

Concentration urbaine à Dakar, mobilité en question et gouvernance territoriale

Urban concentration in Dakar, mobility issues and territorial governance

¹NDIAYE Mame Birame

Résumé

La géographie de Dakar, qui s'apparente à une presqu'île, a considérablement déteint sur son organisation et son occupation de l'espace urbain. Avec 0,3% du territoire nationale, Dakar est de loin la ville la plus peuplée et la plus urbanisée du Sénégal. La concentration de quasiment toutes les activités depuis l'époque coloniale, sources d'attraction de population et de déséquilibre territorial, a rendu les conditions d'existence et de mobilité très ardues. Les fonctions administratives et économiques que cumule la capitale ont fait apparaître une forme d'hierarchisation des villes à l'origine d'une forte urbanisation.

L'accession du Sénégal à l'indépendance, en 1960, n'a pas apporté de changements significatifs malgré une politique de décentralisation engagée depuis les années 1970 et même bien avant. La morphologie sociale, la question de la stratification sociale en constante évolution et ses liens avec la morphologie urbaine repose le débat sur l'efficacité des politiques publiques urbaines.

Ce travail s'intéresse à la problématique de l'urbanisation brutale, de l'aménagement urbain et de leurs conséquences sur la mobilité urbaine à Dakar. La mobilité entendue comme la capacité à se déplacer et les modalités qui permettent ces déplacements, est devenue un enjeu stratégique. Cette étude pose l'hypothèse selon laquelle les difficultés de mobilité urbaine à Dakar sont liées à la forte concentration de l'activité économique et administrative dans un espace déterminé et à l'aménagement urbain. Sa réalisation a nécessité une approche théorique fondamentale basée sur l'exploitation de la documentation disponible suivie d'une phase descriptive de la situation.

Mots clés : Dakar, Concentration, Mobilité, Gouvernance, Décentralisation

Abstract

The geography of Dakar, which is similar to a peninsula, has had a considerable impact on its organization and occupation of urban space. With 0.3% of the national territory, Dakar is by far the most populated and most urbanized city in Senegal. The concentration of almost all activities since the colonial era, sources of population attraction and territorial imbalance, has made the conditions of existence and mobility very difficult. The administrative and economic functions that the capital combines have revealed a form of hierarchy of cities at the origin of strong urbanization.

Senegal's accession to independence in 1960 did not bring significant changes despite a policy of decentralization initiated since the 1970s and even well before. Social morphology, the question of constantly evolving social stratification and its links with urban morphology rests the debate on the effectiveness of urban public policies.

This work focuses on the problem of brutal urbanization, urban planning and their consequences on urban mobility in Dakar. Mobility, understood as the ability to move and the modalities that allow these movements, has become a strategic issue. This study poses the hypothesis that the difficulties of urban mobility in Dakar are linked to the high concentration of economic and administrative activity in a specific area and to urban development. Its realization required a fundamental theoretical approach based on the exploitation of available documentation followed by a descriptive phase of the situation.

Keywords: Dakar, Concentration, Mobility, Governance, Decentralization

Introduction

La ville, lieu de la diversité et de la concentration humaine, est aussi un lieu de coexistence où se réalise une délicate alchimie entre des groupes sociaux d'origines diverses. La ville d'aujourd'hui a connu de profonds changements spatiaux et sociaux provoquant ainsi une « crise urbaine » aux caractéristiques diverses et persistantes. C'est dans ce contexte urbain en profonde crise que s'est engagé, au milieu des années 1980, le processus de décentralisation en Afrique. Au Sénégal, la décentralisation est liée à son histoire politique et administrative. Engagée juste après l'indépendance, elle a connu une nouvelle phase avec la création en 1972, des communautés rurales en tant que collectivités locales. La décentralisation est fondée sur l'idée selon laquelle les citoyens sont liés par des intérêts communs et que les affaires locales seront mieux gérées si elles sont prises en charge au niveau local. Cependant, le contexte de la ville de Dakar, principal pôle attractif, concentrant les fonctions les plus importantes du territoire national sénégalais rendent encore plus complexe la question urbaine.

La région de Dakar est donc marquée par une urbanisation mal contrôlée avec la prolifération de quartiers dits « spontanés ». Les insuffisances de son système actuel de planification urbaine entraînent un manque de maîtrise de l'espace urbain et une dégradation du cadre de vie. Encore plus problématique, la région de Dakar est une presqu'île entourée par la mer et dotée de 70 kilomètres de côtes. Elle s'étend sur une superficie de 550 km² et se démarque de loin des autres localités du pays avec une densité de 6 973 habitants au km² sur 0,3% du territoire national¹. Elle accueille à elle seule 48,7 % de la population urbaine, 90 % industries et 80 % infrastructures (ANSD, 2015, p.32). L'aménagement urbain de la région de Dakar est caractérisé par des déséquilibres spatiaux énormes. La concentration urbaine incontrôlée a créé une structure urbaine déséquilibrée avec la concentration des fonctions commerciales au centre-ville de Dakar. Ce qui entraîne des difficultés de mobilité avec une forte congestion de la circulation notamment aux heures de pointe.

Aujourd'hui, l'Etat s'efforce de contrôler la croissance urbaine de Dakar en élaborant des Plans Directeurs d'Urbanisme², mais sans beaucoup de succès. C'est dans un tel contexte que nous engageons ce travail, avec comme objectif, de comprendre les enjeux de la concentration urbaine à Dakar et leurs conséquences sur la mobilité. La méthodologie utilisée relève d'une approche théorique fondamentale. Elle s'appuie sur une recherche documentaire basée sur

¹ Agence nationale de la statistique et de la démographie (ANSD), 2015, Rapport Projection de la population du Sénégal 2013 – 2063.

² L'Etat du Sénégal a élaboré des Plans directeurs d'urbanisme en 1980 et 2000 mais avant, il y avait déjà ceux de 1948 et de 1967. Ensuite le Plan directeur d'urbanisme de Dakar horizon 2025, élaboré en 2000 et approuvé en 2009 était peu efficace en raison notamment d'une insuffisante prise en compte des réalités locales, d'un défaut de participation des collectivités territoriales et des populations dans son élaboration.

l'exploitation de documents disponibles. Nous avons procédé à un tri de sources documentaires parlant des questions d'urbanisation et de ville particulièrement de Dakar afin de mieux appréhender la problématique de la concentration humaine à Dakar. Ce qui nous orienté vers les bibliothèques universitaire et facultaire des lettres et sciences humaines de Dakar, à nos propres documentations et à d'autres sources en ligne.

1. Aux origines de la concentration urbaine

Le XIXe siècle a été la période où les européens ont promu le fait urbain en Afrique et au Sénégal. Certaines villes ont cumulé des fonctions administratives et économiques. Ce qui s'est traduit par une sélection décisive parmi les villes « utiles ». Dans la plupart des pays d'Afrique de l'Ouest se pose la problématique de l'occupation et du déséquilibre dans l'occupation de l'espace. « Le Sénégal ne fait pas exception à ces grandes disparités territoriales puisque les deux tiers de sa population occupent environ le cinquième de sa superficie totale » (M. M. DIAKHATE, 2011, p.131). Sa capitale, Dakar, concentre environ 50% de la population urbaine du pays et 23% de la population totale (ANSD, 2013, p.35). La région de Dakar accueille 48,7 % de la population urbaine, 90 % des industries et 80 % des infrastructures. L'expansion de Dakar s'est faite naturellement avec l'afflux des populations en provenance des zones rurales, à cause surtout de l'implantation d'industries, du développement du marché des affaires, de l'activité touristique et de l'urbanisation. L'économie sénégalaise est donc définitivement portée par les villes, notamment Dakar, où se concentrent les activités des secteurs secondaire et tertiaire. Le PIB urbain se répartit à hauteur des deux tiers sur la région de Dakar et d'un tiers sur les autres villes du pays. Les entreprises sont concentrées à 65 % à Dakar (ANSD, 2013, p.46).

Dakar concentre aussi 62 % des ouvertures d'entreprises et plus de 52 % des emplois générés. La répartition inégale des activités entre les villes est également illustrée par les données sur la patente dont le produit revient en totalité aux communes. « 87 % des produits de la patente sont recouverts dans la région de Dakar qui concentre 50 % de la population communale urbaine » (A.M. SENE et al. 2016, P.12). Les principales villes de l'intérieur, qui représentent 33 % de la population communale, ne concentrent que 10 % du produit de la patente. « Les autres communes qui concentrent 17 % de la population communale recouvrent 3 % du produit de la patente au niveau national » (ANSD, 2013, p.21). L'aménagement urbain de la région de Dakar est caractérisé par des déséquilibres en termes de localisation géographique et de distribution des infrastructures et services urbains. L'étalement urbain incontrôlé a créé une structure urbaine déséquilibrée avec la concentration des fonctions commerciales au centre-ville de Dakar. Ce qui entraîne une forte congestion de la circulation notamment aux heures

de pointe. Le développement d'infrastructures et d'établissements publics n'a pas accompagné le rythme de l'urbanisation rapide et le décalage ainsi créé a conduit à la détérioration du cadre et des conditions de vie des populations. Le Gouvernement du Sénégal s'est efforcé de contrôler la croissance urbaine de Dakar en élaborant des Plans Directeurs d'Urbanisme (1948, 1967, 1980 et 2000), mais sans beaucoup de succès.

Cette situation est liée aux processus d'occupation des territoires, au tout début, par les colonisateurs, qui se traduisent par une organisation de l'espace liée aux conditions de développement et de domination de type capitaliste et à la construction de pôles de croissance basée sur une logique spatiale et sélective. Ainsi, il y a un déséquilibre dans la croissance régionale, locale et urbaine : les territoires intérieurs sont souvent moins attrayants que les territoires côtiers. Pourtant, le Sénégal dispose d'une politique nationale d'aménagement du territoire qui repose sur le Plan national d'aménagement du territoire (PNAT). Cet instrument, adopté en janvier 1997, est jusqu'à ce jour le document phare de référence du pays. Sur le plan spatial, la stratégie proposée par le PNAT est de veiller à l'atténuation des disparités de revenus et de niveaux de vie entre régions naturelles et collectivités locales. Il y a toutefois un décalage entre le discours et la pratique : l'évaluation des politiques publiques d'aménagement du territoire depuis son indépendance, en 1960, montre l'insuffisance d'une réelle volonté politique travaillant pour la promotion des territoires. Ainsi selon A. M. SENE, (2016, p.18), le Plan national d'aménagement et de développement territorial (PNADT³) qui s'est substitué au PNAT est un levier important pour la mise en œuvre de l'Acte 3⁴ de la décentralisation institué en 2013.

2. Attractivité de la ville

À l'image de toutes les grandes villes africaines, le choix de faire de Dakar la capitale du Sénégal ne relève pas du hasard. À l'indépendance nationale, les nouvelles autorités locales ont pris l'option de s'appuyer sur les politiques coloniales pour bâtir un modèle de gouvernance locale. Ce qui va, sous l'effet des crises et sécheresses à répétition, pousser les

³L'objectif du Plan national d'Aménagement et de développement territorial (PNADT) est de promouvoir le développement du Sénégal à partir de ces territoires par une bonne structuration de l'espace et une valorisation durable des ressources et potentiels des territoires.

⁴L'adoption de l'Acte III (Loi 2013-10 du 28 décembre 2013) a conduit à la communalisation intégrale et a permis à toutes les collectivités territoriales d'exploiter les nouvelles opportunités qui leur sont offertes à savoir améliorer, par des équipements, la plateforme minimale des infrastructures socio-économiques de base, recruter du personnel qualifié et accéder facilement aux financements des partenaires au développement et de la coopération décentralisée. L'acte III de la décentralisation est une politique de l'Etat qui a consisté à renforcer les pouvoirs des collectivités locales à travers le transfert de cinq autres compétences qui viennent s'ajouter aux neuf premières (agriculture, élevage et production animale, la pêche, le tourisme et l'hydraulique). L'objectif était de faire des collectivités territoriales des « territoires viables, compétitifs et porteurs de développement durable à l'horizon 2022 ».

populations de l'intérieur à se lancer dans de vastes mouvements d'exode rural. À l'époque, pour faire des études notamment supérieures, il fallait aller ou dans quelques villes privilégiées disposant d'écoles secondaires ou de lycées. De même pour la formation, la santé, l'emploi, ou de tout ce qui relève des services sociaux de base. « Dakar était donc le centre privilégié où on avait la chance de trouver tous les services sociaux » (L. V. THOMAS, 1972, p.108).

L'urbanisation de Dakar est donc la conséquence de choix politiques quelquefois largement inspirés du système colonial. Pour bien comprendre la rapidité de la croissance urbaine, il est nécessaire d'en analyser les causes fondamentales qui sont l'arrivée massive d'hommes et de femme, mais aussi les dynamiques démographiques internes. Ce deuxième facteur ayant depuis les années 1990 pris le dessus sur l'exode rural. À partir de la décennie 80-90, il a été considéré que le premier facteur d'urbanisation ne relève plus seulement de l'exode massif de populations, mais aussi de la forte natalité urbaine.

Aujourd'hui, on ne peut dissocier l'urbanisation de nos cités de la politique en général et des choix politiques en particulier. D'abord pour des raisons économiques et stratégiques, l'administration coloniale a opéré des choix, à l'origine de la plupart de la situation des villes africaines aujourd'hui y compris le choix même de ces villes, de leur position et de leur utilité. Ensuite l'édification d'infrastructures administratives, d'écoles, d'universités, de structures de santé etc. a beaucoup contribué à faire de Dakar, la ville la plus peuplée du pays avec près de quatre millions de populations⁵. Les politiques opérées par les autorités étatiques de nos pays nouvellement indépendants ont consisté donc à maintenir les mêmes stratégies en matière de gouvernance. Ce qui a largement contribué à la forte poussée démographique et à la concentration brutale et quelquefois sauvage de Dakar.

3. Inégalité et déséquilibre territorial

Dakar est une agglomération cosmopolite, où l'on note une grande diversité du tissu urbain, avec la cohabitation entre zone lotie et non lotie, l'habitat régulier et irrégulier, l'habitat individuel et collectif, etc. Cette diversité témoigne d'une certaine hétérogénéité sociale, avec une cohabitation entre les riches et les pauvres, les secteurs formel et informel, etc. Il faut dire que le dualisme, qui veut que les zones centrales et périphériques soient respectivement peuplées par des populations riches et pauvres, n'est pas toujours établi. Dakar a toujours joué un rôle économique et politique important. La ville a traversé différentes phases dans son développement : d'abord cité symbole de la traite négrière avec l'île de Gorée, ensuite pôle de

⁵ Selon l'Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD), la population de Dakar en 2021 est estimée à 3 938358 habitants.

colonisation, en étant la capitale de l'Afrique occidentale française (AOF), et aujourd'hui première ville par sa taille. Les colons se sont d'abord installés à Gorée et ne voulaient pas cohabiter avec la population indigène

La démographie galopante sur la petite île de Gorée, qui devenait de plus en plus étroite, a poussé le capitaine de vaisseau Protêt à fonder la ville, en 1857. Mais, ce fut véritablement dans les années 1960 que le fait urbain s'est réellement accéléré à Dakar. La ville était devenue un pôle attirant sans cesse de nouveaux venus rêvant d'un monde meilleur. Les populations nouvellement installées stimulèrent la croissance engendrant d'énormes disparités économiques, infrastructurelles, sociales entre les villes. Dakar concentre dès lors l'essentiel des services publics hérités de l'époque coloniale et maintenus voire renforcés par les nouvelles autorités étatiques. Cette accumulation s'est traduite dans la morphologie urbaine par la prolifération d'immeubles à usages d'habitation et professionnels drainant plusieurs fonctionnaires.

Malgré une prise de conscience, quelquefois tardive, des nouvelles autorités étatiques et une volonté de rééquilibrer les cités, le phénomène de rurbanisation de Dakar est toujours d'actualité. La capitale Dakar ou même la grande ville à fonction économique élargie a ainsi capté les forces vives des régions de l'intérieur, créant des systèmes urbains primatiaux. Si toutes les régions du Sénégal concourent à la croissance urbaine, la diffusion du fait urbain demeure très inégale. Les littoraux et régions qui ont eu un passé avec le fait colonial sont encore les axes privilégiés de l'urbanisation, même si les régions de l'intérieurs enregistre des taux de croissance soutenus. La grande équation est qu'après plus d'un demi-siècle d'existence ou d'indépendance, pourquoi persistent toujours les inégalités régionales et où la capitale, Dakar, rassemble toujours les principaux avantages cumulatifs favorables à la pérennisation de sa position de domination.

Au-delà des particularités géographiques et des héritages historiques, la situation de Dakar est largement le résultat de la hiérarchisation et de l'organisation des fonctions politiques, administratives et économiques nées de la période pré-indépendance. Parce que les nouvelles autorités étatiques utilisent des modèles urbanistiques importés et parce qu'elles agglomèrent des populations très pauvres de manière inappropriée que l'on assiste depuis les années 1980 à une façon d'occuper l'espace urbain consécutive à une explosion démographique. Au-delà de l'occupation anarchique de l'espace urbain dakarois, les autorités font face à de nouvelles difficultés comme notamment le problème de logement, de mobilité urbaine, de santé d'éducation ou encore de sécurité.

Confrontées à de redoutables problèmes d'organisation de l'espace, les autorités étatiques ont toujours tenté de planifier l'avenir de la capitale. C'est ainsi que des schémas d'aménagement et d'urbanisme ont été élaborés pour une occupation rationnelle du sol.

4. Les enjeux de la mobilité urbaine à Dakar

Les enjeux de la mobilité urbaine à Dakar sont d'ordres économiques d'une part, car c'est un maillon essentiel de compétitivité et de productivité des acteurs économiques dakarois et plus largement sénégalais. Ils sont aussi sociétaux, car c'est une mobilité, certes à problème, mais qui participe à l'amélioration de la qualité de vie des habitants, à leur sécurité et à l'augmentation de leur pouvoir d'achat. Et enfin, environnementaux d'autre part, notamment sur les enjeux d'émission de polluants, des Gaz à effet de serre et de nuisances sonores. Depuis déjà plusieurs décennies, l'ambition de Dakar de s'imposer comme une grande métropole africaine et mondiale, harmonieuse et durable, implique des efforts considérables en termes d'amélioration de la mobilité et de la qualité d'existence. Pour « répondre efficacement à ces enjeux et défis, l'Etat agit et met en œuvre différents projets structurants tels que l'amélioration des transports urbains de masse, porté par les projets du Train Express Régional (TER) et du Bus Transit Rapide (BRT). La restructuration et l'amélioration du réseau de transport public, la meilleure gestion de la circulation et du stationnement, la planification sur le long terme avec le futur plan de mobilité urbaine soutenable à l'horizon 2035 sont autant de projets allant dans le sens d'un maillage durable et efficient de cette agglomération en pleine transaction.

Le transport est une activité transversale qui joue un rôle fondamental dans tout processus de développement socioéconomique. Il influe sur toutes les facettes de l'économie, notamment sur la mobilité de la main d'œuvre, sur le social et sur l'environnement. « Le transport routier occupe une place importante dans la mobilité quotidienne des populations et le sous-secteur des transports en commun est la plus importante de cette composante des transports » (A. B. FAYE, 2017, p.78). Dakar, à l'instar des autres capitales de la sous-région, est aujourd'hui confrontée à d'énormes problèmes qui peuvent se lire à travers la mobilité et ses conséquences.

En d'autres termes, « l'utilisation spatiale de la région de Dakar est caractérisée par une concentration des activités commerciales, administratives et institutionnelles au niveau du Plateau et des activités industrielles aux alentours du Port et le long du littoral Sud (département de Dakar) » (A. B. FAYE, 2017, p.92). Les mouvements pendulaires entre le Centre et la proche banlieue constituent l'essentiel des flux de déplacements motorisés en raison de cette concentration des services et équipements publics dans la zone du Plateau. Le

reste du territoire est à dominante résidentielle. L'épuisement des réserves foncières dans les Départements de Dakar et de Guédiawaye fait qu'on assiste à une concentration humaine dans ces localités, mais aussi à un report de la population sur les Départements de Pikine et Rufisque. Ce qui se traduit par un étalement urbain vers les secteurs Nord-est de la région. Parmi les difficultés empêchant une utilisation efficace et économe donc rationnelle des espaces urbains, figure l'occupation anarchique de l'espace urbain par les activités informelles. Il y a également le manque de services de base, en particulier l'éclairage public et l'assainissement dans certains quartiers ainsi que les défaillances au niveau de la mise en œuvre des Plans d'Urbanisme de Détails (PUD) qui nuisent à la fluidité de la circulation, à la préservation de l'environnement urbain et la protection des sites naturels (CETUD, 2007⁶&PDUD 2025⁷).

Les déplacements dans la région de Dakar sont affectés par la disponibilité ou non des équipements liés à l'éclairage public, aux routes carrossables, aux transports en commun, aux trottoirs et passages piétons. C'est davantage dans l'habitat informel en banlieue où ils font le plus défaut. La marche qui représente 70 % des déplacements à Dakar est confrontée à des gênes issues des caractéristiques de l'environnement urbain et qui sont très largement ressenties au sein de la population. Les passerelles mises en place pour permettre la traversée en toute sécurité des grands axes routiers sont différemment appréciées. Elles représentent une gêne pour la plupart des personnes, vraisemblablement du fait qu'elles induisent des efforts supplémentaires pour les piétons en rallongeant les parcours et en obligeant à monter et descendre des escaliers. Les piétons sont régulièrement affectés par la défaillance des passages piétonniers. Des phases réservées aux piétons au niveau des feux de circulation, des ouvrages de liaison ou de franchissement, des chemins piétonniers et des rues piétonnes sont très souvent obstrués. C'est davantage dans l'habitat informel en banlieue où ces carences

⁶Le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD) est un établissement public à caractère professionnel créé par la loi N° 97-01 du 10 mars 1997. Sa mission consiste à la mise en œuvre et au suivi de l'application de la politique sectorielle des transports publics urbains définie par l'Etat, pour la région de Dakar. Il s'agit essentiellement, d'organiser et de réguler l'offre de transport public urbain de voyageurs, de manière à améliorer durablement les conditions d'exploitation des opérateurs et, par conséquent, les déplacements des populations de l'agglomération dakaroise. Le CETUD est un cadre de concertation qui réunit l'Etat, les Collectivités locales et le Secteur privé. Les évolutions démographiques, économiques et sociales de l'agglomération dakaroise, l'émergence d'un nouveau cadre stratégique, ainsi que la collecte de nouvelles données conduisent aujourd'hui le CETUD à vouloir réviser le Plan de Déplacements Urbains de Dakar (PDUD). La révision de ce document élaboré en 2007 permettra de disposer d'une stratégie adaptée et renouvelée en matière de mobilité urbaine.

⁷Le Plan de Déplacements Urbains de Dakar (PDUD), à l'horizon 2025 a pour objectif de faciliter le déplacement des personnes, d'améliorer la compétitivité de l'économie, de l'efficacité et de la fiabilité des transports de voyageurs et de marchandises, de maîtriser l'aménagement du territoire. Il vise également à accroître la sécurité routière, à préserver l'environnement et à rehausser la qualité des espaces publics.

sont observées. « Peu de mesures sont prises pour assurer la sûreté et la sécurité des piétons « vulnérables » tels que les enfants, les femmes et les personnes âgées » (CETUD 2007&PDUD 2025).

5. Pour un début de solutions structurantes

Pour faire face à ces dysfonctionnements, le Plan de Déplacements Urbains de Dakar à l'horizon 2025 (PDUD 2025) a adopté vingt-cinq (25) projets pour un budget total de 647 043 000 000 FCFA afin d'améliorer la fluidité de déplacement des personnes. L'efficacité et la fiabilité du transport des marchandises, l'accroissement de la sécurité routière, la maîtrise l'aménagement en vue d'une gestion rationnelle de l'espace et une meilleure cohérence entre urbanisation et système de transport sont autant de perspectives pour la facilitation des déplacements urbains.

Deux nouveaux projets structurants de déplacement ont aussi été conçus à Dakar. Le Train Express Régional (TER) et le Bus Rapid Transit (BRT). Le TER traverse 18 communes situées dans les départements de Dakar, Pikine et Rufisque et sera réalisé en deux phases : la première allant de la gare de Dakar à Diamniadio (36 km) et la seconde de Diamniadio à l'AIBD (19 km). Le financement de la phase 1 du projet est de 483.3 milliard FCFA (Apix, 2013). Le TER transportera jusqu'à 115 000 passagers par jour et desservira 13 gares et haltes entre la banlieue de Dakar et la nouvelle ville de Diamniadio. Le BRT acheminera jusqu'à 300 000 voyageurs par jour sur une distance de 18,3 km, avec vingt-trois stations, traversant quatorze (14) communes de la gare routière de Petersen à la préfecture de Guédiawaye et disposera de 144 bus articulés. Son financement global est de 306 milliards. Le tarif du BRT est fixé à 300 FCFA sur le corridor.

Ces projets doivent être articulés avec des initiatives hardies d'amélioration des déplacements piétonniers et de promotion de l'habitat vertical pour faciliter les rabattements. Aussi, le tarif du TER devra-t-il être accessible aux populations à faible revenu afin d'en faire un moyen de transport de masse. Par rapport au niveau de satisfaction, les usagers du transport public jugent le coût d'utilisation du taxi élevé et celui du taxi clando accessible. Ils considèrent cependant le taxi clando comme un mode à risque. Le prix du transport est considéré comme le principal atout des cars rapides (cars de transport urbain) mais les usagers déplorent leur lenteur et les risques d'accident. Le *Ndiaga Ndiaye* (autre forme de cars de transport urbain) est handicapé, selon eux, par sa faible desserte spatiale alors que le bus Dakar *Dem Dikk* (bus de la société nationale de transport), bien que considéré comme le mode déplacement le plus sûr, est confronté à la durée du temps d'attente aux arrêts et à l'insuffisance de places assises. Les minibus AFTU sont très appréciés pour leur rapidité mais déplorent également le manque

de places à bord. Les deux qualités principales qu'ils reconnaissent au Petit Train Bleu (PTB) sont sa rapidité et son faible tarif. Cependant, les passagers estiment les arrêts éloignés de leur domicile. Les populations de la banlieue notamment de Pikine et Guédiawaye demeurent les plus affectées par les déficiences dans les déplacements urbains à cause notamment de l'hyper-concentration des activités dans le département de Dakar, de l'étalement urbain, du défaut d'aménagement, de lotissement et d'équipement de l'espace périurbain. L'amélioration de la qualité des déplacements des populations de la banlieue de Dakar passe inéluctablement par la maîtrise d'une urbanisation plus régulière.

6. Pour un rééquilibrage territorial limité

De nouvelles conceptions de l'aménagement du territoire dont l'un des mots-clés est la décentralisation ont également vu le jour dans le but de corriger les impairs et les inégalités territoriales. La planification du développement économique et social avec sa dimension territoriale a été une priorité des pouvoirs publics dans les années 1960, période des indépendances. Depuis la création du Bureau d'Aménagement des Terroirs et Villages en 1961, puis, du Service de l'Aménagement du Territoire en 1962, transformé en Direction de l'Aménagement du Territoire en 1967, les premières actions de cette planification spatiale fondée sur la vision du socialisme africain et l'autogestion rurale, ont permis de jeter les bases des premiers découpages administratifs au niveau régional.

Une décentralisation prudente, progressive et irréversible était enclenchée dès le début des années 1970 avec une première réforme majeure en 1972. Une approche plus institutionnelle et plus administrative du développement local fut mise sur pied avec l'avènement des communautés rurales consacré par la loi 72-02 du 1^{er} février 1972 relative à l'organisation de l'administration territoriale. Cette réforme pose l'acte précurseur de la liberté locale plus affirmée avec la création des Communautés rurales puis en 1996, à la régionalisation avec l'érection de la région en collectivités locales puis en 2013 à la création de communes d'arrondissements et des collectivités territoriales plus compétitives et porteuses de développement durable.

L'objectif final est de partir des manquements des différentes politiques publiques jusque-là, à l'origine de la rurbanisation des grandes villes comme Dakar, pour corriger les inégalités territoriales, œuvrer pour une équité territoriale et une meilleure répartition des ressources en vue d'un développement inclusif. C'est dans cette dynamique que le processus d'élaboration du Plan national d'Aménagement du Territoire (PNAT) fut entamé en 1977 et qui a abouti à la finalisation du Plan général d'Aménagement du Territoire (PGAT).

Le PNAT est donc composé du Plan général d'Aménagement du Territoire (PGAT) et des schémas régionaux d'Aménagement du Territoire dont les missions principales étaient, entre autres, la prise en charge de la dimension locale et régionale dans l'aménagement du territoire national.

Malgré une forte implication des acteurs dans l'élaboration du document aussi bien au niveau national que dans les régions, le PNAT n'a pas fait l'objet d'une stratégie de mise en œuvre effective. Les instruments et mécanismes de mise en œuvre qui ont été préconisés tels que la Loi d'Orientation pour l'Aménagement du Territoire (LOAT) et le Fonds d'impulsion à l'Aménagement du Territoire (FIAT) n'ont pas été efficacement mis en place.

Ainsi, au-delà de la pertinence des orientations du PNAT, le territoire national est encore marqué par des déséquilibres territoriaux importants d'une part entre Dakar, où se concentre l'essentiel de la population urbaine, et les autres régions et d'autre part entre la partie Ouest et l'Est du pays. Des disparités toujours visibles dans l'accès aux services sociaux de base notamment entre zones urbaines et zones rurales. Parallèlement une faible valorisation des ressources et potentialités des territoires jette le discrédit sur ces territoires. Ce qui se résume en une faible capacité d'intervention des collectivités locales avec un déficit d'intégration de certaines parties du territoire et de l'occupation des zones à risque.

Globalement, malgré quelques avancées, le diagnostic des politiques mises en œuvre depuis les indépendances en matière de décentralisation, de développement local et d'aménagement du territoire révèle des stratégies majoritairement inadaptées et inefficaces et une faible prise en compte des dimensions transversales du développement territorial à l'origine d'une forte concentration urbaine à Dakar.

Conclusion

L'utilisation spatiale de la région de Dakar est caractérisée par une concentration des activités commerciales, administratives et institutionnelles au niveau du Plateau et des activités industrielles aux alentours du Port et le long du littoral Sud. Une concentration à l'origine d'un étalement urbain, héritage des politiques publiques mises en œuvre depuis la période coloniale. L'urbanisation de Dakar est donc la conséquence de choix politiques quelquefois inadaptés. L'étalement urbain incontrôlé a créé une structure urbaine déséquilibrée avec la concentration des fonctions commerciales au centre-ville de Dakar, entraînant d'énormes difficultés de mobilité. Le développement d'infrastructures et d'établissements publics n'a pas, non plus, accompagné le rythme de l'urbanisation rapide et le décalage ainsi créé a conduit à la détérioration du cadre et des conditions de vie des populations.

Ainsi, il y a un déséquilibre dans la croissance régionale, locale et urbaine. Les territoires intérieurs sont souvent moins attractifs que les territoires côtiers. Pourtant, le Sénégal dispose d'une politique nationale d'aménagement du territoire qui repose sur le Plan national d'aménagement du territoire (PNAT). Cet instrument, adopté en janvier 1997, est jusqu'à ce jour le document phare de référence du pays. Sur le plan spatial, la stratégie proposée par le PNAT est de veiller à réduire les disparités de revenus et de niveaux de vie entre régions naturelles et collectivités locales. Il y a toutefois un décalage entre le discours et la pratique.

Cependant, il résulte de cette étude que, la concentration des fonctions les plus essentielles du territoire à la capitale rend encore plus complexe la question urbaine et sa mobilité. Ensuite l'aménagement urbain de la région de Dakar est caractérisé par des déséquilibres spatiaux énormes à l'origine des grandes diversités spatiales.

Références bibliographiques

Agence Nationale de l'Aménagement du Territoire. (2016). Rapport thématique « Dynamiques spatiales et gouvernance territoriale au Sénégal ». Bilan diagnostique du PNADT. 188 p.

CETUD, 2001, *Bilan et perspectives du conseil exécutif des transports urbains de Dakar*, 11^e réunion du comité d'orientation, SSATP - Mobilité urbaine, Accra, Ghana.

DIAKHATÉ, Mouhamadou Mawloud, 2007, « Déséquilibre du tissu urbain et problématique de la mobilité dans l'agglomération dakaroise : analyse factorielle de la crise de transport terrestre et éléments de gestion des déplacements urbains ». *Revue de Géographie du LARDYMES*, no1, p. 237-257.

DIAKHATÉ Mouhamadou Mawloud, 2011, *L'aménagement du territoire au Sénégal. Principes, pratiques et devoirs pour le XXI^e siècle*. Paris, L'Harmattan.

DIOP, Djibril (2006) *Décentralisation et gouvernance locale au Sénégal. Quelle pertinence pour le développement local ?* Paris, L'Harmattan.

FAYE Amady Baro, 2017, *Analyse de la mobilité urbaine et du système de tarification du réseau des minibus à Dakar*, Université Senghor, Dir. Michel Komlan TINDANO, 118p

MERLIN Pierre, 2002, *L'aménagement du territoire*. Paris, Presses Universitaires de France.

SENE Abdourahmane Mbade & Codjia Claude, 2016, *Dynamiques de l'aménagement du territoire et inégalités sociospatiales au Sénégal*. *Cahiers de géographie du Québec*, 60(169), 11–27. <https://doi.org/10.7202/1038663ar>

THOMAS, Louis-Vincent. , 1972, « La croissance urbaine au Sénégal (pour une analyse sociologique de Dakar) ». *La croissance urbaine en Afrique noire et à Madagascar*. Colloques internationaux du CNRS, n°539. Paris : CNRS, 1015-1028, (b.)

Auteur

¹Enseignant-chercheur, Université Cheikh Anta DIOP de DAKAR, Faculté des Lettres et Sciences humaines Département de Sociologie, mamebirame3.ndiaye@ucad.edu.sn