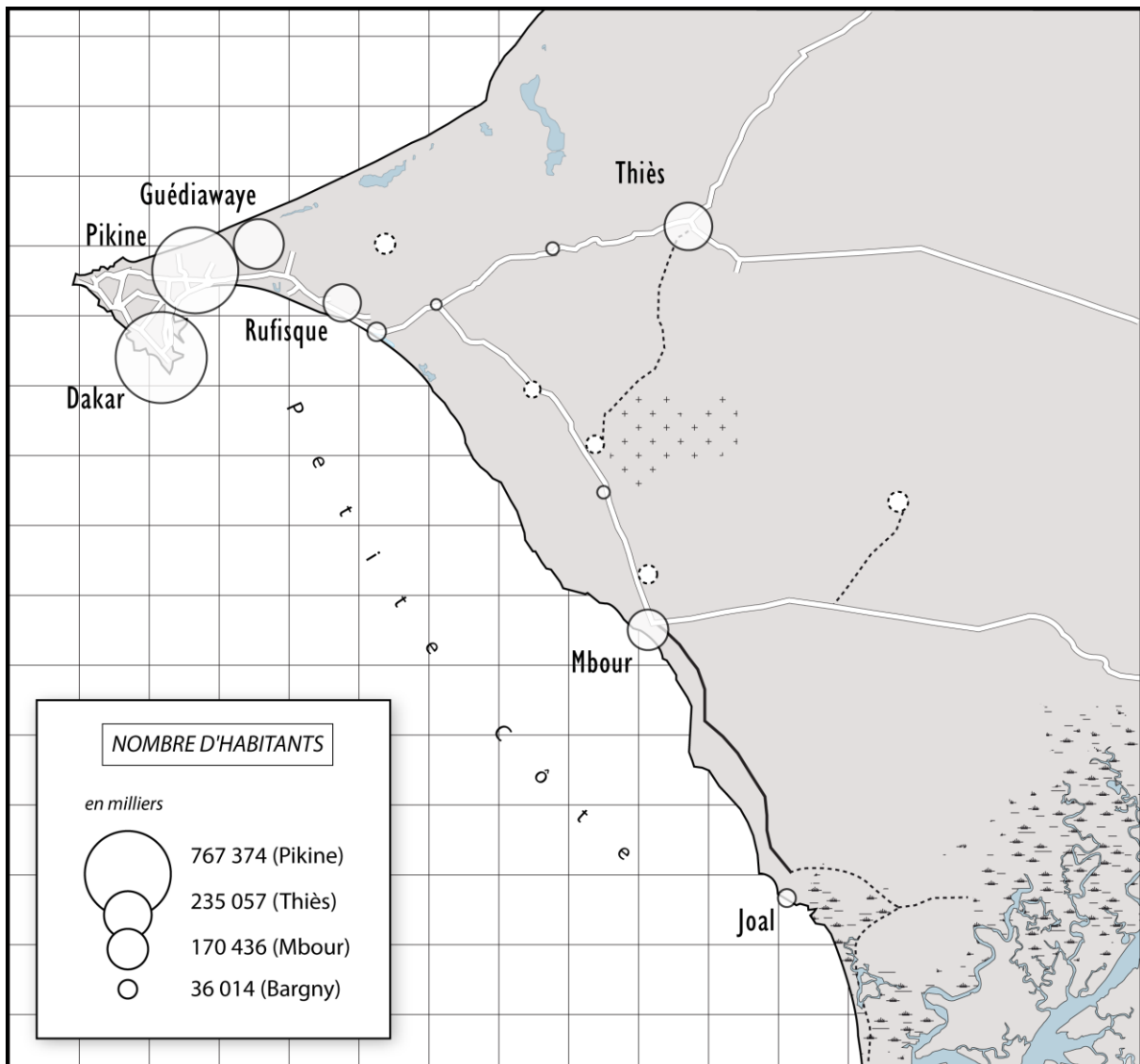
Une visite au cadastre de Mbour permet de se rendre compte du travail effectué par les ingénieurs qui y travaillent dans ce domaine. On est en train de morceler les bidonvilles, Beydekh compris, afin de créer des titres de propriété ensuite remis aux habitants selon la loi du premier occupant. Cela engendre quelques difficultés, mais les litiges sont réglés par les autorités qui relogent à quelques kilomètres à l'Est de Beydekh les populations qui ne peuvent recevoir leur titre de propriété ou dont la maison doit être détruite afin de percer des rues. Une fois officiellement rattaché à la ville de Mbour, Beydekh cessera d'être un bidonville et deviendra un quartier, susceptible au même titre que les autres de bénéficier d'investissements de la commune afin de se développer.

L'agglomération mbouroise se développe donc de façon essentiellement radiale, le long du littoral, principal attrait de la commune et porteur d'activités dynamiques. Mais l'afflux des nouveaux migrants et l'augmentation de l'effectif démographique communal oblige la ville à se développer en s'éloignant de la côte. En effet, ceux qui viennent grossir les

rangs des Mbourois sont souvent les classes les plus pauvres de la ville, et leurs installations de fortune feraient très mauvais effet à l'entrée du complexe touristique de Saly. Il n'est donc pas possible de s'installer au Nord-Ouest de l'agglomération. Le littoral commence à devenir de moins en moins clément à mesure que l'on s'éloigne de Mbour et que l'on se rapproche du delta du Saloum. Les nouvelles populations n'ont donc d'autre choix que de faire progresser l'agglomération vers l'intérieur des terres, en s'installant le long des voies de communication.

D'une manière générale, on peut dire que le littoral de la Petite Côte est complètement polarisé par Mbour. Aucune ville de taille respectable le long de la côte entre l'agglomération Rufisque – Bargny et Mbour. Toujours aucune le long de cette côte après avoir dépassé Mbour : même si Joal (40 000 habitants environ en 2007) joue un rôle important, elle clôt l'espace de la Petite Côte et ouvre vers celui du Sine Saloum. D'un point de vue démographique donc, Mbour polarise bien l'ensemble de la Petite Côte. Ensuite, à l'Est, la première ville importante est Fatick, préfecture régionale depuis peu et qui compterait selon les estimations de 2007 environ 25 000 habitants. Plus que la Petite Côte donc, Mbour semble régner sans partage sur le triangle Rufisque – Fatick – Joal. On peut s'en rendre compte sur la carte suivante ; même si l'effectif démographique de Mbour semble mineur à côté de celui des villes de la presqu'île du Cap Vert et de l'agglomération dakaroise, rien ne semble pouvoir lui faire de l'ombre le long de la Petite Côte. Même Joal, ville qui a tout de même son importance dans l'organisation de l'espace littoral de la Petite Côte, fait pâle figure à côté de Mbour.

*Carte n. 13 : Mbour, principal pôle démographique de la Petite Côte (Echelle 1/250 000)*



*D'une organisation radiale à une organisation sectorielle*

Nous avons vu que l'agglomération mbouroise se développait, non pas selon un point d'origine qui serait le cœur historique de la ville et autour duquel elle se développerait de façon concentrique, mais plutôt selon une ligne ; la côte. Les vagues successives de migrants sont alors comme autant de couches de l'agglomération, ce qui a pour résultat de développer la ville vers l'intérieur des terres et non plus vers le littoral. Si elle n'avait rencontré un tel succès migratoire, Mbour pourrait être aujourd'hui un simple village de pêcheurs suivant le littoral selon un cordon de bâti.

Même si le port et le marché aux poissons, situés sur le littoral au centre de l'agglomération jouent le rôle de centre dynamique, autour desquels sont polarisés la plupart



des lieux de pouvoir et de décision, il ne semble pas erroné d'affirmer que Mbour est plus une ville dépourvu de centre, ou une ville dont le centre serait en réalité une ligne ; le trait de côte. En effet, le quartier situé en face de la nouvelle gare routière peut lui aussi être vu comme un « centre » pour Mbour. C'est la partie de la ville la plus proche de Saly, aussi est-elle très pourvue en hôtels, restaurant et autres commerces destinés à accueillir les touristes. De plus, on y trouve la caserne des pompiers, la gendarmerie, les locaux du cadastre ceux des impôts, dans un rayon de trois cent mètres à peine autour de la gare routière, qui polarise déjà un grand nombre d'activités en son sein. On pourrait aussi défendre l'idée que Saly, qui n'a pas le statut de commune, qui est rattachée à Mbour pour le recensement, et fait donc partie de l'agglomération de Mbour, est un des « centres » de Mbour en cela qu'elle implique des investissements et des rentrées d'argent importantes en raison du tourisme.

Il semble plus pertinent d'affirmer qu'Mbour suit un développement radial le long des deux axes principaux que sont le trait de côte et la N1 qui traverse la ville vers Dakar au Nord et Kaolack à l'Est. S'il faut trouver un « centre » à l'agglomération de Mbour, ce seront ces deux axes, qui structurent réellement la ville. Ainsi, si l'on devait inscrire Mbour dans un modèle de développement urbain, il serait pertinent de penser à des modèles sectoriels comme ceux de Hoydt ou de Harris et Ullman.

Si l'on peut affirmer que le littoral joue un rôle important dans le développement de la ville, ce n'est pas seulement parce que le littoral est un espace très attractif du Sénégal, qui concentre en son sein 73,5% de la population urbaine pour seulement 38,6% de la population totale, c'est aussi parce que Mbour a construit son développement sur le tourisme balnéaire et sur la pêche.

## **2. LE ROLE ECONOMIQUE DU LITTORAL DANS L'ORGANISATION ET LA CROISSANCE DE MBOUR**

Nous avons présenté de la ville de Mbour en explicitant le rôle que jouait le littoral dans son organisation spatiale. Si le littoral peut être comparé à un centre pour cette agglomération, c'est parce que les deux activités caractéristiques de Mbour et qui lui



permettent d'acquérir un poids économique important sont des activités littorales ; le tourisme balnéaire et la pêche artisanale.

### a. Le tourisme

En termes de statistiques, la région de Thiès est la deuxième région du Sénégal pour ce qui est des arrivées de touristes. Dakar est la ville la plus visitée du Sénégal. Pourtant, la région de Thiès devient une destination très prisée par les touristes européens qui aimeraient se prélasser sur les plages de sable fin de la Guadeloupe, mais n'en ont pas les moyens et se rabattent donc sur le Sénégal. Cette situation devrait se voir renforcer avec la mise en place du nouvel aéroport international du Sénégal à Ndiass.

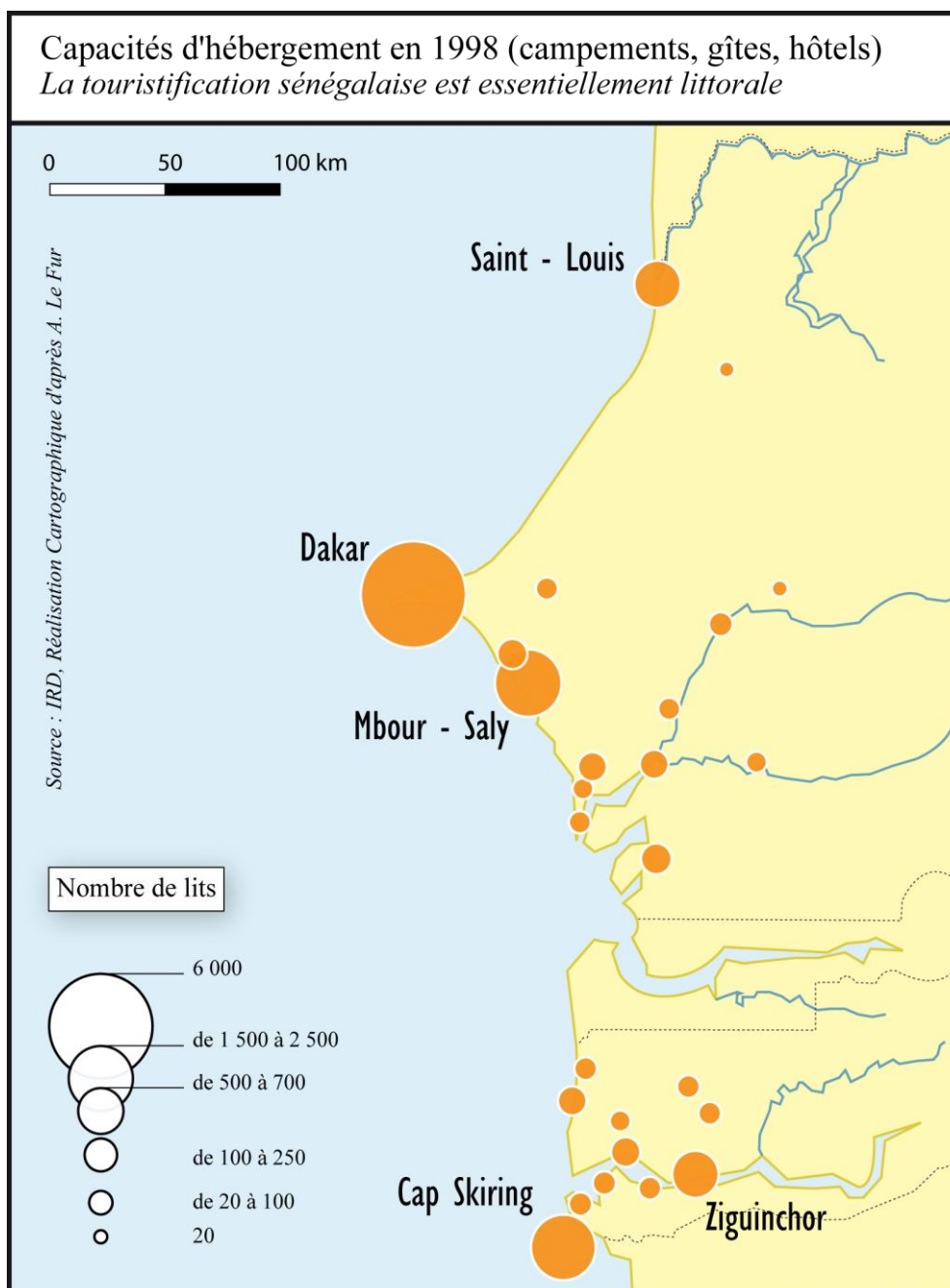


Depuis que le gouvernement a décidé de faire de la Petite Côte l'espace du tourisme balnéaire sénégalais, la région de Thiès a profité d'une arrivée massive de touristes. Ainsi, on compte la construction de six (6) nouveaux hôtels entre 2002 et 2006, pour une augmentation de 1 300 lits environ (5 033 en 2005 contre 6 328 en 2006). Il ne s'agit cependant que des données relatives à la région de Thiès dans son ensemble, Mbour étant un cas particulier au sein de cette région. Mbour profite de Saly-Portudal, la seule station balnéaire de tout le Sénégal, complètement moderne et adaptée aux besoins des touristes européens. Le site de Saly compte 16 hôtels et 23 résidences, tous fièrement listés sur le rond point de l'embranchement de Saly, un kilomètre à peine avant Mbour (*Photo n. 10* ci – contre ; *Le rond point d'entrée de Saly – Portudal*). On aperçoit en haut de ce « monument » les noms

de Saly et de la SAPCO, l'organisme dont nous avons déjà parlé plus avant et qui se veut être la Société d'Aménagement et de Promotion des Côtes et zones touristiques du Sénégal, alors

qu'il s'agit en réalité plus exactement de la Société d'Aménagement de la Petite Côte, tant tous les projets qui sont mis en place concernent l'espace Rufisque – Joal. La SAPCO s'occupe certes d'autres espaces littoraux du Sénégal, comme la Grande Côte au Nord de Dakar, ou encore la ville de Saint-Louis, mais dans ces cas, elle ne fait que préserver des infrastructures préexistantes et ne mène pas de projets de développement comme c'est le cas pour la Petite Côte.

**Carte n. 14 : Capacités d'hébergement en 1998 au Sénégal**



D'une manière générale, le tourisme au Sénégal est presque exclusivement littoral. Les régions totalisant les entrées de touristes les plus importantes sont celles de Dakar, Thiès, Saint Louis et Ziguinchor. Ce sont aussi elles qui ont les infrastructures de tourisme les plus complètes, modernes et nombreuses, comme on peut le voir sur la carte ci dessus.

Les cinq pôles touristiques proposant le plus d'offre d'hébergement provisoire à destination touristique sont tous situés sur le littoral ou, dans le cas de Ziguinchor, le long d'un fleuve. Mais l'originalité de Mbour – Saly est de coupler au tourisme une logique de résidence secondaire qui vient grossir le bâti de la Petite Côte. A Saly, on trouve en effet deux sortes de *toubabs* ; ceux qui sont en vacances pour une quinzaine de jours et ceux qui habitent à Saly, qui y passent leur retraite ou une année sabbatique. Le nombre de résidences secondaires est très important et bon nombre de jeunes retraités utilisent leurs économies pour se faire construire à Saly une luxueuse résidence secondaire ou une villa. La Banque Mondiale, dans un de ses rapports intitulé « *Le tourisme au Sénégal* » constate bien ce phénomène : « *Contrairement à d'autres destinations africaines, Saly a également attiré un marché local résidentiel et touristique.* ». La très grande majorité de ces personnes sont de nationalité française, tout comme l'ensemble des entrants au Sénégal d'ailleurs (voir à ce sujet les deux cartes en annexe). La carte ci-dessus montre bien le rôle joué par Mbour – Saly dans le tourisme national ; son offre en matière d'hébergement touristique en fait le second pôle du pays après Dakar. Mais Dakar est difficilement rattrapable dans ce domaine étant donné le très grand nombre d'hôtels que son statut de capitale lui confère. De plus, un grand nombre de ces établissements accueillent des personnes qui ne sont pas nécessairement des touristes mais qui viennent au Sénégal pour travailler, assister à des réunions ou des tables rondes. On ne dispose pas des chiffres explicitant les raisons qu'ont les entrants pour leur séjour au Sénégal. Mais, Dakar mis à part, Mbour – Saly semble bien être le premier pôle touristique du Sénégal.

La carte ci-dessus montre l'importance du littoral dans le tourisme national sénégalais. Les touristes viennent pour les plages de sable fin et les paysages paradisiaques. Pour un pôle touristique aussi important que celui de Saly – Mbour, le littoral ne peut donc être que capital. Il faut l'aménager, le soigner, le transformer. On observe déjà une structure linéaire en chapelet le long du littoral de la Petite Côte avec des stations balnéaires plus ou moins grandes qui rythment l'espace Rufisque – Joal ; Toubab Dialaw, Popenguine, la Somone, Saly, Mbour, Joal. Cela montre à quel point le tourisme se met en place le long du littoral de la Petite Côte que l'on essaie de préserver, reléguant les activités industrielles ou

tertiaires plus vers l'intérieur des terres comme nous l'avons montré dans notre partie précédente. Reste que le tourisme n'est pas la seule activité littorale sur laquelle repose l'économie d'Mbour. Même si la ville est surtout reconnue par les touristes pour son rôle de station balnéaire, la pêche artisanale y joue un rôle capital. La visite du marché aux poissons de Mbour est au programme de toutes les excursions touristiques de la Petite Côte. Mais au-delà du folklore et des couleurs chatoyantes des pirogues et des boubous, la pêche artisanale est cruciale pour Mbour. Le littoral est la condition *sine qua non* de la mise en place des activités halieutiques et touristiques. Les deux existent à Mbour, dans des proportions très importantes à l'échelle du territoire sénégalais (Mbour est le premier centre national en termes de pêche artisanale). Comment appréhender la cohabitation de ces deux activités et l'utilisation double que l'on fait du littoral mbourais si ce n'est en y lisant les indices d'une concurrence pour l'espace et d'une « course au littoral » (voir à ce sujet la carte présentée en annexe) ?

### ***b. La pêche***

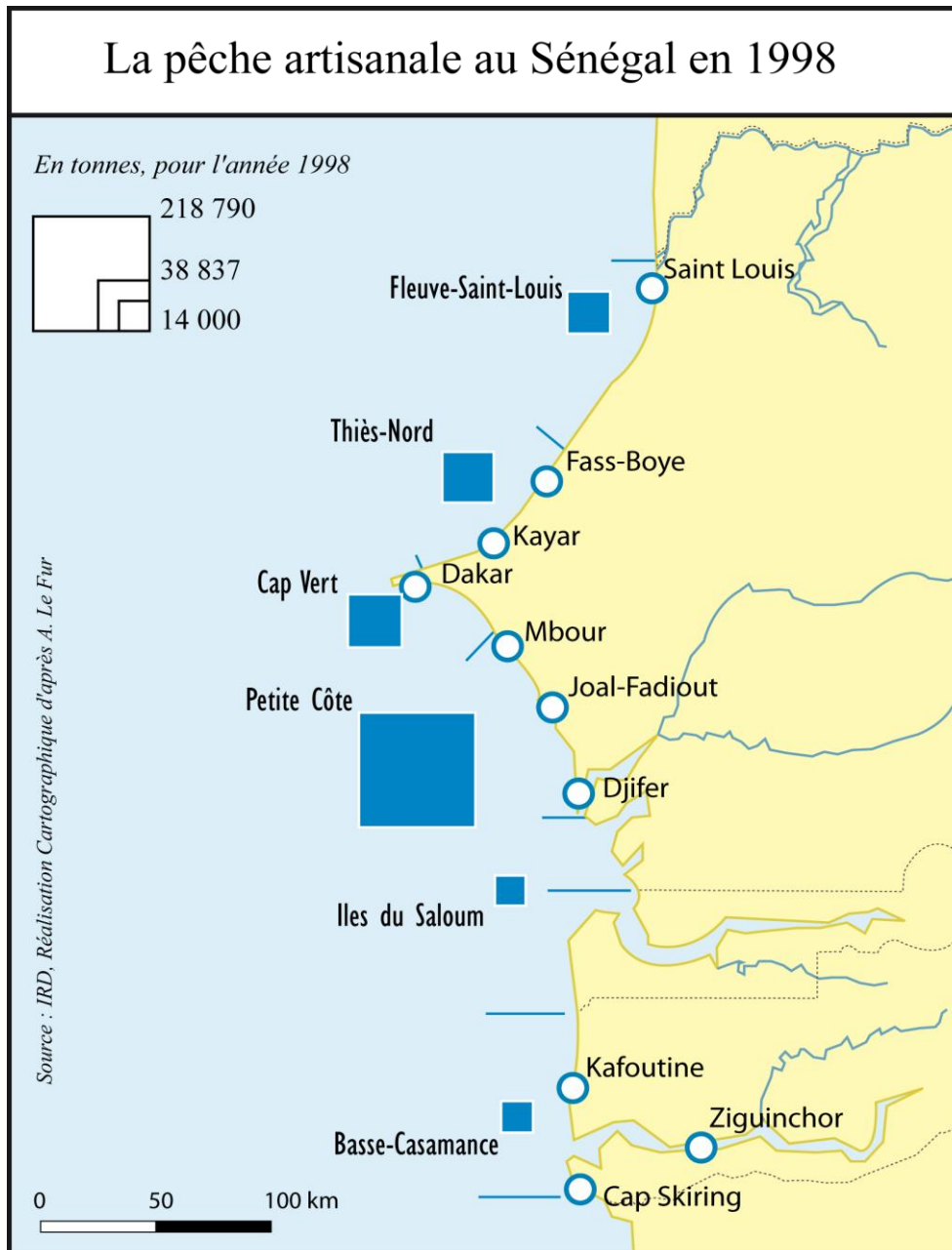
Au Sénégal, le secteur de la pêche est divisé en deux grandes catégories ; celui de la pêche industrielle et celui de la pêche artisanale. La pêche industrielle se pratique avec des chalutiers ou autres gros bâtiments de pêche moderne, les rendements sont donc les plus forts car on pêche en quantité avec d'énormes filets. C'est en quelques sortes l'aspect moderne de la pêche sénégalaise. A ce jeu, c'est la région de Dakar qui domine l'ensemble du territoire, grâce à ses infrastructures portuaires importantes et aux eaux poissonneuses du large du Cap Manuel. Cependant, il s'agit là d'une pêche « pauvre », on y attrape de petits poissons sans grande valeur que l'on revend la plupart du temps en gros aux restaurateurs et commerçants, ou en demi gros afin de les revendre au marché. Ce sont des poissons de consommation courante, au prix abordable et qui sont utilisés par la majeure partie des sénégalais afin de préparer le plat national ; le *tiep ou djeune* (« riz au poisson », littéralement). Les principaux atouts de la pêche industrielle sont donc un rendement efficace et des prix abordables pour des poissons basiques. Une des différences avec la pêche artisanale réside dans le fait que la pêche industrielle se pratique au large des côtes, principalement au large de la presqu'île du Cap Vert, du delta du Saloum, ainsi que de la Casamance. Cependant, si la pêche industrielle semble être la forme la plus moderne de pêche pratiquée au Sénégal, elle souffre de nombreuses contraintes, principalement dues au coût de ce type de pêche et à la vétusté des

navires, ainsi qu'à la nécessité d'être en accord avec les normes internationales. La pêche industrielle produit une moyenne de 60 000 tonnes de poisson par an.

La pêche artisanale au contraire, relève plus de la tradition sénégalaise que d'une production halieutique de masse. La pêche s'y pratique à l'aide de barques de fabrication artisanale, toutes en longueur, et peintes de couleurs vives, souvent bleues et jaunes. Les barques sont, au même titre que tout véhicule au Sénégal, bardées d'inscriptions religieuses visant à préserver les utilisateurs d'un éventuel accident. On retrouve des alignements de ces barques le long des plages de Saint Louis (voir la photo en annexe) ou de Mbour. Autrefois mues par la force des poignets et des rames, les pirogues destinées à la pêche artisanale sont aujourd'hui motorisées à plus de 80%. On dénombrait un total de 115 000 barques de pêche artisanale au Sénégal en 2005. Avec ces moyens simples mais efficaces, la pêche artisanale sénégalaise produit entre 300 000 et 400 000 tonnes de poissons par an, assurant ainsi près de 85% de la production nationale sénégalaise. Il faut ajouter à cela le fait que les pêcheurs ne s'éloignent que peu des côtes, étant donné la nature de leurs embarcations. C'est ainsi qu'ils doivent se déplacer régulièrement le long du littoral afin de suivre les migrations de poissons, selon la double logique de saison sèche/saison humide. Mbour, Joal et l'ensemble des petits ports de la Petite Côte connaissent un afflux de migrations saisonnières de pêcheurs lors de l'hivernage, la saison humide. La région de Thiès comporte le second plus grand effectif de pêcheurs de tout le Sénégal, après Dakar, avec 14 716 pêcheurs, contre plus de 20 000 pour Dakar, avec un effectif total national approchant des 60 000. Ainsi les deux régions de Dakar et de Thiès dominent chacune l'une des facettes de la pêche sénégalaise et représentent à elles deux plus de la moitié des pêcheurs du pays.

La carte ci-dessous offre une représentation de la production halieutique selon les zones côtières dévolues à la pêche artisanale. On y voit clairement le rôle joué par le secteur de la Petite Côte, allant de Mbour à Djifer ; cet espace représente environ les deux tiers de la production nationale pour l'année 1998.

Carte n. 15 : La pêche artisanale au Sénégal en 1998



Comme nous l'avons expliqué, l'une des différences majeures entre la pêche artisanale et la pêche industrielle réside dans le type de poissons que l'on y pêche. La pêche artisanale permet de capturer des poissons ou des crustacés « à forte valeur ajoutée », que l'on peut ensuite vendre à un prix assez élevé. Ainsi sur la plage du marché aux poissons de Mbour, certains hôteliers proposent aux touristes de passage de venir choisir eux même le poisson qu'ils souhaitent manger. Le vieux ponton du port, aujourd'hui désaffecté, a même

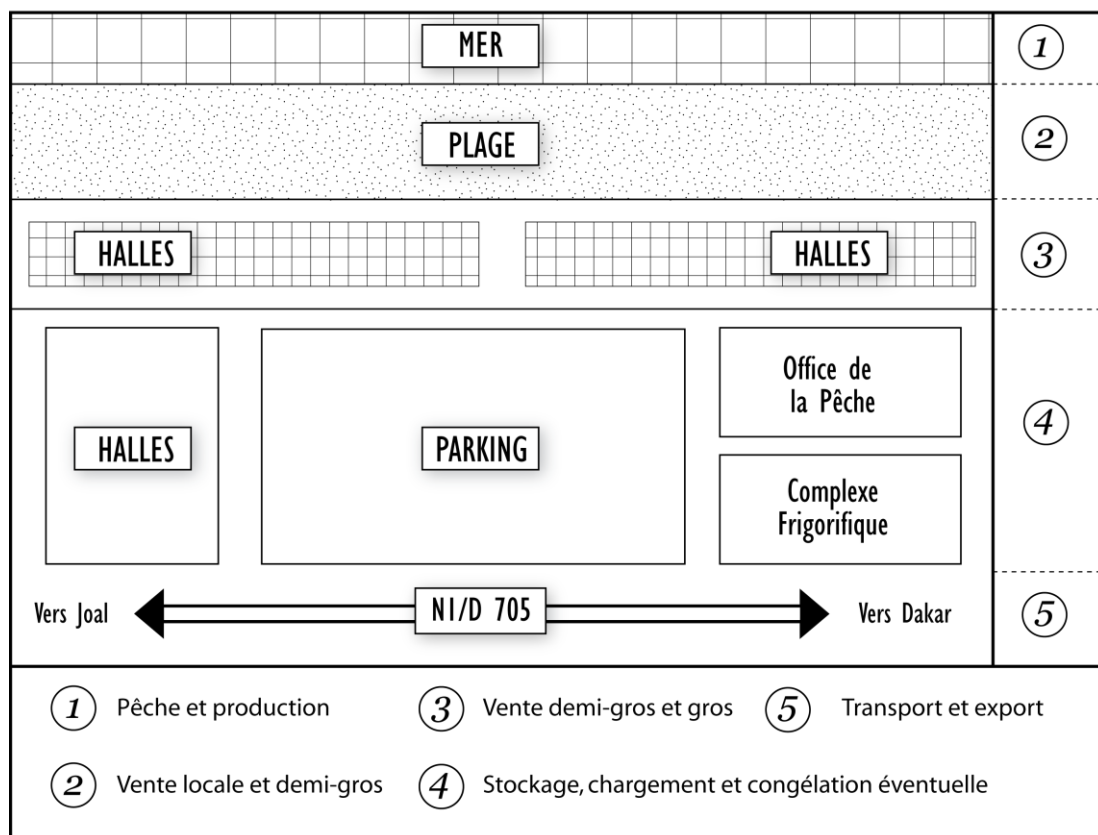
été racheté par un hôtel qui l'utilise comme réserve naturelle pour les nombreux crustacés qui viennent y vivre, et propose à ses clients de choisir la composition de leur assiette depuis le ponton, avant même que les poissons ou les crustacés soient pêchés. C'est l'un des liens qu'entretiennent tourisme et pêche par l'intermédiaire du littoral.

Il va de soi que la majeure partie de la production halieutique de la Petite Côte n'est pas consommée sur place mais vouée à la transformation, puis à l'exportation, secteur essentiellement assuré par les femmes, pendant que les hommes pêchent, et qui concerne environ 35 à 40% de la production nationale annuelle. Ainsi le port de Mbour est-il idéalement conçu pour optimiser au mieux le déchargement, la vente, le conditionnement puis l'exportation du poisson, le tout selon une structuration spatiale précise, organisée le long des deux axes principaux de l'agglomération mbouroise que sont le trait de côte et la route nationale 1. On trouve à quelques encablures de la plage toutes les infrastructures nécessaires. Tout d'abord, le poisson pêché est débarqué sur la plage par les pêcheurs et immédiatement mis en vente dans le marché qui occupe la totalité de la plage. La plage centrale de Mbour ne prête pas au *farniente* et aux bains de soleils. Il y règne une odeur pestilentielle de poisson évidé, et elle est saturée de marchands ambulants, de touristes venant admirer le déchargement du poisson, de pêcheurs et de grossistes, de restaurateurs et de guides touristiques. Une fois le poisson débarqué commence le tri, sur la plage même, puis la vente au détail ou au demi-gros, toujours sur la plage. Le poisson est ensuite encore éloigné du littoral et sorti de la plage pour se retrouver en vente dans les halles (voir la photo en annexe), qui jouxtent les contreforts du marché urbain central de Mbour. Là se concluent les accords de vente pour les clients importants, restaurateurs, hôteliers ou transporteurs, qui achètent en gros ou en demi gros. Un parking important où des camions de marchandises attendent le départ se situe immédiatement derrière les halles pour optimiser le chargement et le transport. Juste à côté de ce parking se trouve un complexe frigorifique très récemment construit (il date de 2005), qui fabrique de la glace et congèle du poisson. Une fois le poisson congelé, ce complexe frigorifique se charge de l'export local, essentiellement destiné à Kaolack. L'export international, ou celui destiné à Dakar (qui est très important en terme de stock) se négocie entre les gérants du complexe frigorifique et les transporteurs qui ont leurs locaux en ville. Le bâtiment qui jouxte ce complexe frigorifique est l'Office de la Pêche, qui gère tout ce qui concerne ce domaine, depuis les autorisations administratives, jusqu'aux émargements de pêcheurs et notifications de productions. Ensuite, à quelques dizaines de mètres en arrière de ces bureaux se trouve la N1, qui permet le transport de la production, qu'elle soit destinée à Dakar ou aux pays sans façade maritime dont nous avons parlé plus haut. Le port de Mbour

dénote donc d'une organisation spatiale selon deux axes, qui lui permet un rendement efficace dans la production ; malgré son aspect pittoresque et traditionnel, il s'agit là d'un port d'une extrême modernité au sein duquel le poisson peut ne passer que quelques heures à peine avant de se retrouver sur les routes de l'exportation, locale ou internationale. Ces aspects sont résumés dans le schéma suivant.

**Schéma n. 1 : Structuration spatiale de la pêche dans le port de Mbour**

Structuration spatiale de la pêche dans le port de Mbour



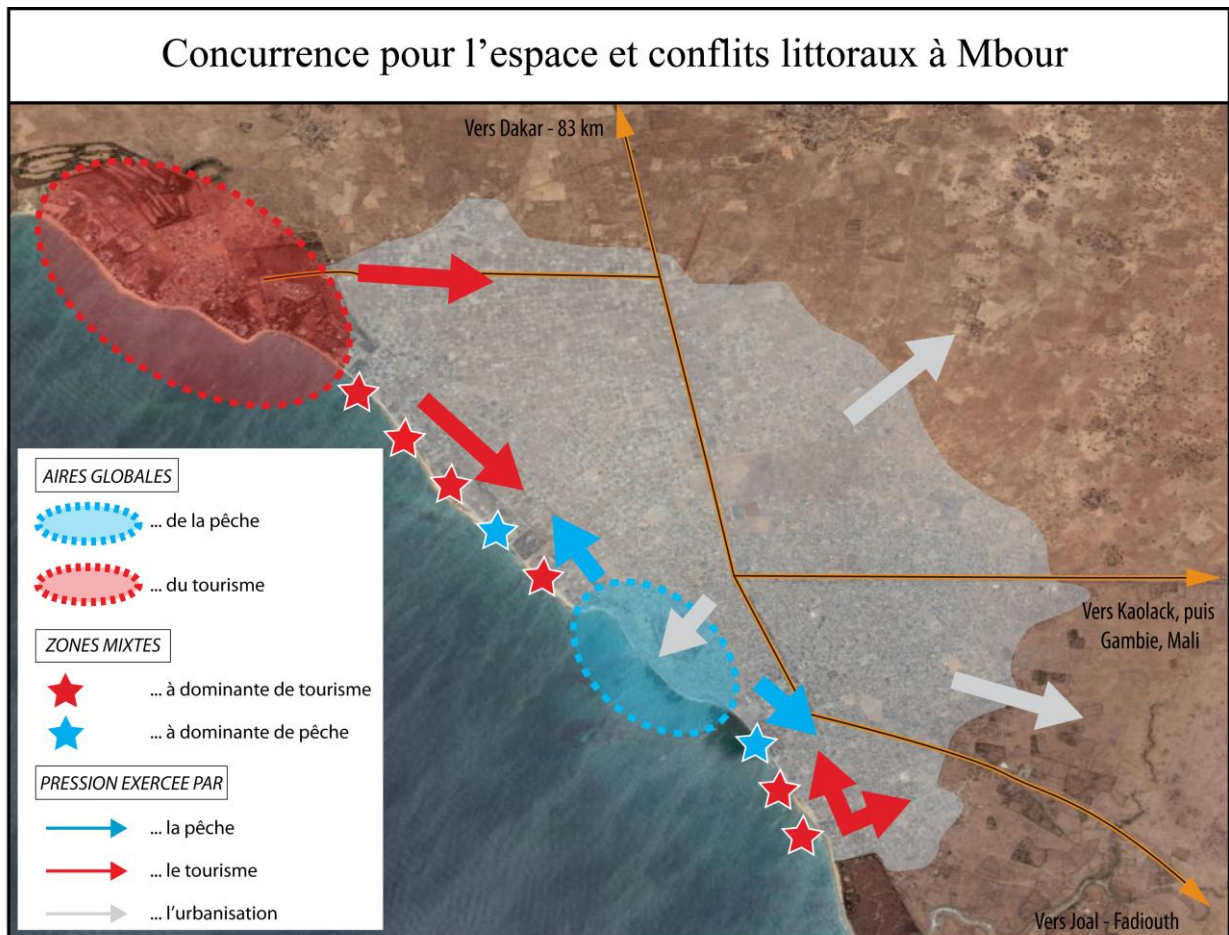
La pêche joue donc un rôle crucial pour Mbour, au même titre que le tourisme. Il faut cependant toujours garder à l'esprit que ces deux activités, si elles sont localisées à Mbour, concernent l'ensemble de la Petite Côte, qui est elle-même gouvernée et dominée par Mbour (voir plus haut). Mbour n'est pas juste une ville de la Petite Côte, Mbour est *la* ville de la Petite Côte. Ces deux activités sont cristallisées dans la ville de Mbour, bien qu'elles existent aussi tout le long de l'espace Rufisque – Joal. Il s'en suit une concurrence pour l'espace littoral, qui implique des conflits spatiaux et des pressions de toutes sortes sur l'espace littoral, venant de la ville elle-même et de son urbanisation galopante, mais aussi de



l'essor des deux principaux atouts économique de Mbour que nous venons de citer ; la pêche et le tourisme.

On peut résumer cette concurrence pour l'espace dans le schéma suivant, ayant pour base une image satellite.

Carte n. 17 : Concurrence pour l'espace et conflits littoraux à Mbour (© Google Earth – 2004)



On observe bien sur ce schéma l'espace touristique polarisé par Saly, et l'espace halieutique polarisé par le marché au poisson central. Les espaces interstitiels présents entre ces deux pôles majeurs sont l'objet d'une concurrence pour l'espace littoral, les deux activités n'étant compatibles sur les mêmes plages que dans des cas très précis, comme celui que nous avons cité plus haut des restaurateurs qui accompagnent leur client choisir leur poisson. Hors de ces cas précis, difficile d'imaginer des touristes se prélassant sur des plages sur lesquelles on décharge sans arrêt des poissons que l'on ouvre et qui répandent une odeur difficilement soutenable. Les deux domaines cherchent à s'approprier des portions de littoral, en installant des infrastructures qui leur sont propres, hôtels et résidences touristiques, fabriques de

pirogues ou pontons pour la pêche. S'ajoute à cela la pression urbaine due à la croissance démographique et à l'afflux de migrants.

L'espace mbourois est donc polarisé par le littoral, à la fois pour ce qui est de son organisation urbaine, et de son organisation économique. C'est de par cette constatation que l'on peut affirmer que la ville s'organise autour des deux axes formés par la RN 1 et le trait de côte. Car une des particularités de la ville de Mbour est aussi de développer des activités créant du flux, des échanges et nécessitant du transport. Les touristes qui profitent des infrastructures doivent arriver et repartir, le poisson pêché n'est pas consommé dans son intégralité sur place, loin de là. L'exportation est nécessaire pour Mbour. Et on peut trouver dans cette nécessité l'une des clés de la réussite de Mbour dans ces deux domaines. C'est en associant une exploitation efficace et performante de l'espace littoral à un placement idéal à plusieurs échelles, lui permettant d'être proche de pôles nationaux (Dakar, Kaolack) et de capter des flux internationaux (voir à ce sujet le schéma en annexe) qu'Mbour a pu assurer son succès. La route et la mobilité jouent un rôle très important dans le développement de cette agglomération, ville de passage obligé pour les échanges entre Dakar et le Sud du pays. L'ensemble des flux captés par Mbour en a fait une ville de la route, dotée d'une gare routière importante et très bien organisée, desservie par de très nombreux chauffeurs, et également par un grand nombre de transporteurs, presque tous mbourois, qui se chargent d'exporter la production locale vers Dakar ou l'international. Il n'est pas anodin qu'une ville comme Saint-Louis, qui comme Mbour combine le tourisme et la pêche artisanale, ne connaisse pas le même dynamisme ou la même rentabilité dans les deux domaines. Dans le cas de Mbour, le succès semble en fait dû à un ensemble de facteurs bénéfiques et à la réunion de toutes les conditions idéales et nécessaires à un développement économique et démographique rapide et efficace. Règne démographique sur un espace attirant, route en bon état, flux internationaux captés, pêche et tourisme, placement idéal dans la toile routière sénégalaise et dans son armature urbaine, proximité de la capitale, investissements de toutes parts... Mbour doit son succès à la compilation de tous ces facteurs, vus au travers du prisme du littoral.

Reste que le portrait dithyrambique que nous venons de brosser de l'agglomération mbouroise doit être tempéré et relativisé. Quelques ombres viennent obscurcir le développement de Mbour, elles aussi en lien étroit avec le littoral. Nous les présentons dans un dernier point.

### *c. La rançon du succès*

Nous avons montré l'importance capitale jouée par le littoral dans l'économie et l'organisation spatiale de la ville de Mbour. Mais la formidable croissance connue par cette ville a son prix, et le littoral joue un rôle dans cette « face cachée » de Mbour. Précisons que cette face n'est cachée que pour le voyageur qui ne reste que quelques jours à Mbour ; étudier cette ville revient à se rendre compte très rapidement du « revers de la médaille » de Mbour. De plus, les autorités sénégalaises en sont également conscientes et mettent en place des projets afin de contrer ces aspects négatifs.

#### *« The Cocaine Coast »*

Dans un article publié dans le quotidien britannique *The Guardian* le 5 Février 2009, le journaliste Christopher Thompson, spécialiste de l'Afrique et correspondant permanent du journal à Dakar, dresse un portrait peu flatteur de Mbour. Cet article est intitulé « *The Cocaine Coast* », jouant sur le terme de Petite Côte, et a pour sous-titre « *The Senegalese who risked their lives trying to sail to Spain now have a reason to stay : drugs trade* », ce qui pourrait se traduire par : « Les Sénégalais qui risquaient leur vie pour rejoindre l'Espagne en bateau ont maintenant une raison de rester : le trafic de drogues ».

Thompson explique dans son article que le Sénégal, et plus particulièrement Mbour, joue aujourd'hui un rôle important à l'échelle mondiale dans le trafic de cocaïne. Cela s'inscrit dans une tendance plus large ; les cartels colombiens qui faisaient autrefois transiter leur drogue vers l'Europe via les Caraïbes se tournent aujourd'hui vers l'Afrique de l'Ouest. La Guinée Bissau, située immédiatement au Sud de la Casamance, est connue pour être un des centres de ce trafic. D'autres pays du Golfe de Guinée connaissent le même sort ; le Togo et le Nigeria pour la cocaïne, le Ghana pour le cannabis. Ces pays font office de plaque tournante à un niveau mondial pour le trafic de drogue, les cartels y envoient la drogue par voie de mer, et il n'est ensuite pas difficile d'y trouver des capitaines véreux enclins à transporter la drogue vers l'Europe, ou encore des personnes influençables et vivant dans la misère, qui, pour pouvoir se rendre en Europe, acceptent de jouer les mules<sup>2</sup> pour les trafiquants de drogue. On repère dans cet article l'importance de ce type de trafic au Sénégal : « *Senegal has become the*

---

<sup>2</sup> Personne transportant la drogue sur elle-même, souvent après l'avoir ingurgitée en grande quantité dans des sachets imperméables.

*single largest country source in West Africa with 434 kgs caught on 105 separate mules over the past two years »<sup>3</sup>.*

Mbour joue un rôle important dans ce trafic car, selon Thompson, les allées et venues incessantes de pirogues permettent aux navires sud-américains de débarquer leur chargement directement en mer à bord des pirogues des pêcheurs. L'odeur du poisson peut ensuite masquer celle de la drogue lors d'éventuelles fouilles des embarcations. De plus, la modernisation du matériel de pêche artisanale, des barques sont aujourd'hui équipées de systèmes de G.P.S, permet aux trafiquants et aux pêcheurs mbourais assurant le transit de se retrouver sans problème.

En 2008, 3 210 kilos de cocaïne ont été saisis au Sénégal. Une seule prise a permis de retrouver 1 000 kilos de cette drogue dans une barque de pêche à Mbour. Il s'agit là d'une quantité extrêmement importante de drogue pour une seule saisie. Mais la cocaïne n'est pas la seule drogue qui transite par le Sénégal, le cannabis est également produit en masse en Casamance et ensuite exporté en Europe. Le Ghana joue un rôle similaire dans le trafic de cannabis à l'échelle mondiale, et il est un des pays africains produisant en plus grande quantité.

#### *Autres problèmes rencontrés par Mbour*

Le tourisme balnéaire attire à Mbour des milliers d'Européens chaque année, mais tous ne sont pas animés de bonnes intentions. Aussi la prostitution est-elle un problème à Mbour, les autorités tentent d'y remédier mais les réseaux sont bien organisés. La prostitution adulte n'est cependant pas le problème majeur, mais la prostitution infantile, qui a entaché la réputation de Saly-Portudal ces dernières années. Comme souvent dans les pays en développement qui connaissent le développement d'un tourisme de masse européen ou plus largement « occidental », les populations pâtissent du succès du pays plus qu'elles n'en profitent.

Enfin, comme le faisait remarquer Thomson dans le sous titre de son article, Mbour devient aussi un centre mineur de départ de clandestins pour l'Europe. Tenter l'aventure de la remontée de l'océan Atlantique depuis Mbour vers l'Espagne est extrêmement dangereux. Les embarcations utilisées pour ce type de transport pour le moins lugubre sont les barques de pêches artisanales. Les clandestins y sont entassés et paient les passeurs au prix fort pour

---

<sup>3</sup> Le Sénégal est devenu le pays le plus important d'Afrique de l'Ouest en termes de trafic de drogues via des mules ; 434 kilos ont été saisis sur 105 mules différentes lors de ces deux dernières années.

espérer atteindre l'Europe. Même si ce phénomène n'est pas comparable à celui connu par le Maroc par exemple, il reste un problème important dans la ville de Mbour.

\*\*\*

Mbour est donc une ville dynamique qui se développe sans un regard vers Thiès, sa capitale régionale, mais plutôt tournée vers l'océan, qui lui procure tous les éléments nécessaires à un développement économique, et par extension démographique avec l'arrivée massive de migrants en quête de travail. Mbour se développe également en regardant vers Dakar, avec qui elle entretient des relations spécifiques du fait de leur relative proximité et de la constitution d'un axe émergent dont nous avons explicité les prémices dans notre seconde partie. Même si nous avons mis au jour des zones d'ombres dans le développement de Mbour, il reste que cette ville se développe plus vite que n'importe quelle autre ville du pays et qu'elle semble appelée à devenir un centre urbain majeur, en coopération étroite avec Dakar, via l'axe en devenir.

## CONCLUSION

\*\*\*

L'étude d'un axe émergent entre une capitale et une ville secondaire au Sénégal n'a pu se faire sans une étude approfondie des raisons de l'essor et du dynamisme de cette ville secondaire ; Mbour. Le dynamisme de la capitale Dakar n'est plus à prouver, et a déjà fait couler beaucoup d'encre, et ce depuis longtemps. En 1976, dans *Vie de relations au Sénégal ; la circulation des biens*, une étude ayant fait date, Régine Von Chi Bonnardel constatait déjà la domination de Dakar sur le reste du pays, et la décrivait en des termes très durs : « *une capitale qui, après l'indépendance, vécut à l'heure de la métropole bien plus qu'à celle des sénégalais. [...] Elle se nourrit du Sénégal, hommes et biens, mais vit au dessus de lui* ».

Notre étude avait pour but d'analyser l'émergence du corridor urbain, économique et démographique formé par la N1 sur les quelques quatre-vingt kilomètres qui séparent Mbour de Dakar. Ce faisant cependant, elle s'inscrivait dans un contexte plus large, celui de la ville, du transport et du développement au Sénégal, et par là même, nous avons constaté des évolutions par rapport à la situation que constatait Von Chi Bonnardel dans les années 1970. Certes la macrocéphalie exercée par Dakar est toujours effective, et la capitale semble toujours vivre « *au-dessus* » du Sénégal. Mais l'armature urbaine du Sénégal s'est considérablement renforcée, la meilleure preuve résidant dans l'observation des trois tableaux géographiques résumant le système urbain sénégalais au travers d'une approche diachronique. On voit bien que les villes qui avaient déjà acquis une importance au cours de la deuxième moitié du XX<sup>e</sup> siècle se sont consolidées. Mais on constate surtout une nette augmentation des « *petites villes* », des *petits centres*, pour reprendre la typologie établie pour qualifier les systèmes urbains. La base urbaine du Sénégal s'est consolidée avec le temps, et le dynamisme régional sénégalais semble prendre de l'importance aujourd'hui, comme en témoignent les deux découpages régionaux successifs de ces dix dernières années. Ne doit-on pas voir dans la création de nouvelles régions ayant pour capitale des villes comme Fatick, Kédougou ou Matam la preuve à la fois de la croissance et de l'importance prise par ces villes, mais aussi celle d'une volonté de l'Etat sénégalais de tempérer la domination de Dakar sur le territoire ? Cette constatation s'inscrit dans la politique wadiste de relative décentralisation, elle est certes

effective mais a encore de beaux jours devant elle. Le fait régional au Sénégal semble bien acquérir de l'importance même s'il reste beaucoup à faire à ce sujet. L'essor de villes comme Mbour est un signe de l'homogénéisation du réseau urbain sénégalais, mais aussi du fait que les investissements étatiques de développement semblent se répartir de manière plus équitable sur l'ensemble du territoire. La fracture constatée par Bonnardel entre Dakar et l'ensemble du territoire semble aujourd'hui s'être élargie à une fracture à plus petite échelle concernant l'Ouest et l'Est du pays. Il est pertinent d'affirmer aujourd'hui que l'Ouest du pays est plus développé que l'Est, et cela l'était déjà depuis longtemps, mais la nouveauté réside dans le fait que les pôles secondaires et les villes régionales du Sénégal semblent s'autonomiser et acquérir de l'importance, et que cette fracture n'est plus entièrement due au dynamisme et à la suprématie de Dakar. Les villes de Mbour, Kaolack, Thiès, Saint-Louis ou Ziguinchor participent de cette dichotomie géographique Est – Ouest du territoire car elles structurent un large pan occidental du Sénégal sans toutefois avoir « besoin » de Dakar pour ce faire.

La mise en place d'un axe urbain et économique entre Dakar et Mbour le long du tracé de la route nationale 1 n'est pas une constatation innocente. Cela rend compte à la fois de l'essor des villes régionales comme Mbour au Sénégal et des relations qu'elles entretiennent avec Dakar, mais aussi d'une diminution de l'étouffement de ces villes par Dakar. Le tourisme et la pêche sont aujourd'hui l'apanage de Mbour et de la Petite Côte, et ce sont des activités qui profitent à cette ville et à cet espace, sans que Dakar les prenne à son compte, comme cela était le cas lors du système de la traite coloniale. Le territoire sénégalais, même s'il connaît un toujours une rupture Est – Ouest très importante, semble bien s'être harmonisé sur ce plan. Alors que rien ni personne ne semblait pouvoir faire de l'ombre à Dakar dans les premières années qui suivirent l'indépendance, aujourd'hui les pôles secondaires du Sénégal, à l'image de Touba, Mbour ou encore Thiès et Tambacounda, possèdent leur propre rayon d'influence et s'autonomisent largement vis-à-vis de la capitale. On trouve là la preuve d'une organisation du territoire bien plus optimale que celle qui était effective il y a quelques dizaines d'années. Ce récent essor des pôles régionaux sénégalais est à mettre en relation avec une problématique plus large et qui concerne un large pan du territoire sénégalais ; celle de la littoralisation.

Au Sénégal, la plupart des villes importantes sont situées sur le littoral, ou bien éloignée de quelques dizaines de kilomètres du trait de côte. Cela explique en grande partie le déséquilibre Est – Ouest connu par ce pays. Le chiffre le plus éloquent dans ce domaine est le

suivant : le littoral concentre aujourd'hui plus de 70% de la population urbaine sénégalaise, pour 11% à peine du territoire national. Selon Pap Sakho, auteur d'un article intitulé *Dakar et le littoral*, publié dans la dernière édition de l'Atlas Jeune Afrique du Sénégal (2007), le littoral sénégalais est « *l'espace, d'étendue limitée par définition, interface entre l'océan atlantique et l'axe routier reliant la frontière de la Mauritanie à celle de la Guinée Bissau. Il couvre les communautés rurales essentiellement côtières des 11 départements maritimes sur les 34 que compte le Sénégal, soit quelques 10% du territoire national* ». Cette définition a cela de capital qu'elle ne limite pas l'espace littoral au simple trait de côte, mais prend en compte l'influence que le littoral peut exercer sur des villes de l'intérieur du pays n'ayant pourtant pas d'ouverture maritime propre. Ainsi, une ville comme Thiès peut alors être considérée comme une ville littorale dans la mesure où elle subit son influence, nonobstant le fait qu'elle ne soit pas une ville de bord de mer.

Ces problématiques de littoralisation sont capitales dans l'étude de l'agglomération de Mbour : nous avons pu montrer que non seulement la ville s'agençait le long du trait de côte et de la route qui lui est parallèle, mais aussi qu'elle tirait la plupart de ses ressources économiques de la mer et donc du littoral. De plus, la croissance de l'agglomération dakaroise, appelée à s'extirper du goulot d'étranglement formé par la presqu'île du Cap Vert pose la question des formes spatiales que va prendre son extension démographique. Dans ce contexte de littoralisation commun à l'ensemble du pays, il semble normal de supputer que l'agglomération s'étendra en suivant le littoral et ce pour plusieurs raisons. Tout d'abord, comme nous l'avons montré dans notre étude, les enjeux des activités littorales sont très importants pour le Sénégal, la pêche et le tourisme sont des domaines cruciaux pour le dynamisme économique du pays. Ensuite, les axes de communication qui relient la capitale au reste du pays, et qui se rejoignent au nœud routier formé par la ville de Diam Niado, sont littoraux vers le Nord et Saint-Louis ainsi que vers le Sud et Mbour. Seul l'axe routier et ferroviaire reliant Dakar à Thiès s'enfonce vers l'intérieur des terres. La densification du triangle Dakar – Thiès – Mbour, si elle ne sera pas exclusivement littorale, prendra tout de même place au sein d'une zone sous l'emprise directe du littoral, puisque jamais éloignée de plus d'une cinquantaine de kilomètres de la côte la plus proche.

Pourquoi l'agglomération dakaroise se développerait-elle en suivant l'axe méridional de Mbour et non pas l'axe septentrional de Saint-Louis, pourtant tout aussi littoral que le premier ? La réponse réside dans le dynamisme que connaît actuellement la Petite Côte. La division spatiale des activités de part et d'autre de la route met en place les conditions nécessaires à une utilisation optimale de l'espace Dakar – Mbour. Tourisme balnéaire et



infrastructures industrielles (Cimenteries du Sahel, Usines Kirène) ou tertiaires (le nouvel aéroport international Blaise Diagne, ou A.I.B.D), s'organisent le long de la route et contribuent à faire de cet espace une zone très dynamique et génératrice de revenus. De plus, le littoral de la Petite Côte est plus clément que celui de la Grande Côte qui, une fois passées les *Niayes*, connaît une zone désertique. Enfin, la route est plus proche du littoral sur la Petite Côte que sur la Grande Côte, ce qui favorise les mobilités et les déplacements des populations.

Tout semble donc réuni pour faire de Mbour l'exutoire par excellence de la croissance de la capitale, et par voie de conséquence, un corridor urbain et démographique qui, couplé au dynamisme économique de la Petite Côte et de son pôle principal qu'est Mbour, formerait le cœur économique et urbain du Sénégal. A terme, la densification du triangle Dakar – Thiès – Mbour pourrait donner naissance à une conurbation sénégalaise.

## Bibliographie

\*\*\*

### *Publications d'édition*

- AGHASSIAN, M. (1976) : *Les migrations africaines ; réseaux et processus migratoires*, Paris, F. Maspero, Collection *Dossiers Africains*.
- Atlas du Sénégal, éditions *Jeune Afrique* de 1980 et 2007
- BAVOUX, J.J ; BAUCIRE, F. ; CHAPELON, L. ; ZEMBRI, P. (2005) : *Géographie des transports*, Armand Colin, Paris.
- BERTIN, J. (1967) : *Sémiologie graphique*, troisième édition de 1999, Presses de l'E.H.E.S.S
- Compagnie d'Etudes Industrielles et d'Aménagement du Territoire (1961) : *Les flux de transport dans la République du Sénégal* (tomes 1 et 2).
- DIOP A. (1990) : *Population et villes au Sénégal, la croissance démographique du Sénégal*, in *Afrique et Développement*, CODESRIA, vol. XV n°2, Dakar (pp. 33 – 43).
- DIOP, A (1993) : *La Population Sénégalaise*, in *L'Information Géographique* vol. 57, 4, Armand Colin, Paris (pp. 131 – 143).
- DIOP, D (2006) : *Décentralisation et gouvernance locale au Sénégal ; quelle pertinence pour le développement local ?* L'Harmattan, Paris.
- FREUD C. ; HANAK-FREUD E. ; RICHARD J. ; THEVENIN P. (1997) : *L'arachide au Sénégal, un moteur en panne*. Paris – Montpellier, Karthala – CIRAD.
- GALAUP, A (1991) : *Les villages-centre du Sénégal*, in *Les Cahiers d'Outre Mer*, ISSN 0373-5834, n° 174 (pp. 187 – 206)
- GOUSSET, M. (1998) : *Les transports dans le monde*, Armand Colin, Paris, Coll. *Synthèses*

- LEVY, JP ; DUREAU, F. (2002) ; *L'accès à la ville : les mobilités spatiales en questions*, l'Harmattan, Paris
- LUNEL, A. (1966) : *Sénégal*, Rencontres, Lausanne.
- *Mobilité et systèmes de transport en Afrique Sub-saharienne : les défis de la pauvreté*, Actes du séminaire SITRASS 7, 22, 23 et 24 mars 2004 / édité par Amakoé P. Adoléhoumé; avec la collaboration de INRETS (France), LET (France), IRD (Sénégal), MIET (Sénégal).
- Nations Unies (1962) : *Transport et développement en Afrique de l'Ouest*, Nations Unies, New York.
- PISON, G. ; HILL, K. ; COHEN, B. ; FOOTE, K. (1997) : *Les changements démographiques au Sénégal*, P.U.F, Paris, trad. par LUX. A et DESGREES DU LOU, A.
- PUMAIN, D. ; BEGUIN, M. (1994) : *La représentation des données géographiques*, Armand Colin, Paris
- PUMAIN, D. ; SAINT-JULIEN, T. (1997) : *L'analyse spatiale, tome 1, les localisations dans l'espace*, Armand Colin, Paris
- PUMAIN, D. ; SAINT-JULIEN, T. (1997) : *L'analyse spatiale, tome 2, interactions spatiales*, Armand Colin, Paris
- VAN CHI BONNARDEL R.N (1976) : *Vie de relations au Sénégal ; la circulation des biens*. Thèse Paris VII sous la direction de J. DRESCH.
- WIEL, M. (1999) ; *La transition urbaine, ou le passage de la ville-pédestre à la ville-motorisée*, Sprimont (Belgique) P. Mardaga, 1999

### *Publications universitaires/Articles*

- ACKERMANN, G. ; MERING, C. ; QUENSIERE, J. (2003) ; *Analysis of built-up areas extension on the Petite Côte region (Senegal) by remote sensing*, in Cybergeog, European Journal of Geography, n° 249, 9 Octobre 2003
- ADJAMAGBO, A. ; ANTOINE, P. (2002) : *Le Sénégal face au défi démographique*, in *La Société Sénégalaise entre le global et le local*, sous la direction de Moumar Coumba DIOP, Paris, Karthala, 2002, pp. 511 – 547

- ADOLEHOUME, B. (1999) : *Coopération française en Afrique Subsaharienne ; les enjeux de la sécurité routière*, Lettre de l'Institut des Sciences et Techniques de l'Équipement et de l'Environnement pour le Développement (ISTED), n° 16 – Décembre 1999
- ALVERGNE, C. (2004) : *Les enjeux géographiques du développement en Afrique de l'Ouest et du Centre, Pour une relecture des articulations villes – campagnes*
- BARRY, M.D. ; THIAO, D. ; NDAW, S. (2002) : *Les statistiques de la pêche maritime sénégalaise dans la base régionale StatBase*, Actes du symposium, Dakar (Sénégal), 24 – 28 Juin 2002.
- BAZONZI, J.M. (2005) : *Systèmes de transport pour un développement intégré de l'Afrique ; vers un réseau routier et ferroviaire panafricain*, CODESRIA, Maputo, décembre 2005
- Sous la direction de BERTHOLET, F. (2004) : *Le secteur des transports routiers au Sénégal*, Juin 2004.
- BOCCANFUSO, D. ; SAVARD, L. (2005) ; *Analyse d'impacts de la construction de l'autoroute Dakar-Thiès : un modèle équilibre général calculable multi-ménages intégrés*, Cahier de Recherche GREDE/Groupe de Recherche en Economie et Développement International
- BOCQUIER, P. (1999) : *La transition urbaine est-elle achevée en Afrique Subsaharienne ?*, in « La Chronique du CEPED », Université Paris VI
- BULTYNCK, P. (1999) ; *Dysfonctionnement du transport urbain et pollution de l'air à Dakar*, Note Technique n°19 du PPTASS, mai 1999, Banque Mondiale
- CHAUVEAU, J.P (1989) : *Histoire de la pêche industrielle au Sénégal et politiques d'industrialisation*, in « Cahier des Sciences Humaines », 25 (1-2)1989 : 237 – 258
- CHRISTIE, I. (2004) : *Le tourisme au Sénégal*, Banque Mondiale
- Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest (2005) : *Atlas régional des transports et des télécommunications dans la CEDEAO*.
- DEME, A. (2008) ; *Hausse de 26% dans les transports, la Grande Côte à Mbour*, article paru dans *Le Quotidien* – 05/07/2008
- DIAGNE, D. (2007) : *Pourquoi les jeunes ruraux ne veulent pas rester au village ! Enseignements et initiatives de la Fongs au Sénégal*, in *Grain de Sel*, n° 38

- Direction de l'Océanographie et des Pêches Maritimes (1995) : *La pêche artisanale maritime au Sénégal*, Documentation D.O.P.M
- GADAL, S. (2006) : *Urbanisations littorales et développement durable en Afrique de l'Ouest*, IRD, Versailles – Saint-Quentin-En-Yvelines.
- GODARD, X. (2001) : *Poverty and urban transport ; learning from african cities*, Acte du Séminaire du CODATU (Coopération pour le Développement et l'Amélioration du Transport Urbain), Pretoria, 16 – 21 Juillet 2001
- HARDING, A. ; PALSSON, G. ; RABALLAND, G. (2007) : *Port et transport maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre ; les défis à relever*, Programme de Politiques de Transport en Afrique Subsaharienne, Document de travail SSATP n° 84F
- HOWSON, C. (2005) : *L'intégration du genre dans les politiques publiques de la banque mondiale : exemple des politiques de transport au Sénégal*, Master PDAPS, IEP Bordeaux
- Infosen (www.infosen.sn) ; *Mbour : paralysie et perturbation du secteur des transports*, article du 4 Mars 2009
- LESOURD, M. ; NINOT, O. (2005) : *Un divorce au Sénégal ; le chemin de fer « Dakar-Niger » et la route Nationale*, LEDRA, Département de Géographie de l'Université de Rouen
- LOMBARD, J. (2003) : *Sénégal ; des dérives du système de transport à la catastrophe du Joola*, IRD, Afrique Contemporaine, Automne 2003
- LOMBARD, J. (2003) : *Tribune Transport Sénégalais ; un avenir sombre*, Sciences Au Sud, journal de l'IRD, n°18 – Janvier-Février 2003
- LOMBARD, J. ; MBACKE SECK, S. (2009) : *Mouridoulahi ou les logiques d'investissement des mourides dans le transport au Sénégal*, l'Harmattan, Paris
- MAUNDER, D. ; DAVIS, A. ; BRYCESON, D. ; HOWE, J. ; MBARA, T. ONWENG, T. (2001) ; *Sustainable livelihoods, mobility and access needs in urban and periurban areas*, Acte du Séminaire du CODATU (Coopération pour le Développement et l'Amélioration du Transport Urbain), Pretoria, 16 – 21 Juillet 2001
- NINOT, O. (2004) : *Transports, territoire, pauvreté, des systèmes en interaction qui s'auto-entretiennent dans la région périphérique et frontalière de Tambacounda*, Acte du SITRASS 7 « Mobilités et systèmes de transport en Afrique Sub-saharienne : les défis de la pauvreté », Dakar, 22-24 Mars 2004

- NINOT, O. (2004) : *Pour une lecture critique des circulations entre villes et campagnes dans les pays du Sud ; l'exemple du Sénégal*, Université de Rouen.
- SAKHO, Pap (2004) : *Dakar et le littoral*, in Atlas Jeune Afrique
- THIAM, O. (2008) : *L'axe Dakar-Touba, analyse spatiale d'un corridor urbain émergent*, Thèse pour l'obtention du doctorat de géographie, U.M.R 6012 ESPACE-CNRS, Université d'Avignon, 308 pages.
- THIAM, O. (2007) : *Dynamiques rurales et dynamiques urbaines dans la partie Centre-ouest du Sénégal ; analyse spatiale de l'évolution du peuplement par la méthode des noyaux*, RPT Modys - Rencontre de Doctorants – 19 et 20 Décembre 2007, Avignon.
- SAHABANA, M. (2003) : *Le Joola, Ndiaga Ndiayes, car rapides... les victimes des transports en commun, l'affaire de tous ?*, Article paru dans la revue *Transports* n. 419, pp. 177 – 180
- SAMBA, A. ; TURMINE, V. (2007) : *Le littoral de Mbour ; usages, conflits et perspectives de planification spatiale*, Gestion Intégrée des Zones Côtières en Afrique de l'Ouest, IRD, Venise 14 – 17 Mars 2007.

### *Publications étatiques*

- Agence Nationale chargée de la promotion de l'investissement et des grands travaux (2007) ; *Autoroute à péage Dakar – Diam Niado*, APIX
- Agence Nationale chargée de la promotion de l'investissement et des grands travaux (2004) ; *Autoroute Dakar-Thiès ; étude d'acceptabilité et de sensibilité au péage*, Rapport Final, Note de Synthèse
- AMPMD (2007) ; *Projet de la plateforme du Millénaire de Diamniado ; Analyse préalable de son impact sur la pauvreté*, Rapport final, 16 Mars 2007
- GRAILLOT, A. (2004) : *Mise en place de liaisons maritimes pour la desserte de la Casamance et des zones balnéaires du Sénégal*, Conseil Général des Ponts et Chaussées, rapport n° 2004 – 0250 – 01, Novembre 2004
- Mission de Formulation et Gestion du MCA Sénégal (2008) : *Concept Paper Infrastructures Routières ; proposition du Sénégal au MCC*

## *Publications statistiques*

- ANSD/DPS (2007) : *Enquête de suivi de la pauvreté au Sénégal, ESPS 2005 – 2006*, Rapport National.
- ANSD/DPS (2002) : *La Pêche Maritime Sénégalaise*, in Situation Economique et Sociale du Sénégal.
- ANSD/DPS (2005, 2006 & 2007) : *Situations Economiques et Sociales* de toutes les régions du Sénégal
- ANSD/DPS (2008) : *Monographie de la pêche artisanale et de la forêt*, Rapport Final
- ANSD/DPS (2002) : *Recensement Général de la Population et de l'Habitat III (R.G.P.H III)*, Rapport National de Présentation
- Direction des Transports Terrestres (2007) : *Mémento des transports terrestres*, Rapport Final 2008
- Ministère de l'équipement et des transports terrestres ; *Campagne de Comptage Routier National*, éditions de 1993, 1996 et 2001, Dakar

## Table des matières

<b>Première Partie : « Ville et transports au Sénégal ; contexte de l'étude et aspects méthodologiques » .....</b>	<b>8</b>
Introduction à la première partie .....	9
ETUDIER LES TRANSPORTS AU SENEGAL : CONTEXTE DE L'ETUDE .....	11
Historique des transports routiers au Sénégal : « La conquête de l'Est » .....	11
<i>Avant l'indépendance : construire pour exporter</i> .....	11
<i>Après l'indépendance : améliorer et reconstruire</i> .....	12
Le réseau routier sénégalais et ses problèmes aujourd'hui .....	14
<i>Une toile routière déséquilibrée</i> .....	14
<i>Des routes en mauvais état</i> .....	15
<i>Des problèmes politiques liés à la route</i> .....	16
<i>Des problèmes liés à la sécurité</i> .....	17
TRANSPORT, DEVELOPPEMENT ET URBANISATION AU SENEGAL .....	19
L'émergence des pôles secondaires au Sénégal .....	19
Systèmes et sous systèmes urbains .....	23
<i>Présentation du système urbain sénégalais</i> .....	23
<i>Représenter les systèmes urbains</i> .....	24
Exploiter les données des comptages routiers .....	27
<i>Présentation de la méthode des comptages routiers</i> .....	27
<i>Quelques insuffisances dans la méthode</i> .....	29
<i>Cartographie des données de comptages routiers</i> .....	30
ETUDIER L'AXE DAKAR – MBOUR : SOURCES ET METHODES .....	32
Les sources statistiques .....	32
Enquêtes de terrain et jeux d'acteurs .....	33
Conclusion de la première partie .....	37



<b>Deuxième Partie : « L’axe Dakar – Mbour : fruit de l’extension de la capitale » .....</b>	<b>38</b>
Introduction à la deuxième partie .....	39
<b>LA MACROCEPHALIE D’UNE CAPITALE QUI « NE VIT PAS A L’HEURE AFRICAINE.....</b>	<b>40</b>
Le développement de Dakar : les formes spatiales d’une concentration démographique .....	40
<i>L’organisation spatiale de la ville .....</i>	<i>40</i>
<i>L’essor des « Pikine » .....</i>	<i>42</i>
Dakar : là où tout commence et tout finit ? .....	45
<i>L’importance du port de Dakar en Afrique de l’Ouest.....</i>	<i>45</i>
<b>ORGANISATION DE L’ESPACE AUTOUR DE L’AXE DAKAR – MBOUR : LA COUPURE DE LA ROUTE....</b>	<b>47</b>
Au Nord de la route : l’espace industriel .....	49
<i>Les infrastructures existantes .....</i>	<i>49</i>
<i>Les infrastructures en devenir.....</i>	<i>52</i>
Au Sud de la route : l’espace touristique.....	55
<i>L’organisation spatiale du Sud de l’axe Dakar – Mbour .....</i>	<i>55</i>
<i>Des projets pour la Petite Côte .....</i>	<i>57</i>
<b>ROLE DE L’AXE DAKAR – MBOUR DANS LES ECHANGES AUX ECHELLES REGIONALES ET LOCALES ..</b>	<b>58</b>
Quantifier les flux grâce aux données des comptages routiers .....	58
<i>Un axe reliant deux régions dynamiques .....</i>	<i>58</i>
<i>Un axe majeur à une échelle locale .....</i>	<i>60</i>
Un placement idéal à plusieurs échelles .....	62
<i>A petite échelle : aspects internationaux.....</i>	<i>62</i>
<i>A la rencontre des acteurs : l’enquête de la gare routière de Dakar Pompiers .....</i>	<i>64</i>
Conclusion de la deuxième partie .....	66
<b>Troisième Partie : « Face à la capitale : le développement de Mbour ».....</b>	<b>68</b>
Introduction à la troisième partie.....	69
<b>PRESENTATION DE LA VILLE DE MBOUR ET DE SON ORGANISATION SPATIALE .....</b>	<b>71</b>
Les raisons d’une croissance exceptionnelle .....	71
<i>Pourquoi Mbour ?.....</i>	<i>72</i>

La ville : creuset du développement ? .....	75
LE ROLE ECONOMIQUE DU LITTORAL DANS L'ORGANISATION ET LA CROISSANCE DE MBOUR.....	80
Le tourisme .....	81
La pêche .....	84
« La rançon du succès » .....	91
« <i>The Cocain Coast</i> » .....	91
<i>Autres problèmes rencontrés par Mbour</i> .....	92
Conclusion de la troisième partie .....	93

## Table des cartes

Carte n. 0 : Carte de localisation du Sénégal et des principales villes citées .....	4
Carte n. 1 : Le réseau routier sénégalais lors du second PAST .....	13
Carte n. 2 : Le réseau routier sénégalais lors du cinquième PAST .....	14
Carte n. 3 : Réseau routier et réseau urbain au Sénégal en 2005.....	22
Carte n. 4 : Sous-systèmes urbains du Sénégal en 1984 .....	25
Carte n. 5 : Les tronçons concernés par les comptages routiers .....	28
Carte n. 6 : Trafic journalier moyen au Sénégal en 1996 .....	31
Carte n. 7 : Densités d'occupations des arrondissements de la région de Dakar .....	43
Carte n. 8 : Densités d'occupation des communes d'arrondissement de la région de Dakar .....	44
Carte n. 9 : Trafic portuaires de conteneurs en Afrique de l'Ouest .....	46
Carte n. 10 : Divisions spatiales de l'axe Dakar - Mbour.....	48
Carte n. 11 : Migrations internes au Sénégal .....	74
Carte n. 12 : L'organisation spatiale de Mbour.....	76
Carte n. 13 : Mbour, principal pôle démographique de la Petite Côte .....	79
Carte n. 14 : Capacités d'hébergement en 1998 au Sénégal .....	82
Carte n. 15 : La pêche artisanale au Sénégal en 1998.....	86
Carte n. 17 : Concurrence pour l'espace et conflits littoraux à Mbour .....	89

## Table des figures

Vue Satellite n. 1 : La gare routière de Dakar Pompiers .....	65
Schéma n. 1 : Structuration spatiale de la pêche dans le port de Mbour .....	88

## Table des tableaux

Tableau n. 1 : Age des véhicules au Sénégal.....	17
Tableau n. 2 : Les dix plus grandes villes du Sénégal et leurs effectifs démographiques.....	20
Tableau n. 3 : Trafic routier des régions de Dakar et Thiès.....	59
Tableau n. 4 : Trafic routier du tronçon Dakar – Mbour.....	61
Tableau n. 5 : La croissance démographique de Mbour .....	72

## Table des photographies

Photographie n. 1 : La route de la Gambie, entre Kaolack et Passi .....	15
Photographie n. 2 : Epaves sur la route de Saint-Louis et Fatick .....	18
Photographie n. 3 : Mon interprète et un coxeur posent dans la gare routière de Dakar .....	35
Photographie n. 4 : Moussa Traoré, malien assurant la liaison Dakar – Bamako en bus .....	36
Photographie n. 5 : Vue de Dakar Plateau .....	41
Photographie n. 6 : Panneau publicitaire annonçant les usines Kirène .....	50
Photographie n. 7 : Allées et venues de camions depuis la N1 vers les <i>Cimenteries du Sahel</i> .....	51
Photographie n. 8 : Chantier de l'aéroport Blaise Diagne.....	54
Photographie n. 9 : Une rue de Beydekh, bidonville en voie d'intégration .....	77
Photographie n. 10 : Le rond point d'entrée de Saly – Portudal.....	81