



AIX MARSEILLE UNIVERSITE

THESE DE GEOGRAPHIE

Pour obtenir le grade de

DOCTEUR D'AIX MARSEILLE UNIVERSITE

Ecole doctorale : Espaces, Cultures, Sociétés

UFR ALLSH/Pôle Géographie Aménagement Environnement

Discipline : Géographie (Urbanisme et Aménagement)

Laboratoire Population Environnement et Développement

Présentée et soutenue publiquement par
Monsieur BADIANE Mamadou Lamine

Le 17 septembre 2012

LES NOUVELLES DYNAMIQUES URBAINES DANS LA VALLEE DU FLEUVE SENEGAL : L'EXEMPLE DES COMMUNES DE RICHARD TOLL, NDIOUUM ET OUROSSOGUI

Sous la direction de Madame DORIER Elisabeth, professeure à l'Université d'Aix Marseille, LPED/IRD et de Monsieur DIOP Oumar, professeur à l'Université Gaston Berger de Saint Louis (SENEGAL).

Jury :

Monsieur LESOURD Michel, Professeur de Géographie à l'Université de Rouen, Rapporteur
Monsieur MAGRIN Géraud, Chargé de Recherche, CIRAD, Paris, Rapporteur.

Monsieur LOMBARD Jérôme, Chargé de Recherche, UMR CNRS PRODIG (Pôle de Recherche pour l'Organisation et la Diffusion de l'Information Géographique), Paris, Examinateur.

Monsieur DIOP Oumar, Professeur de Géographie à l'Université Gaston Berger de Saint Louis (SENEGAL), Directeur de recherche.

Madame DORIER Elisabeth, Professeure de Géographie à l'Université d'Aix Marseille, LPED/IRD, Directrice de recherche

DEDICACES

Je dédie cette Thèse à :

Mon père, ma mère, ma tante, mes oncles

Mon épouse et ma fille ;

Mes frères et sœurs, parents et amis.

Remerciement

Je voudrais remercier toutes celles et tous ceux qui ont bien voulu apporter leur contribution à la réalisation de cette thèse et particulièrement :

Madame Elisabeth DORIER, Directrice de thèse qui avait bien voulu accepter de m'accueillir dans son laboratoire et de diriger mes travaux de recherche déjà entamés par le Pr Jean Claude GIACOTTINO parti à la retraite. Elle a participé à l'élaboration de ce document par ses suggestions, ses remarques, ses analyses et son encouragement qu'elle n'a cessé de m'apporter au cours de ces années de travail.

Monsieur Oumar DIOP, Co-directeur de thèse pour son appui et pour la qualité de l'encadrement scientifique et méthodologique dont il m'a fait bénéficier avec un suivi d'une grande rigueur intellectuelle ; je lui dis solennellement merci.

Monsieur Jean Claude GIACOTTINO qui a guidé mes premiers pas à Marseille. Je le remercie énormément pour ses conseils et son appui qui m'ont beaucoup encouragé à arriver à bout de ce travail.

Je ne saurais oublier l'Université Gaston Berger de Saint Louis. Je pense à Mr Salla Dior DIENG, à Mr Mor FAYE et Mr Géraud MAGRIN qui m'avaient accordé des entretiens très importants au cours de mes recherches sur le terrain.

Au cours de mes séjours sur le terrain, j'ai rencontré beaucoup de monde et eu des entretiens intéressants qui m'ont aidé dans mes recherches. C'est l'occasion de leur dire un grand merci, notamment Samba Laobé Mbaye, Abdourahmane Guèye, Aboubackry Ndiaye, Djibril Dia et Ali Sall pour leur soutien logistique. Merci à tous ceux qui m'ont apporté leur aide à Saint Louis, Richard Toll, Ndioum, Ourossogui, Matam, Golléré, Rosso, Podor, Niandane et Dagana.

J'associe à mes remerciements les membres de ma famille à Marseille, à Paris et au Sénégal ; mais aussi à mes camarades universitaires comme Hamidou Konaté, Aziz Diop, Mandack Guèye, Mourath Diaw, Ndèye Sy, Khady Diop, Pape Kane, Sérgine Dione, Alioune Sy, Amina Maguèye etc. Un grand merci à Georges Michel, à sa famille et son personnel.

Une mention spéciale à ma chère femme à qui je témoigne toute ma gratitude pour avoir supporté le long de ces années mes humeurs, mes douleurs et qui m'a toujours gratifié de son affection.

Avant-propos

L'étude des réseaux urbains en Afrique n'avait privilégié que les grandes métropoles mais depuis les années 90, la problématique des « petites et moyennes villes », longtemps sous estimée fait l'objet d'un grand intérêt scientifique. D'abord perçues comme de simples échelons inférieurs au bas d'armatures urbaines pyramidales, elles sont aujourd'hui considérées comme des pivots de modernisation, de diffusion des cultures et de partage des valeurs urbaines en faveurs des campagnes

L'analyse de la contribution des petites et moyennes villes dans la nouvelle dynamique urbaine et dans le développement de tout le pays, permettra de comprendre la nécessité de rééquilibrer l'armature urbaine nationale.

En étroite symbiose avec leur arrière-pays, de nombreuses villes petites et moyennes d'Afrique subsaharienne en général et du Sénégal en particulier peuvent être un atout indéniable dans le processus de développement. Les villes petites et moyennes dominent le paysage urbain des pays de l'Afrique au sud du Sahara. Les relations permanentes qu'elles entretiennent avec leurs aires d'attraction leur confèrent de ce fait un rôle déterminant dans le développement culturel et socio-économique de l'arrière-pays. Aussi, la volonté affichée d'assurer une décentralisation effective devraient-elles accorder plus de compétence et de marge de manœuvre aux élus locaux, afin d'opérer des choix judicieux dans le domaine de la gestion urbaine.

L'étude des dynamiques contemporaines est essentielle dans le processus de développement urbain. La localisation des centres urbains par rapport aux principaux axes de communication constitue un moteur de l'urbanisation.

Sommaire

Remerciement	3
Avant-propos.....	4
Sommaire	5
Liste des sigles	6
Introduction générale	8
Partie I : Les facteurs de la dynamique urbaine le long de la vallée du fleuve Sénégal	22
Chapitre I: La géohistoire d'un axe d'urbanisation	24
Chapitre II : Un environnement géopolitique conflictuel : des villes de frontière	48
Chapitre III: La vallée, un axe d'urbanisation dynamique	70
Chapitre IV: Un environnement économique redynamisé par les politiques sous-régionales et nationales d'aménagement et de développement.....	97
Partie II: Diagnostic de la nouvelle dynamique urbaine	122
Chapitre V : Richard Toll, une ville née autour de l'agro-industrie	124
Chapitre VI: Ndioum, une ville émergente du jeeri.....	158
Chapitre VII: Ourossogui, ville carrefour entre le jeeri, le waalo et le Ferlo	184
Chapitre VIII: Des villes plus dynamiques que leur chef lieu de département en matière de fonctionnalité urbaine.....	210
Partie III : Facteurs politiques des dynamiques urbaines et perspectives de développement	232
Chapitre IX : Les différentes politiques de développement urbain initiées	235
Chapitre X : Les dynamiques économiques privées spontanées	273
Chapitre XI : Relation des villes vis-à-vis de leurs zones d'influence	294
Chapitre XII : La vallée est-elle une région promise à un bel avenir ?.....	314
Conclusion générale	344
Bibliographie.....	349
Annexes	362
Table des matières	377
Table des cartes	377
Table des tableaux	385
Table des encadrés.....	386
Table des figures	387
Table des photos.....	388

Liste des sigles

- ADM : Agence de Développement Municipal
- ADOS : Ardèche Drôme Ourossogui Sénégal
- ANSD : Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie
- APIX : Agence nationale chargée de la Promotion de l'Investissement et des grands travaux,
- ARD : Agence Régionale de Développement
- ARKF : Association des Ressortissants de Kanel en France
- ARN : Association pour la Rénovation de Ndium
- BHS : Banque de l'Habitat du Sénégal
- BICIS : Banque Internationale pour le Commerce et l'Industrie du Sénégal
- CBAO : Compagnie Bancaire de l'Afrique de l'Ouest
- CEDEAO : Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest
- CILSS : Comité Inter Etats de Lutte contre la Sécheresse au Sahel
- CNCAS : Caisse Nationale de Crédit Agricole du Sénégal
- CONGAD : Conseil des ONG d'Appui au Développement
- DAT : Direction de l'Aménagement du Territoire
- DUA : Direction de l'Urbanisme et de l'Architecture
- GDS : Grands Domaines du Sénégal
- GIE : Groupement d'Intérêts Economiques
- GIRARDEL : Groupe Interdisciplinaire de Recherche pour l'Appui à la planification régionale et au Développement Local
- GPF : Groupement de Promotion Féminine
- ISRA : Institut Sénégalais de Recherche Agricole
- MAS : Mission d'Aménagement du Sénégal
- OMVS : Organisation pour la Mise en Valeur du Fleuve Sénégal
- ONG : Organisations Non Gouvernementales
- PAC : Programme d'Appui aux Communes
- PADDEL : Programme d'Appui à la Décentralisation et au Développement local
- PADELU : Programme d'Appui au Développement Local Urbain
- PDU : Plan de Développement Urbain

PAEL : Projet d'Appui aux Elus Locaux

PIC : Plan d'Investissement Communal

PME : Petites et Moyennes Entreprises

PMI : Petites et Moyennes Industries

RGPH : Recensement Général de la population et de l'Habitat

RN2 : Route Nationale n°2

SGBS : Société Générale de Banques au Sénégal

SAED : Société d'Aménagement et d'Exploitation des terres du Delta et des vallées des fleuves du Sénégal et de la Falémé

SNTI : Société Nationale des Tomates Industrielles du Sénégal

SOCAS : Société de Conserves Alimentaires du Sénégal

UCGPFO : Union Communale de Groupements de Promotion Féminine de Ourossogui

UEMOA : Union Economique Monétaire Ouest Africaine

UGB : Université Gaston Berger

UNACOIS : Union Nationale des Commerçants et Industriels du Sénégal

ZAC : Zones d'Aménagement Concertées

Introduction générale

La vallée du fleuve Sénégal présente un axe original d'urbanisation. Cet axe urbanisé de la vallée se singularise par sa position excentrée par rapport au reste du pays. Il est formé par un chapelet de petites et moyennes villes dont la plus peuplée (Richard Toll) atteint à peine les 45 000 habitants. L'urbanisation de la vallée du fleuve Sénégal résulte d'un processus de transformation d'un milieu naturel en espace urbain. A la fois dans le temps et dans l'espace, elle se distingue par une dynamique spatiale et sociale en constante évolution. La géographie des villes de la vallée reste intimement liée à la configuration du site.

Le fleuve, par ses richesses, n'a pas été à l'origine du développement spatial, mais il a joué un rôle important surtout en tant que facteur économique de la croissance des villes coloniales. Le *jeeri* est l'espace exondé constitué de dunes de sable, domaine de la culture pluviale, par opposition au *waalo* qui est l'espace aux sols inondables et domaine de la culture de décrue en saison sèche. En effet, « *le fleuve ne marque pas seulement la frontière entre deux pays, mais il est aussi source de vie et de rassemblement* »¹. Il constitue ainsi un trait d'union entre l'Afrique arabo berbère, propagatrice de la foi islamique et l'Afrique noire, animiste et chrétienne. Sur le plan physique, le fleuve est une zone de transition entre la savane et le désert. A partir des années 1990, la construction de la route nationale n°2 (RN2) a fait évoluer l'axe d'urbanisation de la vallée vers le *jeeri*, notamment les parties hautes des levées alluviales au dessus du niveau des crues. De nouvelles localités érigées en commune se sont développées de part et d'autre de la route nationale à un rythme rapide qui contraste avec la somnolence des villes du *waalo*, anciennes escales fluviales situées sur des zones de contact de la vallée alluviale. Cette dynamique actuelle marquée par l'émergence des villes du *jeeri* (*de la route*) liée au développement du trafic routier a favorisé le réseau urbain diversifié en rapport avec les mutations économiques de la vallée.

Généralités théoriques

Le réseau urbain se caractérise par une répartition spatiale de plusieurs villes intégrées dans un maillage hiérarchisé et complémentaire qui assure l'organisation et l'encadrement d'un espace régional. Il est constitué d'un ensemble hiérarchisé de villes de niveaux d'équipements

¹ Vandermotten C, 2004.

tertiaires différents liées par des flux intenses. On y distingue des pôles principaux, pôles secondaires ou carrefours, des axes.

L'histoire de l'urbanisation a été largement influencée par une dynamique de mouvements de population des villes de l'intérieur vers la côte. En effet, les grands mouvements de populations ont conduit des communautés entières à s'établir en marge du désert sur les vallées subsahariennes ou à s'enfoncer dans les forêts tropicales du sud. Les régions les plus densément peuplées du continent se situent le long des côtes septentrionales et occidentales notamment dans les bassins du Nil, du Niger, du Sénégal et dans la région des Grands Lacs. Cependant l'urbanisation, dans son ensemble, présente un tableau contrasté : d'une part, l'ampleur de la croissance urbaine pose des problèmes dans les domaines de la santé, du logement, de l'éducation et des services urbains de base ; d'autre part, les fonctions économiques que ces villes exercent, devraient faire d'elles de véritables pôles de développement.

C'est ainsi que l'étude de ce thème bénéficie encore de l'intérêt particulier des géographes. « *Les villes jouent un rôle essentiel dans l'organisation de l'espace. L'étude des réseaux urbains est une des pièces maîtresses de la géographie moderne* » disait Claval P². A travers l'analyse des dynamiques urbaines, la géographie donne à la question sa dimension spatiale. Elle s'intéresse à la situation des villes par rapport à leur espace relationnel, local ou régional. La ville est à la fois une réalité géographique et institutionnelle qui varie selon les pays mais aussi une réalité socio-économique avec un caractère transculturel. Pour les géographes, la ville peut se reconnaître par l'agencement des îlots de constructions, les formes architecturales, la circulation intense, l'aspect des rues, le mode d'éclairage etc. Outre ces caractéristiques, il faut ajouter la configuration du site qui donne souvent aux villes leurs valeurs historiques.

En dehors des définitions statistiques et géographiques, il y a une distinction socio-économique qui permet de qualifier la ville. Ainsi, du point de vue qualitatif, une ville est tout un groupement humain d'une certaine importance ayant des caractères essentiellement non agricole. En Italie, par exemple, les communes dont la population active est majoritairement agricole ne sont pas des villes (Paquot T, 1997). Un seuil a été fixé au sommet ONU-Habitat de Budapest de 1995 selon lequel le pourcentage de population s'adonnant à des tâches non agricoles ne doit pas dépasser 10%. Toutefois, l'application de ce critère pose un problème

² In Claval P, *La logique des villes, essai d'urbanologue*, 1981, p 367.

dans les pays du Tiers monde comme le Sénégal où il est fréquent que le pourcentage d'actifs agricoles représente le double voire le triple.

Les limites de la comparaison internationale

Sur le plan institutionnel, la définition de la ville varie selon les critères retenus par les autorités. Ces critères dépendent des pratiques administratives. Ainsi, en France la ville se définit par un regroupement de 2 000 habitants agglomérés (INSEE), les critères sont différents en Suisse (10 000 habitants) ou au Danemark (200 habitants) (Africapolis, 2008). En Afrique de l'ouest, les critères varient également selon les pays. Au Bénin, selon le recensement général de la population de 1992, la définition officielle de l'urbain revient à un critère administratif basé sur le statut communal. Entrent ainsi dans la catégorie ville les circonscriptions urbaines de plein exercice et les chefs-lieux de Sous-préfectures dont les communes urbaines abritent au moins 10.000 habitants. Le recensement de 2002 ajoute un critère fonctionnel à la définition en vigueur et définit l'urbain de manière large "*comme une zone hétérogène qui regroupe tout chef-lieu de commune ayant au moins 10.000 habitants et au moins une des infrastructures ci-après: bureau de poste et télécommunication, bureau de recette perception du trésor public, système d'adduction d'eau, électricité, centre de santé, collège d'enseignement général avec 2ème cycle; d'une part, et de tout arrondissement ayant au moins quatre des infrastructures énumérées ci dessus et au moins 10.000 habitants*" (INSAE³ du Bénin, 2008).

Les définitions officielles de l'urbain sont fournies dans les rapports de recensements publiés par les services statistiques nationaux. Elles ne permettent pas une mesure de l'urbanisation au niveau régional car elles varient en fonction des 16 pays d'Afrique de l'Ouest. Elles changent souvent et la terminologie est parfois flottante à l'intérieur d'un même document (villes, agglomérations, centres urbains, localités urbaines). D'ailleurs, les définitions nationales n'ont pas d'autres objectifs que de fournir une description de l'urbanisation adaptée au pays, voire des conditions socio-économiques du moment. Cependant, un seuil démographique variable selon les pays est généralement retenu. En Afrique occidentale, le seuil varie souvent entre 5 000 et 10 000 habitants (Africapolis, 2008). Dans les pays francophones d'Afrique, pour être urbaine, une localité doit être un chef-lieu de division administrative (exemple : Guinée) ou être dotée d'un statut municipal ou communal (exemple : Sénégal) parfois des deux à la fois. Ainsi, au Sénégal, l'urbain est assimilé à la commune ou

³ Institut National de la Statistique et de l'Analyse Economique

à la municipalité. La mise en place des programmes de décentralisation soutenus par les bailleurs de fonds à partir des années 1980 semble avoir nettement accentué le recours au critère administratif.

Selon les géographes de Géopolis⁴, le seuil théorique séparant l'urbain du rural varie dans le temps et dans l'espace et ils considèrent comme urbaine toute unité locale administrative de plus de 10 000 habitants et dont l'agglomération principale abrite plus de la moitié de la population. Mais il est aussi légitime de retenir d'autres critères, comme la superficie minimale ou la diversité d'activités qu'offre une agglomération.

Les critères sénégalais de définitions de l'urbain et leurs enjeux

Au Sénégal, l'urbanisation prend de plus en plus de l'ampleur. La population urbaine est estimée à 5 186 098 habitants en 2010, soit un taux d'urbanisation de près de 41,5%. Plusieurs définitions officielles de l'urbain sont utilisées au Sénégal. Les différents services nationaux en charge de l'urbanisme, de l'aménagement et des collectivités locales n'ont pas les mêmes critères de l'urbain.

Le seuil statistique fixé pour qu'une localité soit une ville est 5 000 habitants. Les services nationaux de l'urbanisme retiennent le même critère de 5 000 habitants, tandis que pour la DAT (Direction de l'Aménagement du Territoire), 2 500 habitants confèrent le statut d'urbain.

En 2002, la définition statistique de l'urbain de l'Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD)⁵ se réfère implicitement à celle de la commune. « *Ainsi, le milieu urbain est constitué par l'ensemble des localités érigées en communes, et ce, quel que soit leur nombre d'habitants* »⁶.

En 2008, la définition du concept d'urbain pour l'ANSD a évolué mais reste encore floue. Il ne se rapporte pas nécessairement à des critères objectifs dont l'accès à un certain nombre de services sociaux de base (eau, électricité, téléphone, hôpitaux, routes, etc.) ni à la notion de continuité de l'habitat ni au tissu bâti, seulement, pour être « urbaine » une localité doit posséder plus de la moitié de sa population dans cette zone bâtie et doit bénéficier d'un accès facile à l'essentiel de ses services.

⁴ Base de données enregistrant toutes les agglomérations de plus de 10 000 habitants dans le monde.

⁵ L'ANSD est une structure administrative chargée d'assurer la coordination technique des activités du système statistique national et de réaliser elle-même les activités de production et de diffusion des données statistiques pour les besoins du gouvernement, des administrations publiques, du secteur privé, des partenaires au développement et du public.

⁶ Résultats du 3^{ème} RGPH 2002, rapport national de présentation, ANSD, Sénégal, décembre 2006.

Cependant, la définition administrative d'une localité comme « urbaine » est elle-même cadrée par le code des collectivités locales de 1996. Son article 79 comporte des critères fonctionnels et démographiques par défaut : « *ne peuvent être constituées en commune que les localités ayant un développement suffisant pour pouvoir disposer des ressources propres nécessaires à l'équilibre de leur budget. Aucune commune ne peut être constituée si elle ne comprend pas une population groupée d'au moins 1000 habitants* ». Seulement, la récente vague de communalisation de 2008 qui enregistre des communes de moins de 1 000 habitants n'a pas tenu compte du critère de seuil démographique. La question est de savoir pourquoi autant de critères et définitions dans un même pays.

La place des petites et moyennes villes africaines dans la littérature scientifique

Dans la région subsaharienne, si la presque totalité des recherches se sont longtemps focalisées sur les capitales et les grandes métropoles, on a assisté au cours des années 90 qui sont celles de la décentralisation à un renversement temporaire de la tendance. Depuis lors, les publications consacrées aux petites et moyennes villes d'Afrique noire ont été très abondantes et diversifiées : « *L'urbanisation de l'Afrique de l'Ouest est, après l'accroissement démographique, l'un des éléments qui expriment le changement le plus spectaculaire de la région au cours des dernières décennies. C'est aussi le changement le plus préoccupant car, demeurée rurale à plus de 80% jusqu'en 1960, la région est aujourd'hui urbanisée à presque plus de 50%*.⁷ ». L'urbanisation est devenue un véritable fait de société. Le devenir des villes africaines fait l'objet de plus en plus de débats et d'études. Les petites et moyennes villes sont au centre des préoccupations des problématiques d'aménagement du territoire (Sautter G., 1978 - Chaleard J. L. et Dubresson A., 1989 - Pourtier R., 1991 - Bertrand M. et Dubresson A., 1997 - Giraut F., 1997 - Mainet G., 1997 - Bertrand M., 1998 - Dorier-Apprill, 2002 - Paulet J. P., 2006).

Les travaux portant spécifiquement sur les relations des villes et de l'économie frontalière sont assez récents (Igué J, 1989- Foucher M, 1991 - Igué J, 2006). Cette croissance démographique combinée aux activités transfrontalières contribue à modifier la morphologie urbaine. Face à ces mutations, plusieurs réformes comme la politique de décentralisation et de développement local ont été initiées. Avec un désengagement de l'Etat de plus en plus accentué par la mise en œuvre des politiques dites de décentralisation, on assiste souvent à des

⁷ Diop A, *Ibid.*

conflits de compétences entre deux communes ou entre commune et communauté rurale. Il s'agit généralement de problèmes spécifiques à la gestion du foncier et au faible niveau de formation des élus locaux. Dans ce contexte, la décentralisation est une des stratégies de développement appliquées dans le but de promouvoir une bonne gouvernance qui se traduit par une plus grande autonomie locale.

La place des petites et moyennes villes au Sénégal et justification de l'objet d'étude

Au Sénégal, la part des villes secondaires dans l'urbanisation est passée de 47% en 2002 à 51% en 2010 selon l'ANSD. Désormais la majorité des citadins ne réside plus à Dakar et l'émergence des petites et moyennes villes tend à rééquilibrer le territoire urbain sénégalais. Un véritable « sursaut urbain » au sens géographique et démographique symbolisé par l'émergence de nouvelles communes s'est manifesté au cours des deux dernières décennies. Le réseau urbain s'est véritablement étoffé aussi bien par sa structure que par sa hiérarchie. On remarque aussi une évolution démographique des petites villes frontalières (Rosso). Cette thèse s'inscrit dans la continuité de nos recherches antérieures effectuées sur les deux rives du fleuve Sénégal et sanctionnées par l'obtention du Diplôme d'Etudes Approfondies (DEA). Le choix d'un tel sujet est motivé par des évolutions structurelles et des facteurs d'actualité:

- D'abord, dans notre zone d'étude, l'érection à partir des années 1990 de près d'une dizaine de bourgades en centres urbains. Il s'agit notamment des communes de Ourossogui et Ndioum en 1990, de Golléré, Thilogne, Semmé, Kanel et Waoundé en 1996 et de Rosso Sénégal et Niandane en 2002. Ces nouvelles villes ont considérablement modifié la trame urbaine de la vallée jadis constituée d'anciennes escales⁸ fluviales (Saint Louis, Dagana, Podor, Matam et Richard Toll).
- Ensuite, dans un contexte d'alternance de régime politique en 2000⁹, la région de Matam est créée en 2002. Cette réforme administrative et territoriale consacrant le département de Matam en onzième région du Sénégal entre dans le cadre d'un rééquilibrage du réseau urbain national et d'une réponse à une vieille doléance des populations locales selon

⁸ Les escales sont d'anciens centres commerciaux abritant des maisons coloniales de commerce, parfois des quais d'embarquement et de débarquement de marchandises. Elles servaient de lieux d'échanges entre commerçants français et indigènes. Elles sont les centres vitaux dotés de divers équipements ; bâtiments administratifs, centres des affaires, voiries et réseaux divers. L'espace est organisé selon un modèle concentrique ou linéaire.

⁹ En 2000, Abdou Diouf, socialiste au pouvoir depuis 20 ans est battu aux élections présidentielles par son principal opposant Abdoulaye Wade, un libéral. Cette date marque la première alternance politique au Sénégal.

les autorités. Elle semble être l'expression d'une nouvelle politique de développement essentiellement basée sur la décentralisation et le développement local. Cependant, dix années après son érection, cette région tarde toujours à trouver les voies de son développement. Elle souffre toujours de son enclavement et de déficits d'infrastructures socio-économiques.

➤ Enfin, l'émergence des villes du *jeeri* (Ndioum, Thilogne, Ourossogui, Kanel et Semmé) liée au développement du trafic routier au détriment des villes fluviales (Dagana, Podor, Ndiandane, Golléré, Matam, et Waoundé). Hormis les communes de Niandane, Golléré et Waoundé, tous les autres nouveaux centres urbains créés au cours des deux dernières décennies sont localisés sur la RN2. Entre autres, elle représente la principale voirie des communes qu'elle traverse. La RN2 est aussi un axe d'échange qui facilite la vie des relations entre la vallée et le reste du pays d'une part et entre la ville et son arrière-pays d'autre part.

Les villes de la vallée se développent, sur le plan démographique, sous les effets combinés de leur propre croissance et de la migration des populations. En 2010, 44% de la population de la région de Saint Louis et 17% de la population de la nouvelle région de Matam vivent dans les centres urbains (ANSO, 2010). Cette dynamique démographique s'est d'avantage renforcée au cours de la décennie 1990 suite à l'intensification des migrations transfrontalières.

La vallée du fleuve Sénégal est structurée par de petites et moyennes villes frontalières situant sur les deux rives et autour desquelles s'organise une intense vie des relations. Cependant, il constitue un espace disputé. La contestation de la frontière héritée de la colonisation et les émeutes raciales de 1989 avaient provoqué de vives tensions ethniques et diplomatiques et s'étaient soldées par un exode massif de la population transfrontalière vers la rive gauche, source d'accroissement démographique de certaines localités. En outre, la vallée reste un espace où le commerce lié à la contrebande constitue une activité économique de grande ampleur. Ses impacts sur les dynamiques économiques et urbaines sont évalués au chapitre V. Les activités économiques, si limitées soient elles, constituent un facteur de croissance urbaine. Cette polarisation est renforcée par la réalisation des projets de développement hydro-agricole de l'OMVS qui réunit les quatre pays riverains du fleuve : le Sénégal, le Mali, la Mauritanie et la Guinée qui a rejoint l'organisation depuis 2005.

Les villes se définissent aussi par les fonctions administratives qu'elles exercent sur leur territoire et vis-à-vis de leur arrière-pays. Ces fonctions varient suivant leur niveau dans la hiérarchie urbaine. En outre, la vallée reste un des grands bastions de la migration internationale. En 1976, elle était le premier foyer d'émigration au Sénégal (Gonin, 1976). La

question est de savoir si l'apport massif des émigrés dans le développement économique de leur terroir d'origine est important.

Partant de toutes ces analyses, on peut dire que l'urbanisation de la vallée du fleuve est l'une des évolutions les plus marquantes intervenues au Sénégal au cours des deux dernières décennies. Cependant, la plupart des études qui y sont menées n'ont pas rendu compte des mutations urbaines (Crousse B, Mathieu P et Seck S M, 1991 et Maïga M, 1995). Les travaux de la MAS¹⁰ datent de la période coloniale et présentent des limites dans la mesure où la plupart des études accordaient une certaine primauté aux régions côtières et aux aménagements hydro-agricoles de la vallée (Papy L., 1951- Buirel A. et Dontenwil S., 1954). Hormis la thèse de Khoudia Mbaye qui a travaillé sur la croissance de Richard Toll en rapport avec l'agro-industrie en 1986, les rares travaux sur les questions urbaines dans la vallée sont encore récents et relèvent des réflexions sur l'application de la politique de décentralisation et de développement local (Wade C S, 2003), (Magrin G., 2003, 2005 et 2006 et quelques mémoires de master). Tous les autres travaux ont plutôt été accentuées sur le volet économique dans le cadre de la politique de mise en valeur du fleuve (les travaux de l'OMVS, les PRDI de Saint Louis - Merzoug M. S., 2005).

L'étude des nouvelles dynamiques urbaines de la vallée est nécessaire. Notre terrain d'étude s'étend du delta du fleuve à la moyenne vallée. C'est la zone comprise entre la ville de Saint Louis et la ville de Matam. Il englobe alors la région de Saint Louis et la nouvelle région de Matam.

L'accent est mis sur l'étude de trois villes qui se sont illustrées par une urbanisation récente et n'exercent aucune fonction administrative. Il s'agit de Richard Toll, Ndioum et Ourossogui. Le choix de ces trois centres urbains s'explique par leur émergence en rapport avec la route et la place prépondérante qu'elles occupent de plus en plus dans le réseau urbain de la vallée du fleuve Sénégal. Bien qu'étant dépourvues de fonctions politico-administratives, elles s'illustrent par leur pouvoir d'attraction socio-économique et la forte polarisation de leurs infrastructures d'envergure régionale. Elles concurrencent leurs chefs lieux de département auxquels elles dépendent (Dagana, Podor et Matam). L'ensemble de ces considérations nous conduit à structurer notre analyse autour de fondamentaux tels que :

- La configuration du site (l'aspect physique).
- La morphologie.
- La fonctionnalité.

¹⁰ Mission d'Aménagement du Sénégal.

Comment les villes du *jeeri* (*de la route*) tendent t'elles à suppléer les villes fluviales ? Quels sont les facteurs de leur émergence ? Comment les villes fluviales qui avaient bénéficié de la présence du fleuve et de sa vallée pour occuper une place importante dans l'échiquier urbain national perdent de plus en plus leur pouvoir d'attraction ? Les nouvelles villes ont-elles la capacité d'exercer pleinement leurs fonctions urbaines ?

Il s'agit d'étudier comment s'est progressivement formé un réseau urbain hiérarchisé marqué par de profondes mutations. Dans cette perspective, sont analysés l'impact des réformes territoriales (décentralisation, développement local,) et l'insuffisance des infrastructures. La particularité des sites et des situations des villes nous permet de dresser une typologie des villes.

Mais les centres urbains de site fluvial hérités de la colonisation, ont joué un rôle capital dans l'économie de traite en général et dans le commerce de la gomme arabique en particulier. Depuis l'abandon de la navigation fluviale, le trafic est essentiellement assuré par la route qui relie la vallée au reste du pays. Les villes riveraines du fleuve régressent (démographie et économie) en raison entre autres de leur enclavement.

Les villes de site routier plus récentes se développent à partir des années 1990. Elles tirent profit de leur situation par rapport à la RN2 et deviennent d'importants centres économiques. Ainsi les communes de Richard Toll, Ndioum et Ourossogui, désenclavées concentrent l'essentiel des infrastructures à vocation départementale et près de 2/3 de la population citadine de la vallée en 2010. Aussi la démarche méthodologique a-t-elle plutôt privilégié quelques outils, essentiellement les entretiens, la recherche documentaire et l'observation directe.

Méthodologie

Au plan méthodologique, nous avons organisé les recherches autour de trois axes:

➤ **L'exploitation de photographies aériennes**

L'usage de google earth et de google maps dans l'interprétation de la photographie aérienne a permis de mieux configurer notre site d'étude et nous a servi de fonds de cartes. Cette couverture en photographies aériennes datées de 2007 et 2011 nous a facilité l'interprétation des différents types d'habitats visibles dans les différentes communes.

➤ **La collecte des données**

Le travail sur le terrain a permis de mener diverses activités. La collecte de données statistiques des trois recensements généraux de la population et de l'habitat de 1976, 1988 et

2002 et les enquêtes administratives ont été un grand apport. Il s'agit de données numériques et documents officiels recueillis auprès des services techniques nationaux et régionaux compétents. Ces données utiles permettent d'apprécier l'état de la population, son effectif, ses principales caractéristiques (sexe, âge, ethnie, situation matrimoniale, niveau d'instruction, natalité, mortalité, migration socio-économique et professionnelle, habitat) et sa répartition géographique. A cela s'ajoutent les cartes et les photographies, sources importantes dans l'exploitation des données. Les photographies sont prises lors de mes séjours de terrain en janvier – février 2005, février - mars 2006, mars – avril 2007 et en août 2008. Les cartes nous permettent de mettre en relief la configuration du site et le niveau d'équipements des différents centres urbains de la vallée.

✓ **Les données quantitatives**

Les données quantitatives sont des documents collectés auprès des services techniques notamment l'Agence Régionale de Développement de Saint Louis (ARD), le Conseil Régional de Saint Louis, le service régional de l'aménagement du territoire de Matam, les services régionaux de l'urbanisme de Matam et de Saint Louis, l'Agence de Développement Municipal (ADM) et le partenariat Nord Pas de Calais et Saint Louis du Sénégal. Des enquêtes quantitatives, à l'échelle des villes étudiées, à partir de l'administration d'un questionnaire, n'ont pas été réalisées. Il s'est agi plutôt de valoriser les données existantes, à travers les missions de l'ARD dans le cadre de l'élaboration des PIC entre 2004 et 2008. La collecte des données quantitatives nous a permis de mesurer le poids démographique des villes de notre zone d'étude. Les données statistiques mobilisées nous ont permis de réaliser des cartographies, notamment d'analyser la hiérarchie mais aussi la structure urbaine dans la vallée. Le recours à certains indicateurs d'ordre socio-économique a aussi facilité l'étude des fonctions urbaines et des relations villes/campagnes.

✓ **La recherche documentaire**

Elle nous a conduit à la consultation d'ouvrages, des archives et divers articles de journaux tant en France qu'au Sénégal.

Au Sénégal, nos contacts ont été divers :

- Les services de planification urbaine des régions de Saint Louis et de Matam.
- La Direction d'Urbanisme et de l'Architecture.
- La Direction de l'Aménagement du Territoire
- L'Agence de Développement Municipal
- L'Agence Régionale de Développement de Saint Louis

- Le bureau régional de l'Organisation pour la Mise en Valeur du fleuve Sénégal de Saint Louis.
- Les services régionaux de la statistique et des prévisions de Saint Louis et Matam.

En France, dans la bibliothèque universitaire de la Provence, de nombreux ouvrages ont été consultés parmi lesquels ceux de :

- Crousse B, Mathieu P et Seck S M, *La vallée du fleuve Sénégal: évaluations et perspectives d'une décennie d'aménagements (1980-1990)*.
- Bertrand M et Dubresson A, *Petites et moyennes villes d'Afrique Noire*, 1997.
- Maïga M, *Le bassin du fleuve Sénégal: de la traite négrière au développement sous-régional autocentré*, 1995.
- Maïga.M, *Le fleuve Sénégal et l'intégration de l'Afrique de l'Ouest en 2011*, Paris, Karthala, 1995.

La collecte de documents est riche d'enseignements généraux sur l'urbanisation et spécifiques sur les villes de la vallée du fleuve Sénégal. Aujourd'hui, de plus en plus de documents administratifs et techniques sont en ligne. L'internet a été un grand apport dans notre recherche documentaire. Nous avons l'opportunité de consulter des documents statistiques qui auraient été difficilement accessibles sur place. C'est le cas de l'Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie, ancienne Division de la Prévision et de la Statistique qui publie régulièrement l'ensemble des données statistiques sur son site www.andis.sn. Par ailleurs, la consultation d'articles et de revues (la revue *Culture et Conflits*, les *Cahiers des Sciences humaines*, la revue *Autrepart* et la revue *Politique africaine*) a été une source pertinente de documentation sur la problématique de la ville en Afrique, de l'intégration politique et économique de l'Afrique (www.politiqueafricaine.com), (www.persee.fr), (www.ird.fr), (www.cairn.info).

✓ **Le recueil de données qualitatives**

Il s'agit d'informations fournies par les populations locales, par les élus locaux, les responsables des services techniques, des personnes ressources, les partenaires au développement et les responsables des organisations socioprofessionnelles. Les entretiens ont été réalisés grâce au soutien de l'ARD de Saint Louis qui nous a facilité les contacts. Selon les possibilités et les opportunités du terrain, les entretiens ont été menés avec différentes personnes vivant dans la zone d'étude. Au cours des entretiens, après avoir présenté notre sujet de recherche, nous avons laissé les personnes le libre choix de structurer leur discours. Seulement pour garder la ligne directrice, les informations qualitatives portent

sur des questions liées à la gestion municipale, aux relations avec les conseillers municipaux, aux impacts de l'action municipale sur leurs conditions de vie, au niveau d'équipements de leur commune. Les informations issues de ces divers entretiens nous ont permis d'identifier les atouts et les contraintes du développement de chaque commune (liste des entretiens en annexe n°1). En d'autres termes, ces entretiens ont visé à avoir une approche des réalités des acteurs rencontrés (populations, élus, agents techniques etc.).

Le dépouillement des données collectées lors des entretiens avec les élus locaux révèle un faible niveau d'équipements des communes et un manque de formation des élus locaux dans la gestion de leur collectivité. Les données qualitatives recueillies portent sur : la dimension rurale des villes étudiées, leur enclavement relatif (Matam) par rapport à Dakar, leur déficit en infrastructures, leur position de carrefour (Ourossogui), leur programme de développement (PDU), le rôle des mouvements migratoires sur leur dynamisme socio-économique, leurs liens avec leur environnement rural, leurs fonctions (commerciales, transit), leur ouverture vers le monde extérieur (partenariat) ... Autant d'informations qui ont contribué à affirmer nos recherches.

Cependant, du fait de la récente restructuration administrative¹¹ intervenue dans la vallée, il convient de signaler que certaines données ne concernent que l'ancien département de Matam. Cet état de fait nous conduit à procéder à une reconstitution des données à partir du nouveau découpage du paysage administratif.

➤ **Participations à des missions officielles**

Dans le cadre de l'élaboration du PIC des communes de Ndioum, Niandane, Golléré, Rosso Sénégal, Richard Toll et Dagana, nous avons participé à une mission de cartographie l'Agence Régionale de Développement (ARD) en janvier 2004 dans l'ensemble de ses communes. Nous étions en compagnie du chargé de mission au programme d'appui à la décentralisation et au développement local et du chargé des bases de données à l'ARD de Saint Louis. Le Plan d'Investissement Communal (PIC) est réalisé dans le cadre de la mise œuvre du Programme d'Appui à la Décentralisation (PAD) et du Programme d'Appui aux Régions (PAR) qui bénéficient du soutien de la coopération entre le Conseil Régional Nord Pas de Calais et le Conseil Régional de Saint-Louis. L'Agence Régionale de Développement de Saint-Louis en est le maître d'ouvrage délgué tandis que le Partenariat, opérateur de projet

¹¹ Depuis février 2002, la région de Matam est créée. Cette création a engendré un certain nombre de réformes territoriales et administratives dans la vallée. La région de Saint Louis perd ainsi une bonne partie de son assise territoriale et de ses prérogatives politiques et administratives dans la vallée au grand profit de la nouvelle région de Matam qui correspond à l'ancien département de Matam et aux communautés rurales de Vélingara et de Louguéré Thiolly autrefois rattachées au département de Linguère.

agissant essentiellement dans le cadre de la coopération décentralisée, assure la maîtrise d'œuvre. Cette participation nous a permis de nous entretenir avec les autorités locales de Ndioum, de Niandane, de Gollélé mais aussi de la commune de Rosso Sénégal (voir encadré n°4).

En février 2005 nous avons assisté aux sessions de formation sur les compétences transférées et sur le développement local au profit des élus locaux de Ndioum. Ces sessions ont été financées par le conseil régional de Saint Louis en collaboration avec le partenariat Lille – Saint Louis et sa région.

En janvier 2006 nous avons participé aux journées de formation et d'initiation des élus locaux à la gestion urbaine organisées sous l'égide du conseil régional de Saint Louis à Ndioum. Chaque collectivité de la région était représentée par une forte délégation d'élus. Ces participations aux missions de l'ARD nous ont permis de suivre les activités quotidiennes des élus locaux dans les collectivités. On a aussi tenté de comprendre le lien social qui existe entre les élus et les administrés. Par ailleurs, nous avons aussi essayé de comprendre les conflits, les compromis et les alliances entre élus pour l'occupation de l'espace mais aussi les difficultés de certains élus à jouer pleinement leur rôle d'administrateur vue leur faible niveau d'étude.

Les recherches documentaires combinées aux séjours sur le terrain nous ont permis d'organiser des réflexions autour de trois parties.

Durant notre séjour sur le terrain, l'observation directe nous a permis d'étudier les pratiques des acteurs et d'en garder des traces (photographies, images). Le recours à la photographie est un des outils de la recherche de terrain qui a permis d'illustrer l'observation directe et d'analyser les comportements sociaux. Le choix méthodologique consiste à observer les pratiques sociales de l'espace urbain. Le choix de séjournier pendant une semaine avec les populations de Richard Toll et de Ourossogui nous a permis d'être un témoin privilégié de leur quotidien, de leurs expériences et vécus avant de tenter une analyse plus distanciée à partir de ces moments partagés.

Plan

La première partie analyse les facteurs d'urbanisation de la vallée du fleuve Sénégal. Sont pris en compte les facteurs historiques, géopolitiques, démographiques et économiques. Ainsi, cette partie à pour but de retracer la dimension historique combinée au contexte géopolitique pour expliquer les fondements du réseau urbain de la vallée. Il s'agit ensuite de faire un état des lieux de la zone d'étude en présentant la situation actuelle des villes qui forment le réseau

urbain. Dans ce contexte, est analysé l'ensemble des politiques de mise en valeur initiées dans la vallée.

La deuxième partie est consacrée un diagnostic de trois communes émergentes situées dans trois zones écogéographiques différentes : Richard Toll dans le Delta, Ndioum dans le jeeri et Ourossogui dans la moyenne vallée. Nous analysons le processus d'urbanisation et les différents aspects de la croissance urbaine. Les villes émergentes ne cessent de phagocytter les centres ruraux de leurs arrière-pays. La morphologie urbaine, l'étude de la disposition et des formes d'habitat, est fondée sur la différenciation socio-économique des quartiers. L'étalement spatial résulte à la fois des extensions « illégales » (habitats précaires construits par les nouveaux habitants) et des formes dominantes d'habitats à l'horizontal. Dans ce contexte, les problèmes liés à la gestion du foncier, à l'insuffisance ou à l'absence totale de services sociaux de base sont diagnostiqués.

Dans la troisième partie, la réflexion porte sur les relations entre villes et campagnes environnantes. Les formes de complémentarité, de concurrence et d'organisation des villes vis-à-vis de leur arrière-pays sont évoqués. Sont également étudiées les différentes politiques et réformes initiées par les pouvoirs publics et les élus locaux. Dans ce cadre, la préparation des territoires aux nouvelles politiques d'intégration africaine est prise en compte. Une attention particulière est accordée aux stratégies de l'UEMOA.

Partie I : Les facteurs de la dynamique urbaine le long de la vallée du fleuve Sénégal

Le fait urbain est un phénomène relativement récent dans la basse et moyenne vallée du fleuve Sénégal, en raison du cachet agricole très ancien de la région et du faible développement des activités commerciales et artisanales. L'urbanisation de la vallée date de l'arrivée des européens. Elle est consécutive au développement du commerce de traite le long du fleuve. La fin de la deuxième moitié du XIXème siècle, les français, pour des raisons d'ordre stratégique et économique, fortifient leurs escales et en font de véritables centres urbains. Parmi les bourgs fluviaux, Dagana, Podor et Matam ont été les plus dynamiques. Cependant, cette urbanisation liée à l'importance stratégique et économique, est tournée vers le fleuve jusqu'au lendemain de l'indépendance. Pendant toute cette période, les escales fluviales sont les seules villes de la moyenne et basse vallée du fleuve Sénégal.

Vers les années 1970, le phénomène urbain s'étend aux hautes terres bordières du lit fluvial à la faveur surtout de la route du *jeeri*. Dans ce nouveau contexte, se singularisent Richard Toll, Ndioum et Ourossogui.

Dans cette partie, nous allons retracer l'évolution des politiques de développement qui ont favorisé l'émergence urbaine dans la vallée du fleuve Sénégal.

Chapitre I: La géohistoire d'un axe d'urbanisation

Long de 1750 km, le fleuve Sénégal est le deuxième plus grand cours d'eau du Sahel après le Niger. Son bassin est partagé par quatre pays : la Guinée, le Mali, le Sénégal et la Mauritanie et s'étend sur plus de 340 000 km². Il se jette dans l'océan Atlantique par un delta situé entre Richard Toll et Saint Louis (Maïga M, 1995). La présence du fleuve constitue un trait marquant dans la géographie des pays qu'il traverse. Trois régions se distinguent dans le cours du fleuve :

- le bassin supérieur entre Fouta Djallon et Kayes
- le bassin moyen de Kayes à Bakel
- le bassin inférieur communément appelé la vallée, s'étend de Bakel à l'embouchure, notre zone d'étude.

La rive gauche du fleuve, zone de notre étude, s'étend de Bakel à Saint Louis sur environ 72 400 Km², soit 37% de la superficie totale du Sénégal (196 000 km²). Elle coïncide, pour l'essentiel, avec la région naturelle de la vallée et constitue la partie septentrionale du Sénégal. L'espace ainsi défini, excentré par rapport au reste du pays, souffre de plus en plus des effets néfastes liés à l'avancée du désert et des difficultés climatiques (déficits pluviométriques, inondations etc).

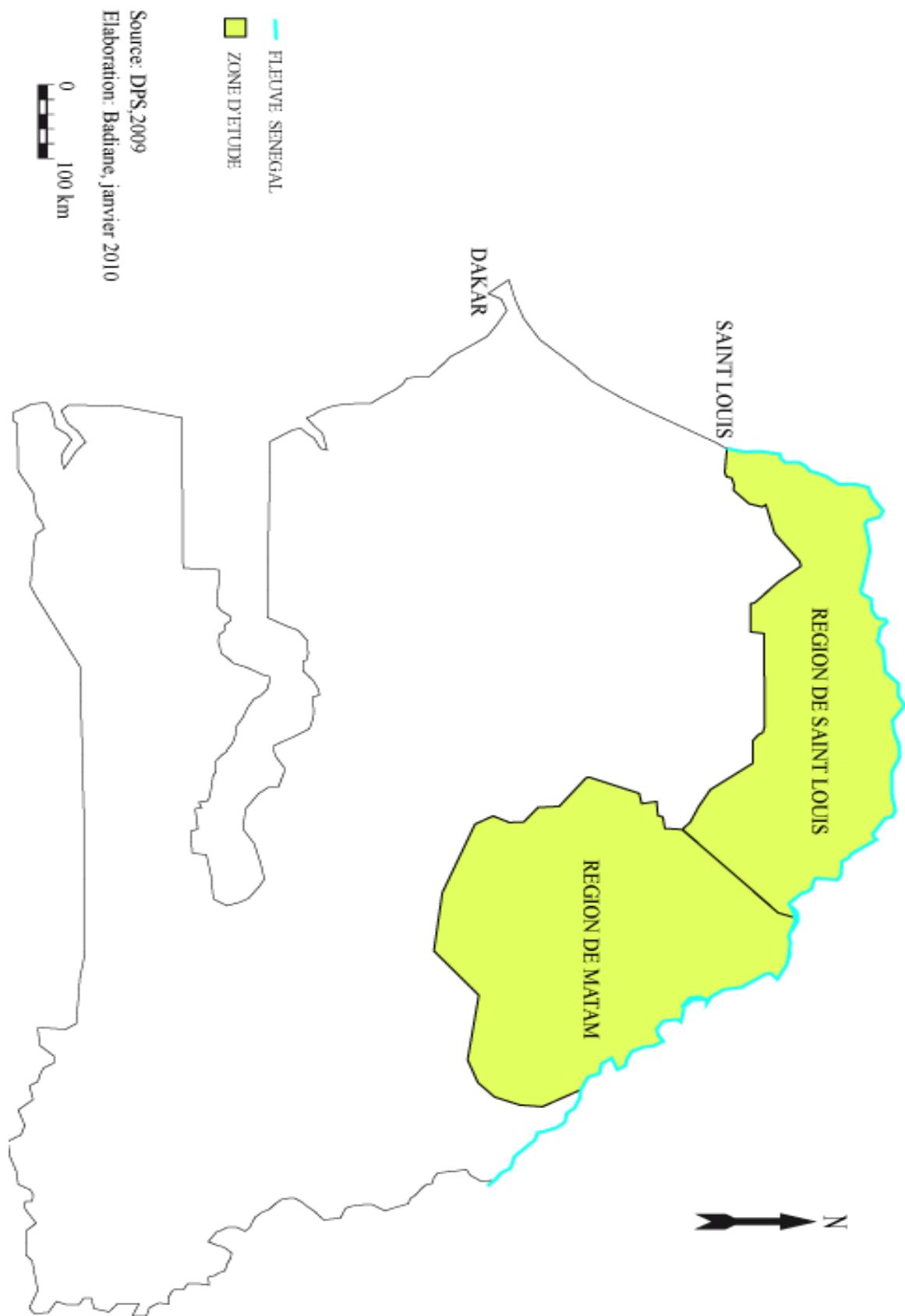
Dans la vallée, le fleuve représente le principal facteur structurant du cadre physique. Le relief est caractérisé par une platitude d'ensemble où l'on note une opposition entre le *waalo* et le *jeeri* :

- Le *waalo* abrite les terres de la vallée alluviale du fleuve. Ce sont des terres régulièrement inondées par la crue du fleuve, argileuses, favorables à la culture céréalière de décrue. C'est le domaine de prédilection des aménagements hydroagricoles.
- Le *jeeri* est la zone non inondable située en bordure du lit majeur du fleuve, en bordures sahéliennes de la vallée. C'est le domaine de l'agriculture pluviale et de l'élevage extensif par excellence.

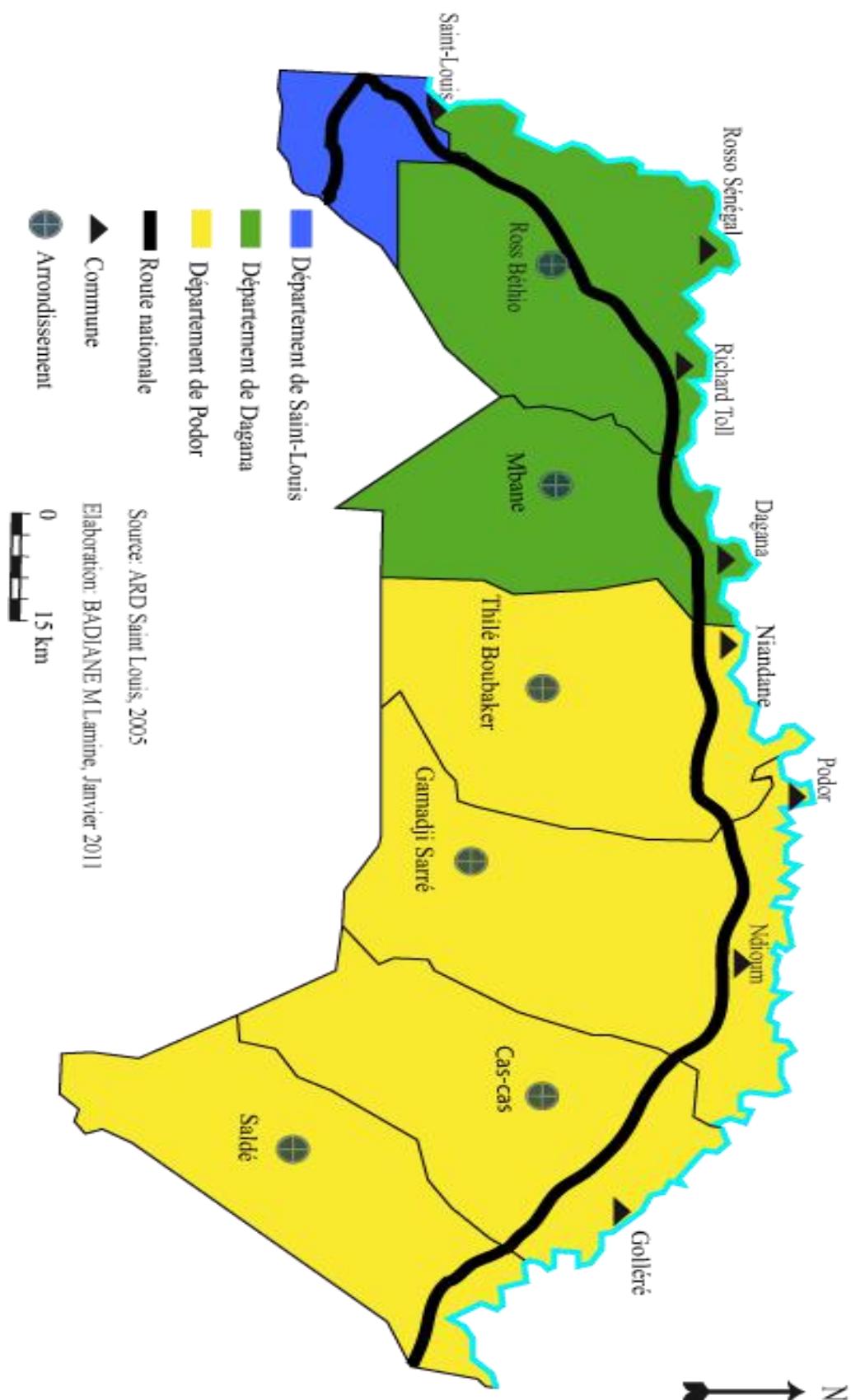
La vallée a été et demeure aujourd'hui encore un lieu de passage, une zone d'échanges commerciaux et de brassages ethniques (le commerce transsaharien et la traite coloniale). Son histoire précoloniale fut marquée par la présence de grands empires et royaumes ouest

africains. La création d'escales fluviales, portes d'entrée dans le continent et l'édification de ponts et de forts constituèrent l'un des fondements du réseau urbain, au Sénégal en général et dans la vallée en particulier.

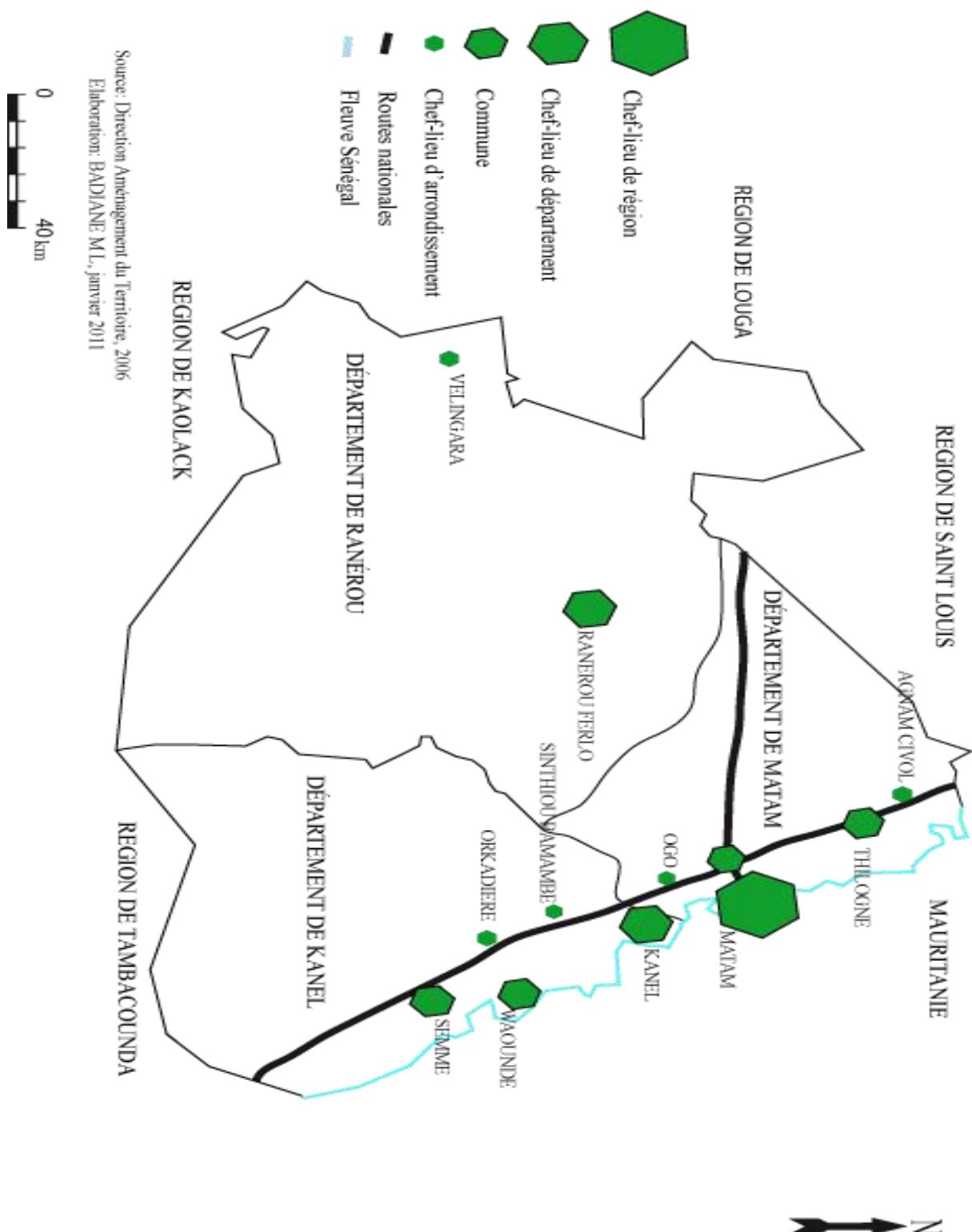
Carte 1: La localisation de la zone d'étude



Carte 2 : Le découpage administratif de la région de Saint Louis



Carte 3: Le découpage administratif de la région de Matam



I / Situation de la vallée avant les politiques de développement

La vallée du fleuve Sénégal a été un lieu de convergence de nombreuses populations attirées par la fertilité de ses sols. « Ce bassin du mil » était caractérisé par une économie agricole basée sur les cultures vivrières : le sorgho de décrue sur les plaines inondées du *waalo*, les céréales à cycle court comme le maïs sur les terres dunaires exondées du *jeeri*, le maraîchage sur les berges du fleuve appelées le *falo*; le fleuve apportait aux populations riveraines le précieux appont de ses ressources piscicoles dont l'exploitation remonte à des millénaires. La vallée constituait également un véritable grenier pour les populations pastorales du sud du désert et du Ferlo. « *Au cœur de la saison sèche, le fleuve dessine sur 480 km un long ruban verdoyant composé de forêts, de pâturages où s'entassent les troupeaux venus des régions voisines desséchées, de champs de mil qui s'épanouissent sur les terres libérées par la décrue et encore gorgées d'eau, alors que souffle l'harmattan torride* »¹². Ainsi, sur les berges du grand désert saharien, le fleuve donnait l'image d'un immense couloir de vie rurale aux abondantes ressources.

Le fleuve constituait, entre autres, une importante voie de trafic le long duquel se sont établies de nombreuses populations. Au cours de son évolution, il a d'abord été une voie privilégiée dans le trafic de la gomme et des esclaves avant d'être « *la grande artère de la conquête française* »¹³. Le fleuve était navigable pendant toute la durée de l'hivernage de Kayes à Saint Louis, soit environ 900 km et le trafic devenait actif. Par ailleurs, la vallée a été une terre d'immigration attractive pour les populations environnantes.

Cependant, l'économie de la vallée a été fragilisée par la conjonction de plusieurs contraintes climatiques et anthropiques (baisse des rendements des cultures, dégradation des pâturages, disparition du couvert forestier et réduction des ressources de la pêche). Par ailleurs, la mise en place des chemins de fer¹⁴ au cœur de la colonie notamment dans le bassin arachidier et plus tard la construction de la route du *jeeri*¹⁵ ont contribué à éclipser l'essor économique de la vallée.

¹² Giacottino J C, Michel P et Vennetier P, 1980.

¹³ Papy L, 1951.

¹⁴ La mise en exploitation du chemin de fer Dakar – Saint Louis en 1885, puis de Dakar – Kidira en 1923 a joué un rôle pionnier dans la pénétration et la domination effective de la colonie du Sénégal. Cette action coloniale va permettre une exploitation de la colonie et une extension de la culture arachidière. Ce qui va porter un coup dur à la navigation fluvio-maritime, qui, jusque là, constituait le principal moyen de communication.

¹⁵ L'ouverture de la route goudronnée au trafic de Dakar à Saint Louis en 1961 et la mise en place de la route du *jeeri* à partir de 1964 ont une fois encore engendré le déclin de la navigation fluviale. Par ailleurs, la rapidité de la voiture et la souplesse des horaires constituent un atout majeur dans la supématie de la route sur le rail.

I.1/ La vallée, un cadre naturel soumis aux aléas climatiques

La vallée est une plaine alluviale située entre le désert de Mauritanie au nord et le Ferlo au sud. La vie des communautés riveraines est rythmée par le régime du fleuve variable selon les saisons. En saison sèche, de novembre à juin, c'est la période des basses eaux et des grands travaux de décrue. Le niveau du fleuve est relevé de la haute vallée jusqu'à Podor. En saison des pluies, c'est la période des crues du fleuve d'une année à une autre. La saison est une période propice à la navigation fluviale.

A partir des années 1970, la vallée a connu une progression profonde de l'eau salée dans le bas fleuve. Avant l'édification des barrages, l'avancée de cette « langue salée » atteignait Dagana presque tous les ans. Les déficits pluviométriques ont modifié le régime des crues. Ils étaient très souvent à l'origine de la remontée de la marée que l'eau du fleuve ne parvenait plus à retenir.

I.2/ La vallée, un creuset de civilisations et de brassage ethnique

Les récits des premiers explorateurs comme Ibn Batouta attestent que la vallée alluviale est restée, pendant des siècles, une région privilégiée de convergence de populations. La rive gauche est beaucoup plus à l'abri des incursions maures que la rive mauritanienne ; elle est un espace où cohabitèrent les ethnies diverses (Berbères, Peulhs, Maures, Soninkés, Wolofs, Toucouleurs, Sérères etc.). La vallée est divisée en un grand nombre de communautés rurales, formées d'un groupe de familles théoriquement issues d'une même parenté. Le plus grand nombre de communautés rurales est bâti tout près du fleuve. Les Peulhs et les Maures sont des nomades que le fleuve attire à la saison sèche. Ils viennent se juxtaposer aux populations de paysans. La vallée est donc une artère vitale où se côtoient des sédentaires et des nomades, d'une part, des cultivateurs, éleveurs et pêcheurs, d'autre part. Elle représente, entre autre, un creuset de rencontre et de fusion entre l'Afrique blanche arabo berbère et l'Afrique noire animiste. Au cours des âges, des peuples divers et des ethnies variées cohabitent sur les rives du fleuve. Ce peuplement est le résultat d'une longue histoire. A ce titre, il est étroitement lié à l'histoire du Soudan Occidental, celle des grands empires comme le Ghana à partir du VIIIème siècle et le Mali au XIIème siècle. Selon Barry B, « *Le peuplement de la moyenne vallée et du delta, composé essentiellement de Peulhs nomades, de Toucouleurs, de Wolofs et*

de Maures appartient à l'aire sénégambienne fortement influencée par le front saharien des Arabo berbères, et par l'océan avec le commerce atlantique à partir du XVème siècle »¹⁶.

A partir du milieu du XIXème siècle, l'arrivée des colonisateurs va favoriser le brassage ethnique et provoquer un exode des ruraux vers les villes et les régions arachidières. Au lendemain des indépendances, malgré la diversité ethnique, l'unité nationale s'est beaucoup renforcée dans toute l'étendue du territoire.

En définitive, la longue tradition d'ouverture des populations de la vallée avec le monde arabe et les peuples ouest africains explique, en partie, la diversité et le mode de peuplement des deux rives du fleuve avant la conquête coloniale. « *Les plus anciennes migrations auraient mis en contact, au nord de la vallée du fleuve Sénégal, des groupes sahariens noirs, plus ou moins métissés de Berbères fuyant vers le sud plus humide, et des populations soudanaises autochtones, ou arrivées de l'est. Au cours de ces longs et multiples brassages qui n'allaien pas sans conflits, se seraient lentement constituées les composantes originelles du peuplement sénégalais »¹⁷.*

II/ La vallée du fleuve Sénégal, berceau de royaumes et d'empires

La vallée du fleuve Sénégal a constitué, au cours de son histoire, un espace géopolitique influencé dès le VIIIème siècle par la naissance des premières entités étatiques (Maïga, 1995). Elle a connu une histoire complexe, riche et intégrée, d'ailleurs, à celle de toute la zone sahélienne et de l'ensemble saharo-méditerranéen. Ainsi, grâce à son rôle de carrefour pour de nombreux groupes ethniques et Etats organisés, la vallée a successivement été intégrée à tous les grands empires du Soudan Occidental. La formation de grands empires en Afrique soudanaise eut des répercussions importantes dans la vallée du Sénégal. Celle-ci fut successivement sous la domination de l'empire du Ghana (VIIIème – XIIème siècle), de l'empire du Mali (XIVème siècle) et de l'empire Songhay (XVIIème siècle).

II.1/ L'empire du Ghana, première entité étatique en Afrique Occidentale

Cet empire existait au nord et à l'est de la vallée. Il fut le premier Etat du Sahel mentionné par les sources arabes. « *Il fut fondé au IIIème siècle après J C par les Soninkés dans la vallée du*

¹⁶ Barry B, *Les peuples du Bassin du fleuve Sénégal, Traditions fondamentales et évolutions*, essai de synthèse, in Etude Socio économique du Bassin du fleuve Sénégal, OMVS, 1984.

¹⁷ Mbow R actualisation par Kane A. A, *Peuplement et ethnies*, in Les Atlas de l'Afrique, Sénégal, les Editions Jeune Afrique, Paris, 2000.

fleuve Sénégal »¹⁸. La capitale était Koumbi Saleh qui était une ville royale abritant le palais et les demeures des dignitaires. Il était peuplé par des Soninkés et Sarakolés mais était dirigé par des peuples d'origine sémites et berbères. C'était un grand Etat centralisé et fortement armé qui exerçait un contrôle absolu sur toutes les provinces qui lui étaient soumises. Il étendait son hégémonie sur l'ensemble des territoires compris entre le fleuve Niger et le fleuve Sénégal, notamment sur les actuelles républiques de Guinée, du Mali, du Sénégal et de la Mauritanie.

Le Ghana entretenait des relations commerciales avec l'Afrique blanche. Par ailleurs, la population de l'empire pratiquait des activités agricoles dans les vallées des fleuves et dans la savane. Les échanges commerciaux favorisèrent la diffusion de l'islam dans l'empire à partir du VIIIème siècle. A partir du Xème siècle, l'empire devenait un Etat organisé sous une forte influence islamique. Des confréries religieuses émergeaient, au cours de la deuxième moitié du XIème siècle, aux confins des deux rives du fleuve Sénégal. Elles tentaient de rejeter l'autorité de l'empire du Ghana essentiellement païen. Finalement, les souverains se seraient convertis à l'islam après 1076, selon Ibn Khaldun¹⁹, sous l'impulsion des almoravides²⁰, venus du Maroc, à la fois dans l'espoir de prendre le contrôle du commerce et d'étendre l'islam. Dès le XIIème siècle, la vallée s'affirmait comme étant la limite entre le monde blanc propagateur de la fois islamique et le monde noir, animiste et chrétien. Au XIIIème siècle, le Ghana perdait son influence et tombait sous la souveraineté de l'empire du Mali.

II.2/ L'empire du Mali

Le Mali s'étendait entre les plateaux arrosés par les affluents du fleuve Sénégal et la vallée du fleuve Niger. Il devint un grand empire sous le règne de Soundjata (1230 – 1255). Il s'étendra sur le Ghana, le Tékrour et le Gao. Selon Ibn Batouta (1304-1377), le Mali était un véritable Etat dont l'organisation et la civilisation pouvaient être comparées à celles des Etats musulmans de l'époque. L'empire s'étendait de l'Atlantique à Gao, jusqu'aux abords du lac Tchad. Nombreuses sont les caravanes qui, partant de la vallée du Sénégal ou de la Boucle du Niger, en comptent des centaines, voire des milliers.

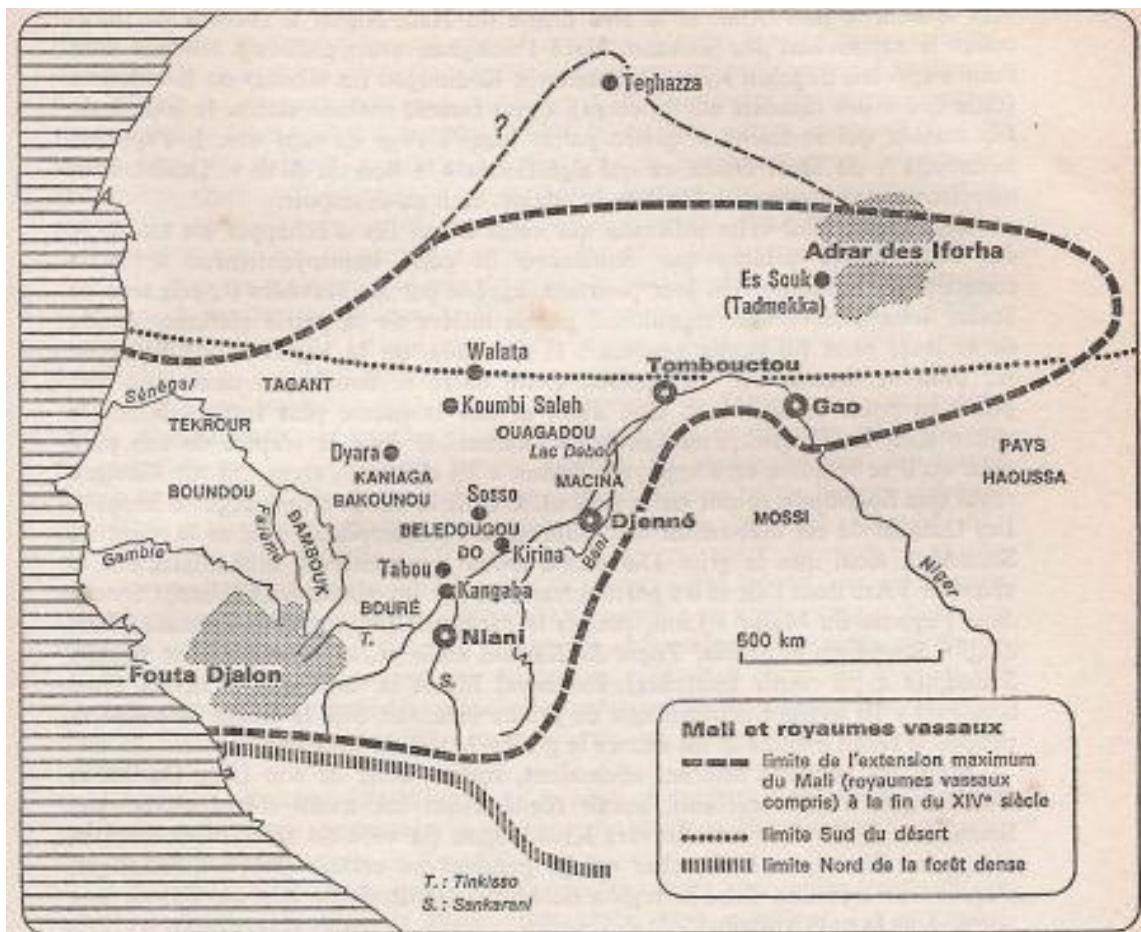
¹⁸ Maïga M, *Ibid.*

¹⁹ Cité par Vernet J 1994.

²⁰ Autour de 1050, une confrérie militaire Musulmane connue sous le nom d'ermites (al-murabit en arabe, d'où le nom d'Almoravides) a commencé son expansion au nord-ouest de l'Afrique. Sous le leadership de l'Almoravide Yusuf ibn Tashfin, les nomades Berbères de la confédération des Sanhajas, a envahi le Maroc en 1061, la Mauritanie en 1071 (détruisant l'empire du Ghana) et l'Espagne en 1086. En 1147 la dynastie a été renversée par les Almohades, un autre mouvement réformateur Musulman.

Le commerce des céréales (mil, sorgho) et du textile est particulièrement actif entre la vallée du Sénégal et les villes sahariennes qui, en contrepartie, proposent des dattes, du cuivre et des produits de luxe. De cette même vallée où la métallurgie du fer est bien développée, partent des barres et des outils notamment vers les rivières du sud productrices de riz, de fonio et d'huile de palme. Du Sénégal Oriental (Galam, Bambuk), qui nourrit ce commerce régional, s'oriente vers toutes les directions.

Carte 4 : La carte de l'empire du Mali au XIVème siècle



Source : www.lyceemermozdakar.org

La vallée constituait un véritable pont entre l'Afrique subsaharienne et les capitales arabes. Entre autre, des échanges de produits miniers (cuivre, fer et sel) s'effectuaient entre les grandes villes de l'empire comme Niani, Oualata, Djenné, Tombouctou et Gao. Ces dernières devinrent des carrefours économiques et intellectuels où convergeaient beaucoup de caravanes sahariennes. La sécurité régnait dans toute l'étendue de l'empire qui atteint son apogée vers 1332 sous le règne de Kankan Moussa. « A son apogée, au XIV^e siècle, le

territoire de l'empire correspondait à l'addition de l'actuel Etat malien avec des morceaux des Etats modernes du Sénégal, de la Gambie et du Niger »²¹.

A la fin du XVème, le Mali tombait en décadence. Il devenait un Etat vassal du nouvel empire Songhaï constitué dès le VIIème siècle qui sera plus tard l'empire du Gao à partir du VIème siècle, lorsque sa capitale, *Niani* est occupée en 1645. Cette dislocation du puissant empire du Mali allait favoriser l'émergence du royaume du Tékrour dans la vallée du fleuve Sénégal.

II.3 / Le royaume du Tékrour

Le Tékrour fut le premier royaume connu dans la vallée du fleuve Sénégal. Il s'étend entre le Galam et l'Océan Atlantique, l'Adrar mauritanien et le Ferlo. Il correspond à la zone comprise entre Saint Louis et Bakel. La capitale, Tékrour, qui donna son nom au royaume, s'étend sur les deux rives du fleuve Sénégal. Les premiers habitants du royaume étaient les Sérères, les Ouolofs et les Soninkés. Les Peulhs avaient constitué, vers 1512, un Etat avec la dynastie des *Déniankés*. Le triomphe de cette dynastie sur les Mandings avec à sa tête, Koly Tenghella, avait permis à la vallée de trouver son indépendance vis-à-vis du grand empire malien. Les *Déniankés* étaient formés de tributs peulhs païens venant pour l'essentiel de l'est. Le règne de cette dynastie est marqué par de profondes mutations. Ainsi, le Tékrour avait bénéficié des retombées positives du dynamisme économique lié au commerce transsaharien pour mieux consolider son assise sociopolitique et territoriale. Il étendait sa domination à l'ensemble de la vallée, sur les deux rives du fleuve, mettait en place un pouvoir centralisé et fort, appuyés par des princes peulhs à la tête de chaque province. Ce royaume peulh avait connu ses heures de gloire en devenant le centre de gravité des échanges commerciaux.

Le Tékrour fut le premier bastion de l'islam en Afrique noire. Il fut, jusqu'au Xème siècle, sous la domination de l'empire du Ghana. Cependant, des conflits politico-religieux relatifs à la gestion des terres et l'incursion permanente des Maures avaient créé un climat d'insécurité dans le royaume. En 1776, une révolution théocratique musulmane allait mettre fin à l'hégémonie *politique* des Peulhs dans la vallée et marquer l'avènement des *Almami* : le Fouta Toro.

²¹ Chauprade A, 2003.

II.4/ Le Fouta Toro, un Etat théocratique

Le Fouta correspond à la moyenne vallée du fleuve Sénégal. Il s'étend de Podor à Matam couvrant les communes de Ndioum et Ourossogui. L'histoire du Fouta fut connue grâce aux sources écrites (Barry, 1984 ; Schimitz, 1986) et à la tradition orale. Le Fouta Toro fut le premier Etat théocratique musulman de la vallée. Il était dirigé par un mouvement maraboutique qui avait continué à se développer au sein des populations à partir du XIIIème siècle. Cette révolution Torodo allait bouleverser la géopolitique et engendrer des conséquences importantes dans la vallée. Ce régime avait mis fin à la politique guerrière et arbitraire de la dynastie des *Déniankés*, d'une part, et avait éradiqué l'insécurité causée par l'incursion fréquente des Maures sur les deux rives du fleuve d'autre part. Cette réforme sera d'avantage appuyée par son prédécesseur, l'*Almami* Abdel Kader Kane, en 1778. Il nomma des chefs religieux à la tête de chaque communauté villageoise et fit étendre le royaume théocratique de la moyenne vallée au delta. Cependant, il ne parviendra pas à imposer l'islam dans les Etats voisins comme le Oualo.

En définitive, le Fouta était un royaume dont l'histoire longue et riche s'est faite d'une succession de pouvoirs dynastiques (les *Tonjons* entre 1300 et 1400, les *Lam-Ternes* entre 1400 et 1450, les *Lam-Taagas* de 1450 à 1500, les *Lam-Toro* de 1500 à 1512, les *Déniankés* de 1512 à 1776 et enfin les *Almami* de 1776 à 1880, c'est-à-dire à l'annexion française). Grâce à sa position stratégique, il avait, tour à tour, participé à l'émergence des grands empires ouest africains comme le Ghana et le Mali. Entre autre, le Fouta a été un creuset de civilisation et une terre d'accueil et de brassage pour de nombreux groupes ethniques.

II.5/ Le royaume du Oualo

Le Oualo était né de la dislocation de l'empire sénégambien du Djolof. Il correspond à l'actuel delta du fleuve Sénégal avec notamment les communes de Rosso Sénégal, Richard Toll et Dagana. Il constituait une zone tampon entre le Sénégal et la Mauritanie. Il était limité au nord par le pays Trarza, au sud par le Djolof, à l'est par le Fouta et à l'ouest par l'Océan. Cette position stratégique lui avait valu une histoire mouvementée rythmée par des attaques incessantes des Maures venus du nord et des luttes intestines entre dynasties rivales.

Le Oualo était un royaume qui, depuis son autonomie vis-à-vis de l'empire du Djolof²² jusqu'à la conquête coloniale, avait connu une évolution mouvementée, marquée par la mise

²² Le Oualo était d'abord une vice-royauté de l'empire du Djolof, fondé au XIIIème siècle par Njaajan Njaay. A la fin de la première moitié du XVIème siècle, le grand empire était secoué par le désir d'autonomie des petits

en place de structures politiques et sociales, mais aussi par des nombreuses luttes contre l'attaque et le pillage des Maures voisins du nord. Cependant, selon, Barry B, (1984) « *même au XVIIème siècle, la suzeraineté du Cayor et du Fouta était effective sur une partie du Oualo : en 1638, le Oualo reconnaissait sa vassalité vis-à-vis du Fouta, tandis que le Cayor possédait une partie de l'embouchure jusqu'au niveau de Bieurt* »²³. Le royaume retrouvera son autonomie effective vis-à-vis des royaumes voisins pendant l'occupation coloniale. Grâce l'intervention française à partir du XIXème siècle, le Oualo fut pacifié et devint un Etat puissant, avec à sa tête une importante aristocratie militaire.

L'histoire précoloniale de la vallée, nous renseigne qu'elle a été le creuset de populations de diverses ethnies et de races différentes. Elle a subi des migrations et des fluctuations urbaines. A ce titre, elle a été le théâtre de nombreux conflits entre les dynasties locales et de raids lancés vers le sud par des Maures voisins du nord. Par ailleurs, les nomades peulhs ont été en conflits périodiques avec les populations sédentaires des deux rives pour la gestion des ressources agro-pastorales de la vallée.

L'histoire de la vallée permet également d'attester qu'il existait en Afrique précoloniale de grands Etats organisés et décentralisés. Contrairement à la thèse de Bernard Lugan²⁴ selon laquelle « *l'ethnisme est largement responsable de la non existence d'Etats dans l'Afrique noire précoloniale* », les empires du Ghana et du Mali avaient abrité des cités précoloniales dont le destin a été affecté de façon variable par la pénétration coloniale. Sur la bordure méridionale du Sahara étaient apparues des cités grâce aux échanges commerciaux existant entre l'Afrique du nord et l'Afrique noire. Tombouctou, Djenné et Gao qui ont été à l'époque médiévale des escales caravanières et des carrefours commerciaux sur les marges du désert. La vallée du Sénégal a elle aussi connu durant un millénaire, de brillantes civilisations où se sont mêlés la culture africaine et l'apport arabo-islamique. L'essor du commerce transsaharien permettait alors au Sahel en général et à la vallée en particulier, de s'ouvrir au monde arabo musulman et même européen avec l'exportation, vers le Portugal et le reste de l'Europe, d'épices, d'ivoires et de quantités importantes d'or.

royaumes vis-à-vis de l'empire. C'est ainsi qu'en 1549, le royaume du Cayor quittait le Djolof et provoquait une instabilité qui sera à l'origine de l'émancipation des royaumes comme le Oualo, la Cayor, le Sine, le Baol, le Saloum.

²³ Cité par Kane M M, *Evolution et traditions fondamentales des peuples de la moyenne vallée et du delta*. In Etude socio-économique du bassin du fleuve. Partie A : Présentation générale de la vallée, OMVS, 1984.

²⁴ Lugan B, 1996. Voir à ce sujet : MBokolo E, *Afrique : colonisation, décolonisation et postcolonialisme* in Université de tous les savoirs sous la direction de Michaud Y, *Géopolitique et Mondialisation*, volume 19, Odile Jacob, 2002.

Il était écrit au fronton des monuments publics à la gloire de Léopold II, le fondateur du Congo colonial : « Aperire Terram Gentibus » (ouvrir la terre aux nations). Pour lui, l'Afrique était une terre à l'état de nature et c'est en Europe que se trouvaient les nations.

Les différents acteurs de la vie économique établissaient des rapports de complémentarité et d'association malgré l'existence périodique de tensions entre paysans sédentaires et éleveurs peulhs. La vallée du Sénégal a été un lieu de convergence de diverses ethnies qui seront à l'origine de son peuplement.

L'arrivée des Européens à partir du XIXème siècle sur la côte atlantique a affaibli l'itinéraire saharien au grand profit du littoral et mis un terme définitif à l'autonomie de l'Afrique, en général, et de la région soudano-sahélienne, en particulier. Ce qui marque le début de la colonisation.

III/ Les anciennes escales fluviales, berceau de l'actuel réseau urbain de la vallée

Les premiers contacts entre royaumes africains et colonisateurs européens remontent au XVIème siècle. La vallée du fleuve Sénégal a connu deux phases dans son évolution coloniale : de 1500 vers 1750 qu'on assimile à la période de pénétration coloniale et de 1750 aux indépendances coïncidant à la période de la conquête coloniale. Cette entrée en scène des européens le long du littoral d'Afrique occidentale, au début du XVème siècle, a provoqué une révolution géopolitique dans la vallée. En effet, le développement des comptoirs commerciaux européens sur les côtes sénégalaises a mis en terme le commerce entre les « deux rives » du désert et a entraîné le déclin économique des grands empires.

III.1/ Le fleuve Sénégal, porte d'accès à la pénétration coloniale en Afrique soudanienne

Le Oualo a été la première partie du Sénégal à entrer en contact avec les occidentaux. Des marins français provenant de Rouen, de La Rochelle et de Nantes ont fondé la ville de Saint-Louis en s'installant à l'embouchure vers 1659. La période des grands comptoirs en Afrique occidentale et du commerce triangulaire s'étalait de 1600 à 1800 où des escales du Fleuve Sénégal (Dagana, Podor et Bakel) ont marqué l'histoire. « *Dès le XVIème siècle, pour élargir leur champ d'action et d'influence, les puissances coloniales avaient lancé un processus d'exploration du fleuve, de l'embouchure jusqu'à Podor, et même au-delà dans le haut bassin²⁵* ». Les Portugais, Hollandais, Espagnols et Anglais furent les premiers à implanter des comptoirs commerciaux pour le compte de l'économie de traite. Il s'agissait essentiellement d'échanges de marchandises diverses (liqueurs, pacotilles) en provenance

²⁵ Merzoug M S, 2005.

d'Europe contre de l'or, des esclaves et de la gomme. Cependant, même si le fleuve a été exploré au moins jusqu'à Podor, dès le XVIème siècle, ce n'est qu'au cours du XVIIème siècle que le commerce s'y intensifia. « *Le changement du centre de gravité des échanges en direction de l'ouest s'accompagna d'un essor commercial sans précédent avec le basculement de la vallée dans le sillage du commerce atlantique et de la traite négrière* »²⁶.

L'apparition de centres urbains sur la rive gauche du fleuve est ancienne. Leur développement est dû à leur position favorable pendant la période de l'économie de traite. Les centres urbains ont été des escales établies tout au long du fleuve qui a servi de « porte d'entrée » aux colons. « *Au XIXème siècle, le Sénégal est promu voie maîtresse de l'accès au Soudan et devient l'instrument stratégique majeur de la conquête française. Jusqu'à la fin du siècle, fleuves et escales fluviales resteront étroitement liés à l'aventure coloniale et demeureront les axes et points d'appui privilégiés de la traite*²⁷. Les maisons de commerce ont été d'abord mises en place à l'époque où les bateaux pouvaient naviguer sur le fleuve avec des produits importés (tissus, sucre etc.) en échange avec la gomme des maures et le miel des paysans. Ensuite, elles s'étaient implantées de façon permanente grâce à l'activité qu'elles créaient et aux services administratifs qui les suivirent. Dès lors, la dynamique commerciale concentrée autour des grandes escales fluviales sera à l'origine du développement des centres urbains de la vallée.

III.2/ Intérêts politiques des colonisateurs vis-à-vis de l'aristocratie toucouleur

La pénétration coloniale dans les royaumes de la vallée fut marquée par des systèmes d'alliances entre les colons et l'aristocratie locale, notamment celle du *Oualo* et du *Fouta*. « *Désormais, en contact avec les populations locales, les colons vont signer une série de traités avec les chefs locaux sur les deux rives pour mieux structurer leur implantation matérialisée par l'édification de ponts et de forts* »²⁸.

L'exemple du royaume du *Oualo* est une pertinente illustration. Grâce à sa position stratégique sur l'embouchure du fleuve, il a été l'objet d'une attention particulière pour les colons qui ont joué un rôle important, non seulement dans la pacification de la région mais aussi dans l'émancipation de ce royaume qui va donner naissance aux communes du delta. En effet, jusqu'à la dislocation de l'empire du *Djolof* au XVème siècle, le *Oualo* dépendait de

²⁶ Merzoug M S, ibid.

²⁷ Van Chi Bonnardel R, 1978.

²⁸ Merzoug M S, ibid.

celui-ci. Après l'éclatement, selon Barry B (1984), le *Oualo*, objet de convoitise était tombé sous la domination des royaumes voisins du *Fouta* et du *Cayor*. Il a fallu attendre la deuxième moitié du XVIIème siècle pour qu'il retrouve son indépendance vis-à-vis de ses voisins, grâce à l'appui des colons avec qui l'aristocratie locale s'était alliée. L'alliance allait permettre à l'aristocratie de construire un Etat puissant, organisé et pacifié. Sur le plan économique, l'hégémonie du commerce transsaharien est menacée au grand profit du commerce atlantique de la gomme et des esclaves. Ainsi, la première phase de colonisation est marquée par une étroite collaboration entre colonisateurs et aristocratie locale. L'émergence de comptoirs commerciaux et d'escales fluviales, le point de départ d'une politique de conquête et d'annexion de l'ensemble des royaumes de la Sénégambie, sont les faits marquants de cette période.

Dans le *Fouta*, par contre, la pénétration coloniale a été plus lente et l'alliance entre les français et les chefs traditionnels a fait l'objet de mouvements de contestation et de guerres civiles entre adversaires et partisans des français au cours du XVIIème siècle. L'instauration du commerce atlantique provoque des sentiments de révolte de la population vis-à-vis de leurs chefs traditionnels locaux, remet en cause les ravages de la traite négrière. Ces chefs traditionnels dénoncent les intérêts stratégiques de la puissance coloniale dans la vallée. Cependant, les Français renforçaient leur alliance avec les aristocraties guerrières. Ce fut l'essor de la traite négrière dont elles étaient complices. L'arrivée au pouvoir des théologiens a marqué une rupture dans l'alliance entre les colons et l'aristocratie. Le paysage géopolitique de la vallée en fut marqué à jamais. Le commerce des esclaves et celui de la gomme furent partiellement abandonnés. L'intensification des échanges à travers les escales fluviales s'affaiblit. L'abolition de l'esclavage en 1848, allait consacrer une nouvelle donne géopolitique de la vallée. Au delà des échanges, elle sera occupée durablement et mise en valeur pour la survie des populations locales et de la métropole.

III.3/ La vallée sous l'ère de la traite atlantique

L'arrivée des Européens sur les côtes ouest-africaines consacre le changement de gravité des échanges commerciaux du Sahara vers l'océan Atlantique. Les premiers échanges commerciaux avec l'Europe remontent en 1444, quand les Portugais atteignirent l'embouchure du fleuve Sénégal et le Cap vert. Au XVIème siècle, les puissances coloniales (Anglais, Portugais, Hollandais et Français) avaient lancé un processus d'exploration du fleuve, de l'embouchure jusqu'à Podor d'abord et sur toute la longueur du fleuve plus tard.

Etablis à Saint Louis, les Français entreprendront plus tard la remontée du fleuve Sénégal pour la conquête de l'intérieur du continent.

Le premier établissement français fut fondé au XVIIème siècle dans l'embouchure du fleuve Sénégal. Mais, l'installation de comptoirs commerciaux par les Européens dans la vallée remonte à la fin du XVème siècle. Les nouvelles formes d'échange avaient éclipsé le commerce transsaharien qui subsistera jusqu'au XIXème siècle. Pour mieux asseoir leur implantation et faire fructifier leur économie, les colons avaient signé une série de traités avec les dignitaires locaux et édifié des ponts et des forts dans les royaumes. La mise en place des points de traite le long des escales fluviales et la construction d'infrastructure de communication comme le chemin de fer dans le Cayor et dans le bassin arachidier constituent des symboles de la domination coloniale. Durant cette période, Dagana, Podor et Matam ont été d'importants centres commerciaux. De grandes maisons commerciales (Maurel et Prome, Dévés et chaumet) pratiquaient le commerce de la gomme arabique.

Si les diverses entités étatiques soudano sahéliennes avaient connu, jusqu'au XVème siècle, une solide organisation politique et une autonomie économique, l'influence de la traite atlantique a provoqué une instabilité qui s'était soldée par des fuites de populations vers l'intérieur du continent difficile d'accès. « *Les processus d'intégration des peuples et de construction de vastes ensembles, qui se développaient à l'époque prémercantiliste sont arrêtés au profit d'un émiettement, d'un isolement et d'un enchevêtement incroyables qui sont, comme on le sait, à l'origine d'un des handicaps contemporains parmi les plus sérieux* »²⁹. La traite négrière fut en grande partie responsable de l'effondrement de nombreuses sociétés africaines. Elle avait favorisé par exemple la dislocation du Djolof et l'émergence d'aristocraties militaires dans tous les royaumes comme le Oualo, le Cayor et le Tékrour.

L'autre caractéristique de la traite atlantique était le commerce de la gomme. Il tenait une grande place dans les transactions entre les royaumes du Oualo, du Fouta et l'Europe. « *C'est pour y faire la traite de la gomme que les Français, après les Portugais, s'étaient établis, au XVIème siècle, à l'embouchure du Sénégal. Ce fut là longtemps la raison d'être de cette colonie* »³⁰. La gomme, produit végétal, servait de matière première à plusieurs activités économiques comme la teinture. Sa récolte et son exportation restaient les principales activités économiques du Oualo. « *Dans la vallée, la traite de la gomme était dominante ; du 1^{er} février au 1^{er} août, les barques des commerçants quittaient Saint Louis pour aller troquer*

²⁹ Amin S, cité par Maïga M, 1995.

³⁰ Papy L, 1951.

au bord du fleuve des Bagatelles contre de la gomme »³¹. Jusqu'au XVIIIème siècle, le monopole de la gomme était détenu par les Maures Trarza. Ils l'exportaient vers le port de Saint Louis, mais il sera très vite confisqué par les Français soit par des traités d'amitié avec l'aristocratie locale soit par des offensives militaires à l'égard des rois.

En somme, la traite négrière et le commerce de la gomme ont porté un coup dur à l'économie des Etats soudano-sahéliens. La vallée du Sénégal n'a pas encore échappé à cette dynamique. Ainsi, dès le début du XIXème siècle, la colonisation allait entamer sa deuxième phase par une occupation durable et des tentatives de mise en valeur des terres de la vallée.

III.4/ Les escales fluviales, piliers de l'économie de traite

La colonie du Sénégal fut restituée définitivement à la France, en 1814, par le traité de Vienne. Le fleuve Sénégal constituait le seul moyen de transport dont les Français pouvaient disposer pour conquérir toute la colonie. En 1840, les rives du fleuve étaient occupées entraînant la mise en place de maisons de commerce³². Ce qui marque le début de la deuxième phase de la colonisation dans la vallée : l'occupation durable. Au-delà des échanges traditionnels effectués dans le cadre du commerce atlantique, la vallée devait désormais servir de grenier pour la puissance coloniale. Ainsi, pour réaliser ce projet, les colons tentèrent plusieurs politiques de mise en valeur des ressources agricoles de la vallée.

Au XIXème siècle, la politique française en Afrique change de physionomie liée à un nouvel ordre mondial naissant consécutif à la grande poussée impérialiste. Désormais, les colons procèdent à des aménagements du bassin du fleuve Sénégal dans l'idée d'améliorer et de diversifier la production agricole et l'ensemble de l'économie rurale de la vallée. Pour mieux fixer les bases de cette économie de traite, les colons orientent les populations vers la production à grande échelle de biens agricoles d'exportation soit en ayant le soutien des pouvoirs politiques locaux soit en les soumettant par la violence. La promotion de l'agriculture commerciale au détriment des cultures vivrières traditionnelles s'est développée grâce à la contrainte de l'administration coloniale.

Il s'agissait de promouvoir dans la vallée de nouvelles plantes cultivées qui pourraient être diffusées parmi les paysans et dont les récoltes seraient commercialisées. Au Sénégal, la culture de l'arachide a été introduite à la fin du XIXème siècle. Son extension coïncida avec la

³¹ Giacottino J C, 1961.

³² Ce sont des sociétés commerciales françaises qui s'implantaient dans les colonies africaines. Ces sociétés, aidées par l'administration coloniale, étaient d'origine marseillaise comme la CFAO (Compagnie Française de l'Afrique Occidentale), lyonnaise comme la SCOA (Société Commerciale de l'Ouest Africain, bordelaise comme Maurel et Prom, Maurel-Frères, Vézia, Devès et Chaumet, Peyrissac etc. Ces grandes sociétés françaises monopolisaient le commerce colonial dans tout le Sénégal et le Soudan français.

construction du chemin de fer Dakar - Saint Louis puis celle du tronçon Thiès – Kayes (Pélissier, 1966). C'est dans ce contexte que les premières expériences agricoles ont été introduites dans le delta, notamment à Richard Toll.

IV/ Les politiques coloniales vis-à-vis de la vallée

Les politiques coloniales de mise en valeur de la vallée étaient structurées autour de trois principaux axes : les expériences agricoles, l'hydroélectricité et les aménagements hydroagricoles.

IV.1/ Le delta, siège des premières expériences agricoles de la vallée

Les plans de colonisations agricoles consistaient à valoriser les ressources de la vallée. Dans ce cadre, plusieurs tentatives de mise en valeur allaient se succéder au cours du XIXème siècle. Les premiers plans étaient essentiellement destinés à satisfaire les besoins en matières premières en promouvant des plantations telles le coton et la canne à sucre. Les premiers pionniers de cette colonisation agricole furent le colonel Schmaltz et le baron Roger.

Le colonel Julien Schmaltz fut nommé gouverneur de la colonie du Sénégal en 1816. Il tenta d'introduire la culture du coton, de la canne à sucre et de l'indigotier. Considéré comme particulièrement fertile, le delta allait abriter la première zone pilote de colonisation agricole. Désormais, à l'instar des Antilles et de l'Amérique, la vallée devait fournir de nouveaux produits commerciaux et reléguer au second plan les cultures traditionnelles vivrières. Son voyage dans la vallée lui permit d'explorer le bassin du fleuve et de mettre en valeur les meilleures terres de la colonie du Sénégal. Sous son impulsion, une expédition militaire fut organisée pour permettre aux colons de s'accaparer des terres les plus fertiles du *waalo*. Le gouverneur avait signé des traités avec les braks du *Oualo* pour pacifier les rives du fleuve. Malgré tous ces efforts, le plan échoua suite à l'hostilité déclarée des Maures du Trarza d'une part et des chefs théocratiques du *Fuuta Tooro*, d'autre part. En 1820, le gouverneur Schmaltz fut rappelé et remplacé par le baron Roger.

En juillet 1821, le baron Roger fut nommé gouverneur. Il créa un jardin d'essai et d'expérimentation de la recherche agronomique situé au confluent du fleuve Sénégal et de son défluent la Taouey vers le lac de Guiers. Il est possible dans ces conditions de disposer d'eau douce pendant une bonne partie de l'année. Le baron Roger avait développé une agriculture d'exportation favorisée par la mise en place d'un encadrement constitué de cadres agricoles et

par une valorisation de l'espace cultivable. Il confia à un certain « jardinier-pépiniériste » nommé Richard, la direction d'un jardin d'essai. Celui-ci fut créé en un lieu qui portait le nom de Richard, associé à un mot ouolof (*tol*) signifiant jardin : Richard Toll. Il multiplia les essais de caféiers, cannes à sucre, bananiers, ananas, papayers, vigne, mûriers, abricotiers, pruniers etc. et étendit les plantations de coton dans le Cayor, à l'intérieur de la colonie. Il aménagea au bord du fleuve des systèmes d'arrosage et de dessalement des terres. Mais les résultats étaient loin de correspondre aux espoirs ; la quantité de coton récoltée était décevante. Ce plan initié par Richard allait se heurter à des résistances très farouches des Maures du Trarza et des Toucouleurs du *Fuuta*. En 1831, toutes les tentatives de mise en valeur s'effondrèrent lorsque la crue ravagea les cultures. A cela s'ajoutaient un vent d'est qui dessèche les récoltes et une salure du sol qui tuait les plantes. Il a fallu attendre l'arrivée de Faidherbe pour pacifier la vallée et relancer de nouveaux plans de colonisation.

L'arrivée du Général de brigade Faidherbe avait permis à la vallée de retrouver quelques activités agricoles. Il séjourna au Sénégal de 1852 à 1865. En 1854, il conquit le *Oualo* et le *Fuuta Toro* et mit en déroute la puissante armée de El Hadj Omar Tall. Ensuite, il occupa toute la colonie sénégalaise et se lança à la conquête du Soudan. Il entreprit l'œuvre du baron Roger en créant dans le delta et la moyenne vallée une pépinière de plantes très variées. Richard Toll restait toujours un jardin d'essai où l'on menait des expériences de sélection de nouvelles semences. Cependant, la baisse du prix du coton à la fin de la guerre de Sécession³³ mit un terme à cet effort. En plus, la pratique de la culture de l'arachide dans le centre de la colonie du Sénégal puis la création du tronçon ferroviaire Dakar – Saint Louis tournaient l'attention vers tout le Soudan.

IV.2/L'union hydroélectrique africaine

Après la conquête définitive et la fondation de la colonie du Soudan français, les autorités coloniales allaient chercher les voies et moyens pour la mise en œuvre d'une politique d'aménagement et de développement du bassin du fleuve Sénégal. Il fallait répondre aux besoins économiques de la métropole.

A cet effet, fut créée le 27 juin 1927 par l'administration coloniale, l'union hydroélectrique africaine. Son rôle fut de mener une politique d'aménagement de la vallée du Sénégal basée

³³ La guerre de Sécession (1860 – 1865) entre le sud esclavagiste et le nord avait engendré une baisse de la production du coton aux Etats Unis et une flambée des cours mondiaux du coton. Cette situation poussa les français à l'expérimenter dans les colonies situées en zone tropicale. Ce fut le cas de Richard Toll. Mais, la fin de la guerre en 1865 marqua une reprise de la production, une baisse des prix mettant, du même coup, un terme aux efforts d'expérimentation dans les colonies.

essentiellement sur trois volets : l'irrigation, la navigation et l'énergie hydroélectrique. Cette union associait de nombreuses sociétés de commerce notamment la Société Auxiliaire Africaine, Devès et Chaumet Cie, les Etablissements Maurel & Prom, la Maison Maurel Frères, la Compagnie d'Electricité du Sénégal. Cependant, les projets ne furent acceptés par le gouvernement général de l'AOF qu'après les années 50. Il s'agissait essentiellement de la réalisation du barrage de Gouina, d'un centre d'exhaure de Koungani, de la mise en valeur de l'île à Morphil près de Podor et de l'aménagement du lac Rkiz. Les principaux objectifs en étaient le développement des cultures du riz et du coton dans la vallée, la navigabilité du fleuve de Kayes à l'embouchure pendant toute l'année, le blocage de la remontée d'eau de mer en période d'étiage et la régularisation du fleuve sur la base d'un débit moyen de 500 à 600 m³/s.

Toutefois, l'administration coloniale jugea ces projets onéreux, incohérents et peu rentables. Elle prit de nouvelles initiatives dans le domaine de l'aménagement du fleuve Sénégal.

IV.3 / La Mission d'aménagement du fleuve Sénégal (MAS)

Elle constitue la première idée d'une « valorisation rationnelle au service du développement de la vallée ». La MAS fut fondée par un arrêté du 27 octobre 1938. L'objectif de la mission était la poursuite des études, la conduite et le contrôle des travaux d'aménagement du fleuve Sénégal. Créée à la veille de la deuxième guerre mondiale, la MAS menait des activités dans le delta et la moyenne vallée. Dans ce cadre, les travaux étaient destinés à mettre en valeur les ressources de la vallée notamment encourager le développement de l'agriculture irriguée (coton), permettre la navigabilité du fleuve pendant toute l'année et la production de l'énergie hydroélectrique. Mais, le déclenchement de la seconde guerre mondiale eut des conséquences néfastes sur le plan alimentaire dans toute la colonie sénégalaise. Cette situation allait induire une nouvelle orientation de la politique coloniale de la vallée. Désormais, la MAS devait abandonner la culture du coton peu rentable et de celle de l'arachide (dégradation des sols) pour encourager le développement des cultures vivrières (le mil et le riz). Dans ce contexte, la MAS permettrait de réduire le déficit vivrier en encourageant la diversification des productions agricoles au détriment de la monoculture arachidière et en assurant le développement économique de la vallée. Elle préconisait la poursuite des recherches et des expérimentations déjà engagées à Richard Toll, Guédé et Diorbivol ; elle envisageait aussi la construction de digues et de barrages à Dagana, Cascas, Kaédi, Matam, Bakel et Gouina. Le premier aménagement réalisé par la MAS dans le delta était le casier rizicole de Richard Toll.

Il fut géré par la MAS jusqu'en 1953. Entre 1935 et 1936, la MAS avait aussi réalisé les premières études topographiques du casier rizicole de Guédé qui fut la première expérience de riziculture moderne de la vallée.

Cependant, les projets en question seront abandonnés par l'administration coloniale pour des raisons humaines et financières³⁴. La perte de l'autonomie économique était donc loin d'être compensée par une politique de valorisation durable des ressources du fleuve Sénégal, valorisation qui encourageait les cultures traditionnelles vivrières. Ainsi, il convient de retenir que la politique coloniale procédait d'une logique axée sur la promotion soutenue des cultures d'exportation qui répondaient mieux aux besoins de l'économie de la métropole.

IV.4/ Le quasi abandon de la vallée

A partir de la fin XIXème siècle, les autorités coloniales délaissèrent la vallée au profit du centre ouest de la colonie du Sénégal pour développer la culture de l'arachide introduite à partir de 1883. Désormais, la vallée n'était plus au centre des préoccupations coloniales. Les ressources s'étaient révélées peu intéressantes pour l'économie de traite. La vallée subit une marginalisation économique. L'équilibre alimentaire des populations riveraines fondé sur l'agriculture traditionnelle, n'était plus en mesure de les mettre à l'abri d'une dépendance extérieure.

La mise en valeur coloniale a largement favorisé le développement de la culture de l'arachide dans toute la colonie sénégalaise. Après la deuxième guerre mondiale, grâce aux facteurs favorables (une pluviométrie favorable à la culture de l'arachide, des sols djors fertiles et propices à l'arachide) et à l'amélioration des moyens de collecte et de transport (points de collecte, carrefours routiers et ferroviaires, haltes), la culture arachidière a été étendue au Sénégal oriental et en Casamance. La dynamique de culture de l'arachide s'était soldée par l'exode d'une grande partie de la population active de la vallée du Sénégal vers le bassin arachidier et les régions côtières de l'ouest. « *Le delta et la vallée ont enregistré les plus faibles densités démographiques (après le Sénégal oriental) et une stagnation de leur*

³⁴ A partir de 1939, c'est le début de la deuxième guerre mondiale. L'entrée en guerre de la France en septembre 1939 a porté au coup dur à l'économie des colonies. Ces dernières devaient fournir à la métropole des hommes et des ressources naturelles pour alimenter l'industrie de guerre. Au sortir de la guerre, la France n'était plus en mesure d'honorer ses engagements et projets financiers et économiques vis-à-vis de ses colonies. Ce qui sera à l'origine de l'abandon de beaucoup de projets de développement dans les colonies.

population dues à la forte émigration ...l'enquête MISOES a estimé qu'en 1962 environ 70 000 toucouleurs se trouvaient hors du delta sur une population totale de 190 000 soit plus du tiers de celle-ci »³⁵. Par ailleurs, des déficits pluviométriques réduisent les activités pastorales et la production agricole. Les déficits vivriers consécutifs à ces contraintes ont été accentués par l'accroissement des surfaces consacrées aux cultures commerciales au détriment de celles destinées aux cultures vivrières.

En outre, on note depuis 1880, un déclin de la navigation fluviale au profit du transport ferroviaire avec l'inauguration à partir en 1923 du deuxième tronçon Thiès – Kayes qui traverse le « cœur de la colonie ». « *Le déclin s'est aggravé dans les années qui ont précédé l'indépendance, avec la construction d'axes routiers lourds qui ont très rapidement capturé la plus grande partie du transport effectué jusque là par eau »*³⁶. La barre à l'embouchure du fleuve empêchait aux gros bateaux d'accéder au port de Saint Louis. La période d'étiage du fleuve, plusieurs mois de l'année, ne permettait pas aux bateaux de naviguer loin dans le fleuve par manque d'eau. La léthargie dans laquelle la vallée a été plongée, a conduit l'administration à entreprendre de nouveaux projets d'aménagement et de mise en valeur, en 1922.

Conclusion

En somme, la vallée, creuset ethnique a été un grand axe du commerce transsaharien. A l'instar de toute l'Afrique subsaharienne, la vallée a connu au cours des périodes précoloniales et coloniales des formes d'organisation politique très avancées. Les royaumes précoloniaux de la vallée sont passés successivement sous l'influence des empires du Ghana et du Mali, multi-ethniques. Les sociétés qui les comptaient ont pendant longtemps gardé leurs identités socio-politiques et économiques que la colonisation a bouleversées. Dans ce contexte, les politiques coloniales ont entraîné une rupture de l'autonomie alimentaire et exposé les populations à une dépendance économique

Sur le plan urbain, la rive gauche du fleuve va connaître un développement sans précédent au cours des 1970 coïncidant ainsi avec la mise en place de la RN2. Cette urbanisation va s'accélérer avec la vague de communalisation de plusieurs localités en 2002 et plus tard en 2008. Ainsi, on va assister, à partir de 1990, à l'émergence d'un réseau urbain hiérarchisé et diversifié en relation avec la mise en valeur économique de la vallée. Au lendemain des

³⁵ Maïga M, *ibid.*

³⁶ Van Chi Bonnardel R, *ibid.*

indépendances, le fleuve et sa vallée deviennent un territoire transfrontalier dont la gestion fut confiée à des organismes communs au service des Etats membres.

Chapitre II : Un environnement géopolitique conflictuel : des villes de frontière

Malgré son dynamisme démographique et urbain, la vallée, en tant que zone frontalière avec la Mauritanie est marquée depuis 30 ans par une certaine instabilité. Le fleuve qui sépare le Sénégal et la Mauritanie sur une longueur de 650 km est très souvent source de conflit entre ces deux pays. Les relations sont fragiles car la contestation de la frontière héritée de la colonisation mais surtout les émeutes raciales qui avaient provoqué de vives tensions ethniques et diplomatiques se sont soldées par un exode massif des populations transfrontalières vers les centres urbains de la rive gauche.

I/ Les enjeux d'un fleuve frontalier

La notion de frontière est le fruit d'une longue histoire qui doit être prise en compte selon plusieurs siècles. Ce qui fait dire à Jacques Lévy (2004) que « *la frontière connaît une existence concrète dans une fenêtre historique déterminée. Avant que l'État n'existe, elle n'a pas d'objet* ».

Etymologiquement, le mot « frontière » est l'adjectif féminin correspondant au substantif « front ». Selon Michel Foucher (1991), le terme est apparu au XIVème siècle mais jusqu'au XVIIème siècle, ce terme est exclusivement utilisé par les militaires pour faire front à l'ennemi c'est-à-dire pour constituer une ligne de bataille défensive. Par la suite, le mot « frontière » désigne un certain type de limite territoriale. C'est ainsi que Gay J. C. (2004, p 55) définit la frontière comme étant une discontinuité spatiale majeure délimitant l'aire de compétence d'une souveraineté. Aujourd'hui, en droit international, le mot « frontière » révèle une ligne imaginaire, sans épaisseur, qui sépare deux États souverains. Avec l'émergence de pouvoirs étatiques et le désir de mainmise du souverain sur son territoire, la frontière devient petit à petit le moyen de désigner la limite séparant deux États, dans lesquels s'affirme un sentiment d'appartenance d'un peuple et où s'appliquent des juridictions, une souveraineté différente.

Au cours du XIXème siècle, la notion de frontière a alimenté bon nombre de débats parmi les géographes. « *L'intérêt de son étude géographique est alors de comprendre les mécanismes et*

les manières dont se gèrent politiquement les discontinuités spatiales et sociales qu'institue toute délimitation³⁷ ». Si pour certains, la frontière naturelle se définit par l'existence d'accidents géographiques comme les marais, rivières, fleuves, lacs, montagnes ou océans qui permettraient de marquer la séparation « naturelle » entre des États, voire des peuples, pour les autres comme Friedrich Ratzel³⁸, les frontières naturelles ne reposent pas sur une justification topographique, mais plutôt, sur une césure ethnoculturelle des peuples (critères ethniques, linguistiques, culturels...) ou frontière culturelle. Selon Gilles Sauter³⁹ par contre, « *la notion de frontière naturelle est une aberration : une rivière, un fleuve, une vallée et même une ligne de crête, parce qu'elle est scandée de cols, se franchissent et relient au moins autant qu'ils ne séparent* ».

L'analyse approfondie de la notion de frontière laisse penser qu'elle est une construction géopolitique, fruit d'un choix politique humain qui relève de l'artificiel. Si la frontière est toujours le fruit d'un découpage ou d'une délimitation, la question est de savoir s'il existe vraiment une frontière naturelle si l'on se réfère à l'idée de Santoir⁴⁰ selon laquelle « *une frontière ne vaut que par la reconnaissance des peuples qu'elle sépare* ».

Dans le cas de la vallée du fleuve Sénégal, le fleuve qui n'a jamais constitué une frontière tout au long de l'histoire, devient, au lendemain des indépendances, une délimitation territoriale entre le Sénégal et la Mauritanie. Cette délimitation est héritée de la colonisation. Le fleuve qui constitue la frontière, apparaît alors comme une discontinuité politique alors qu'elle constitue pour les populations une zone d'échanges historique. Cette barrière géographique qui rythme le passage des flux (marchandises, humains, capitaux) sous couvert de la perception de droits de douane, voire d'un contrôle important des individus et des marchandises est souvent l'objet de transgressions. D'autre part, la vallée constitue une zone transfrontalière où cohabitent depuis plusieurs générations des populations imbriquées et confrontées aux mêmes problèmes. Bref, la circulation des personnes et des biens dépend des aléas diplomatiques entre les deux pays.

³⁷ Groupe Frontière in Lévy J et Lussault M, 2003.

³⁸ Friedrich Ratzel, 1891.

³⁹ In Vidrovitch C C, 1999.

⁴⁰ Santoir C, 1990.

I.1 / La frontière, une vieille revendication

Selon Santoir « *aucune frontière n'est incontestable* »⁴¹. La frontière est une zone de contact entre deux Etats. Si chaque peuple a un sentiment d'appartenance à un territoire, force est de savoir que le territoire est un espace délimité et régi par des lois et règlements. C'est donc dire les notions de territoire et frontière sont indissociables dans toute forme d'édification d'établissement humain. Si « *on a coutume de souligner que la première notion de frontière tangible apparaît en Europe avec la frontière de l'empire romain* »⁴², en Afrique au sud du Sahara, il existait de grands empires bien structurés sur une assise territoriale par des frontières. L'idée selon laquelle il n'existe pas de frontières dans l'Afrique précoloniale est bien caduque. Les grands souverains précoloniaux ont toujours cherché à imposer leurs pouvoirs politiques et économiques dans leur entité territoriale. Pendant cette période, la circulation des personnes et des biens était généralement libre. Par conséquent, on peut dire que l'empire était un territoire où le pouvoir royal était concrètement appliqué. C'est l'exemple des royaumes noirs de la vallée (Tékour, Fouta et Oualo) qui contrôlaient pendant des siècles de vastes territoires de la rive droite.

L'Afrique ignorait les frontières linéaires au grand profit des frontières socioculturelles qui étaient peu visibles dans l'espace. Le passage d'un groupe social à un autre se fait de manière graduelle et reste nettement lisible au niveau spatial.

En Afrique, la configuration actuelle des frontières des Etats a été façonnée à la fin du XIXème siècle. Les délimitations sont un legs de la colonisation. Bien avant la conférence de Berlin (1884–1885), la France s'efforçait de délimiter les frontières de ses colonies. Les délimitations coloniales entre le Sénégal et la Mauritanie furent réglementées par deux décrets (1905 et 1933) qui, de nos jours restent encore ambiguës et font l'objet d'interprétations multiples.

Les frontières ont été définies et gérées selon les intérêts des puissances colonisatrices au détriment des populations autochtones partagées de part et d'autre par de nouvelles barrières administratives. Ainsi, le tracé des frontières a causé une véritable désintégration de certaines communautés anciennes. Désormais, plusieurs groupes ethniques sont appelés à vivre dans un même territoire. Les nouvelles frontières coloniales ont rompu certaines anciennes dynamiques spatiales notamment les relations que l'Afrique subsaharienne entretenait avec le

⁴¹Santoir C, *ibid.*

⁴²Chauprade A et Thual F, 1999.

monde méditerranéen. Selon Barry⁴³ « *la conquête coloniale est le résultat d'un processus violent qui a permis aux puissances européennes de se tailler de vastes territoires au détriment des Etats africains dans la débâcle de la défaite* ». Par conséquent, elles font souvent l'objet de contestation de la part des populations qu'elles délimitent. « *Les frontières contestées (parfois appelées chaudes ou instables) sont celles dont le tracé est remis en question par (au moins) un des deux Etats bordiers. Les frontières contestées sont l'objet d'un contentieux interétatique qui peut rester juridique (un des Etats ne reconnaît pas la légalité de la frontière commune), ou prendre la tournure d'une guerre* »⁴⁴. C'est le cas de la frontière sénégalo-mauritanienne de part et d'autres du fleuve Sénégal.

On ne saurait évoquer la notion de frontière en Afrique sans faire allusion à l'histoire, en général, et à la période coloniale, en particulier. Le fleuve Sénégal constituait bien avant la colonisation européenne une voie privilégiée d'échanges fructueux et d'interpénétration entre les émirats du sud de la Mauritanie et les royaumes de la Sénégambie. Il était, alors, une ligne de convergence pour les populations environnantes, voire les mêmes familles, vivant de part et d'autre des deux rives. Dans cette même lancée, il jouait avec des deux rives un rôle unificateur des grandes valeurs culturelles négro-africaines et de la civilisation arabo-islamique. Ainsi, des peuples de cultures différentes ont vécu, pendant des siècles, dans une imbrication sociale.

Pendant la période coloniale, le fleuve représente une frontière linéaire entre les colonies du Sénégal et de la Mauritanie et, par ailleurs, une zone parsemée de points de traite qui deviendront plus tard des escales fluviales où se côtoient colons et populations de part et d'autre des deux rives du fleuve. Dans les délimitations coloniales des frontières, il y a d'abord le décret du 25 février 1905 portant détermination des limites entre la colonie du Sénégal et le territoire civil de Mauritanie. Ce décret fixe la limite des circonscriptions administratives relevant du territoire civil de la Mauritanie sur le fleuve, à partir du marigot de Kassack jusqu'au marigot de Karakoro et par la banlieue de Saint Louis. Ensuite, à défaut d'autres identifications plus précises entre les deux colonies, de la part des colons, un nouveau décret est promulgué le 08 décembre 1933. Il fixe cette fois-ci la frontière sur la rive droite du fleuve jusqu'à un point situé au nord de l'embouchure de la rivière de la Falémé.

Ainsi, il convient de reconnaître que les textes coloniaux comportent une grande part d'ambiguïté et ne sont que le reflet d'une politique coloniale basée sur des intérêts politiques et économiques propres. De ce fait, de nos jours, « *on comprend toute la difficulté éprouvée à*

⁴³Barry B, 1999.

⁴⁴Rosière S, 2003.

*se référer aux textes coloniaux pour fixer des frontières linéaires modernes entre deux Etats souverains »*⁴⁵, même si la charte de 1964 de l'OUA stipule le respect des frontières héritées de la colonisation.

En 1960, la France a octroyé l'indépendance nationale au Sénégal d'abord et à la Mauritanie ensuite. « *Puisqu'il n'existe pas à l'époque de conflit entre les deux pays nouvellement indépendants, la question de la frontière n'avait pas été encore posée, les populations des pays continuant à pratiquer les coutumes d'appropriation des terres de la vallée sans considération particulière pour leur nationalité* »⁴⁶. Ce qui permet, en toute logique, à chacun des deux pays d'exercer pleinement sa souveraineté dans les limites des territoires correspondant respectivement aux anciennes colonies du Sénégal et de la Mauritanie. En vertu de ce principe d'intangibilité des frontières héritées de la colonisation, le Sénégal et la Mauritanie ont entretenu de très bons rapports au sein des organisations sous régionales comme le Comité Inter Etats en 1963 et l'Organisation des Etats Riverains du Sénégal en 1968. Ce n'est qu'en 1972, avec l'avènement de l'OMVS et l'internationalisation du fleuve que la notion de délimitations territoriales entre le Sénégal et la Mauritanie commence à être soulevée voire contestée.

Après l'indépendance, les frontières administratives de la période coloniale sont devenues des frontières de droit international. En 1964, l'Organisation de l'Unité Africaine (OUA) décide de l'intangibilité des frontières africaines héritées de la colonisation. L'enjeu est d'empêcher des conflits de frontières entre Etats voisins. Les nouveaux Etats devaient garder les mêmes frontières héritées de la colonisation. « *Il appartient aux Etats africains de veiller à ce que soit respectée leur règle d'existence : l'intégrité des frontières héritées des grandes puissances coloniales. Ils y prendront garde, je suppose* »⁴⁷. Ces mesures n'ont pas suffi à calmer certaines tensions frontalieries nées au lendemain des indépendances. Ainsi, il n'est pas aisés de constater que l'Afrique est le continent le plus fragmenté et les crises actuelles qui menacent la stabilité sont le résultat de conflits frontaliers entre Etats voisins. La situation géopolitique des nouveaux Etats africains est dans la plupart du temps l'objet de contestation. Ces frontières étatiques ne coïncident pas vraiment avec les limites des aires ethno-culturelles. C'est donc dire que le tracé n'avait pas tenu compte des réalités locales. D'ailleurs, ce n'est

⁴⁵ Vandermotten C, 2004.

⁴⁶ Maïga M, 1995.

⁴⁷ François Mitterrand, 1991.

pas pour rien que le découpage de l'Afrique est perçu par certains penseurs comme une balkanisation.

En ce qui concerne la vallée du Sénégal, le fleuve sert de frontière entre le Sénégal et la Mauritanie qui sont deux Etats liés par l'histoire et la géographie. Pendant la période précoloniale, le Sénégal et la Mauritanie faisaient partie des empires qui se sont succédés pendant des siècles et entretenaient des relations avec le monde arabe à travers le commerce transsaharien. Les deux rives étaient habitées par les mêmes peuples tirant leur richesse du fleuve. Pendant l'ère coloniale, la Mauritanie dépendait du Sénégal et plus particulièrement de Saint Louis qui était sa capitale jusqu'aux indépendances. Sur le plan social, il convient de noter que ce sont les mêmes peuples voire les mêmes familles qui vivent tout au long des deux rives du fleuve. Ainsi, le fleuve est loin d'être une frontière naturelle. Les Etats étaient étendus au-delà de leur frontière actuelle. Les travaux de A. F. Kane (2010) sur l'espace sénégalo-mauritano-gambien attestent que les frontières en Afrique de l'Ouest sont toutes arbitraires et artificielles. Elle est plutôt le fruit d'une décision administrative coloniale qui ignore les contraintes et les réalités locales et qui répond aux règles de partage entre puissances européennes.

I.2/ La dimension géopolitique du fleuve

Depuis la préhistoire, le fleuve a été le lieu de regroupement puis d'édification de communautés humaines. En tant qu'axe de concentration de peuplement, le fleuve joue, ainsi, une fonction géopolitique. Par ailleurs, le fleuve a été un axe de pénétration du continent pendant la période des grandes conquêtes. Les Européens ont pénétré en Afrique subsaharienne en remontant les fleuves Niger et Sénégal. C'est donc dire que le fleuve est aussi une voie de navigation c'est-à-dire un moyen de locomotion qui a joué un rôle important pendant la période des grandes découvertes.

Selon Foucher M (1991), 34% des frontières, en Afrique, sont constituées de fleuves. La représentation des frontières africaines reste largement influencée par la notion de frontières naturelles issues des lignes de partage des eaux. A l'instar du Rhin entre la France et l'Allemagne et du Rio Grande entre le Mexique et les Etats-Unis, le fleuve Sénégal constitue la frontière entre le Sénégal et la Mauritanie. Ainsi, le fleuve a une dimension relationnelle et frontalière ; relationnelle dans la mesure où il peut être un moyen de circulation des personnes et des biens et frontalière quand il sert de ligne de démarcation entre deux Etats riverains. Si la conception française, inspirée du droit romain, limite chaque Etat sur sa propre rive et fait

du fleuve une zone neutre, il faut dire que ces frontières sont loin de faire l'unanimité. En ce qui concerne le fleuve Sénégal, le Sénégal gère la rive gauche et la Mauritanie la rive droite. Cependant, pour une parfaite mise en valeur de ses ressources, le fleuve peut être source de coopération et de politiques communes de développement économique et social entre Etats riverains. C'est le cas du fleuve Sénégal où la coopération entre les Etats riverains ont permis la création de l'OMVS (Organisation pour la Mise en valeur du fleuve Sénégal) et plus tard l'édification des barrages hydroélectrique de Manantali et anti-sel de Diama. D'une manière générale, on peut dire que la dimension géopolitique du fleuve, à travers les politiques de coopération, est un des embryons de la politique d'intégration et d'unité africaine.

I.3/ le fleuve Sénégal, un trait d'union ethnique

Le fleuve a longtemps servi de refuge soit pour échapper aux exactions Maures qui poussaient des incursions jusqu'à l'intérieur du Sénégal pendant la période précoloniale soit pour fuir les effets néfastes de la sécheresse des deux dernières décennies. Aux XVIIème et XVIIIème siècles, le fleuve Sénégal devient un axe majeur de pénétration européenne. La vallée devient un lieu où s'affrontent en de bon terme le trafic atlantique et le commerce transsaharien. Aujourd'hui, le fleuve constitue un couloir entre le Sénégal et la Mauritanie et sa vallée est structurée par de nombreuses petites villes frontalières qui se correspondent d'une rive à l'autre et autour desquelles s'organise une intense vie des relations.

En Mauritanie, la rive droite appelée « Chemama » par les Maures est occupée par divers groupes ethniques : les negro-africains composés de Wolofs, Soninkés et Haalpulaar. Ils représentent 30% de la population nationale et sont originaires de la vallée. Ils sont de traditions et de langues diverses. Les negro-africains occupent les terres fertiles du *waalo* où différents groupes sociaux superposent leurs droits d'usage du territoire selon l'époque de l'année : les pêcheurs pendant la crue, les agriculteurs après celle-ci et les éleveurs après la récolte, de sorte qu'il existe une complémentarité dans la spécialisation et les fonctions de ces trois groupes. Les Maures sont formés de Hératines et de Beydanes. Ces derniers sont des populations arabo-berbères nomades originaires du nord du pays. Leur sédentarisation a accéléré la croissance urbaine notamment celle de Nouakchott et des villes secondaires du sud. Pour pallier cette urbanisation anarchique, les autorités mauritaniennes ont décidé de fixer les néo-sédentaires sur de nouvelles terres à irriguer le long de la vallée. On remarque aussi une sédentarisation massive des éleveurs Maures dans les villes de la vallée. Les Hératines qui sont des métis de Maures blancs et noirs restent majoritaires dans la rive

mauritanienne. Ils représentent environ 40% de la population totale mauritanienne. Suit ensuite le groupe Haalpular.

Au Sénégal, la vallée est réputée être le bastion des groupes ethniques Peuls et Toucouleurs qui sont concentrés le long du lit majeur du fleuve. Leur présence dans la vallée remonte à l'époque pré-coloniale pendant laquelle le royaume du Tékrour et l'empire du Fouta furent un lieu de passage et de brassage ethnique. Les Wolofs restent majoritaires dans le Delta notamment entre Saint-Louis et Dagana. Plus à l'est, dans la moyenne vallée et en amont de Bakel, on remarque la prédominance des Toucouleurs qui représentent le plus important groupe ethnique de la vallée. Les Peuls, fidèles à leur tradition nomade, vivent en habitats dispersés tout au long du fleuve. Les Sarakholés devaient majoritaires au fur et mesure qu'on avançait vers Bakel.

Tableau 1: La répartition de la population résidente par département selon l'ethnie en 2002

Département	Wolof	Pular	Sérer	Diola	Sarakholé	Maures
Dagana	63,6	25,3	1,3	0,7	0,4	5,9
Podor	5,5	89,8	0,3	0,1	0,7	3,1
Matam	3,9	88	0,1	0	6,7	0,8
Bakel	3,8	50	0,3	/	30,8	/

Source : Recensement Général de la population et de l'Habitat (RGPH) 2002, DPS

Ainsi, il convient de dire que les mêmes ethnies vivent dans les deux rives et traversent le fleuve pour s'occuper de leurs activités quotidiennes. La vallée est alors un lieu de convergence des pêcheurs, éleveurs et agriculteurs peuls, soninkés, toucouleurs, wolofs sénégalais et mauritaniens confondus. Les populations du sud de la Mauritanie se sentent très proches de celles du nord du Sénégal et pour elles, le fleuve ne représente qu'une frontière administrative en lieu et place d'une limite naturelle. « *Les autorités cherchent à créer deux espaces alors que le fleuve Sénégal et ses rives constituent un espace unique, comme en témoigne la répartition des mêmes familles sur les deux rives ou la disposition des terroirs transversalement au fleuve* »⁴⁸. Cependant, l'application de nouvelles lois foncières en Mauritanie va provoquer une rupture dans les relations interethniques pourtant liées par l'histoire et la géographie mais aussi par le sang.

⁴⁸ O Leservoisier, 1998.

I.4/ Un fleuve international

Dans le cadre d'une étroite collaboration permettant l'exploitation rationnelle de ses ressources entre Etats riverains, le fleuve Sénégal est déclaré fleuve international par l'article 2 de la convention de l'OMVS. Cette internationalisation du fleuve va remettre en question le tracé de la frontière héritée de la colonisation selon le principe d'intangibilité de la charte de l'OUA de 1964. En 1975, la remise en cause de la souveraineté du Sénégal sur quelques îlots frontaliers ouvre le débat sur le tracé des limites territoriales entre les deux anciennes colonies françaises.

La Mauritanie remettait en question la reconnaissance du décret de 1933 en contestant sa validité juridique qui fixe la limite entre les deux Etats sur la rive droite du fleuve. Selon les autorités mauritanienes, le décret de 1905 qui fixait la frontière par le fleuve n'a pas été abrogée au profit de celui de 1933. Par conséquent, elles réclament les droits historiques acquis de leur pays sur le fleuve Sénégal.

Pour le Sénégal, la reconnaissance antérieure du décret de 1933 par la Mauritanie ne fait aucun doute c'est pourquoi il y avait aucune protestation au moment des indépendances. Il réclame le règlement définitif du tracé de la frontière conformément aux dispositions du décret du 08 décembre 1933⁴⁹ en proposant de saisir de commun accord, la cour internationale de la justice. Cependant, devant le refus de la Mauritanie de recourir à un l'arbitrage international, la situation reste toujours ambiguë.

Malgré les relations de coopération, entre les deux pays, dans le cadre de l'OMVS qui stipule l'internationalisation du fleuve, la question de la frontière reste embarrassante. Si les textes officiels relatifs au tracé de la frontière sénégalo-mauritanienne sont imprécis, force est de savoir que le fleuve constitue un repère incontestable et son internationalisation devrait être un atout dans les relations entre les deux pays. Lors des événements tragiques d'avril 1989, le tracé des limites territoriales est, de nouveau, soulevé sans pouvoir être réglé une bonne fois pour toute. Ce qui constitue un danger qui risque à tout moment d'engendrer de nouvelles tensions inter ethniques et transfrontalières.

⁴⁹ Décret du 08 décembre 1933 portant détermination des limites entre les colonies du Sénégal et de la Mauritanie.

I.5/Les conflits fonciers et frontaliers sur les deux rives du fleuve

Depuis la période coloniale, le cours principal du fleuve constitue la frontière entre les territoires des colonies du Sénégal et de la Mauritanie placées sous la domination française. Après les indépendances, le fleuve devient la limite entre les deux Etats qui ont procédé chacun de leur côté à des réformes de la législation foncière pour gérer autrement le secteur aménagé dans la zone riveraine. Le droit coutumier régissant les riches terres de la vallée, voulant que des Sénégalais aient des terres en Mauritanie et vice-versa, est ainsi pointé du doigt par les nationalistes des deux bords.

Au Sénégal comme en Mauritanie, le régime de la propriété foncière était coutumier. Après les années d'indépendances, différentes réformes ont été menées par les Etats dans le cadre d'une politique de planification et de développement du pays.

Au Sénégal, l'Etat a adopté en juin 1964 une loi sur le domaine national. Selon cette loi, l'Etat devient propriétaire de plein droit de toutes les terres non classées et qui n'auraient pas été dûment immatriculées à la date d'entrée en vigueur. Il s'agit essentiellement des zones urbaines, zones non classées à vocation forestière, zones de terroir régulièrement exploitées et des zones pionnières. Dans la vallée du fleuve Sénégal, avec l'entrée en vigueur de la décentralisation, l'Etat a transféré ses prérogatives aux collectivités locales. Cependant, cette loi a provoqué des grincements de dents au niveau des chefs coutumiers et des populations locales.

En effet, à partir de 1972, à la faveur des investissements de l'OMVS, la vallée devient un enjeu économique pour l'ensemble des pays riverains du fleuve, en général, et pour les mauritaniens, en particulier. La mise en valeur du fleuve a favorisé la transformation des terres de culture de décrue en terres de cultures de rente ; ce qui s'est soldé par une augmentation de la valeur foncière et une contestation de la « mauritanité » des négro-mauritaniens installés le long de la vallée depuis plusieurs siècles. La loi du 5 juin 1983 relative à la réforme foncière a transféré à l'Etat la prérogative d'attribuer les terres de culture dans la rive droite de la vallée. Cette réforme foncière orchestrée par l'Etat mauritanien libère les terres de leur statut traditionnel et permet à la rive droite du fleuve, longtemps abandonnée aux populations noires, d'être l'objet de convoitise entre les populations autochtones et les maures qui détiennent l'essentiel du pouvoir économique. Par ailleurs, la sécheresse ayant définitivement déséquilibré l'économie et la société nomade a favorisé un vaste mouvement de sédentarisation vers les rives du fleuve. Ce dernier constitue, alors, pour la Mauritanie un atout géopolitique et économique très important. Sa présence représente un

trait marquant de la géographie de la Mauritanie. Il joue un rôle essentiel dans la vie des immenses territoires qu'il traverse (Guinée, Mali, Sénégal et Mauritanie). Il constitue tout d'abord une voie d'eau importante où de nombreuses populations se sont établies. Agriculteurs, éleveurs et pêcheurs trouvent, grâce au fleuve, un milieu naturel riche et diversifié, fécondé chaque année par les crues. Ils s'efforcent d'exploiter au mieux la présence temporaire des eaux de crues. Cette réforme, aussitôt contestée, dépouillant, ainsi, les populations autochtones de leur monopole juridique coutumier, sera une des causes de l'instabilité sociale qui s'est soldée par les événements tragiques de 1989.

Face aux périodes de sécheresse de ces dernières décennies, la vallée du fleuve Sénégal constitue un site très convoité par les populations riveraines. Elle constitue la zone agricole la plus importante pour la Mauritanie. Cette situation s'explique par une très forte sédentarisation des populations nomades. En plus, avec les aménagements hydro agricoles réalisés dans le cadre de la politique de mise en valeur de l'OMVS, la vallée devient un enjeu pour beaucoup de promoteurs mauritaniens qui, traditionnellement, n'habitaient pas dans la vallée et n'investissaient pas les travaux agricoles. Cette situation renversa la donne et provoqua un remaniement de la procédure d'attribution des terres. Ce remaniement était défavorable à la population autochtone noire des deux rives.

Ainsi, la redistribution des terres de la rive droite par l'administration mauritanienne aux nouveaux arrivants a véritablement frustré les anciens propriétaires qui sont des paysans négro-mauritaniens et des paysans sénégalais vivant depuis plusieurs générations sur la rive droite. Cette réforme de la loi mauritanienne sur le domaine national, qui porte atteinte aux droits des populations noires, fut rejetée à l'unanimité par l'ensemble des ressortissants sénégalais de la vallée. Des comités de vigilance et d'autodéfense ont été mis en place par les riverains pour s'opposer à cette décision qui va réveiller les vieilles contestations du tracé de la frontière héritée de la colonisation.

II/ Les événements sanglants de 1989

On ne saurait parler de la vallée en général et des relations sénégalo-mauritanienes en particulier sans évoquer les événements tragiques d'avril 1989. Alors que le fleuve et ses aménagements auraient dû améliorer la vie quotidienne des riverains, ils sont devenus l'objet de confrontation entre population noire (négro mauritanienne) et beydanes (arabo berbères), d'une part, et entre cultivateurs sénégalais et mauritaniens traditionnellement implantés, d'autre part. En effet, la montée inexorable de ces tensions entre les deux communautés a

abouti aux événements sanglants d'avril 1989 qui font suite à un incident frontalier⁵⁰ entre éleveur mauritanien et agriculteur sénégalais.

Les relations entre les deux pays se sont brusquement refroidies et les populations se sont lancées pendant plusieurs semaines, dans d'affreuses violences, provoquant la mort de 150 à 200 Sénégalais en Mauritanie, une soixantaine de Mauritaniens au Sénégal et des centaines de blessés. Les autorités sénégalaises protestent vigoureusement contre ces atrocités et les violations fragrantes des droits de l'homme commises en Mauritanie envers les sénégalais et les negro-mauritaniens. Ces faits tragiques ont provoqué, du côté sénégalais, un sentiment de haine et de révolte qui s'est soldé par des pillages de biens appartenant à des mauritaniens et des massacres. Selon Santoir « *au Sénégal, la population maure, surtout concentrée dans les villes, fut l'objet d'une véritable chasse à l'homme ; les pertes humaines et matérielles furent lourdes (on a parlé de plusieurs centaines de morts et de 20 000 boutiques livrées au pillage)*»⁵¹.

On assiste, des deux cotés du fleuve, à un mouvement de populations que certains observateurs soupçonnèrent de programmation préalable du côté mauritanien tellement qu'il fut mené de façon systématique et efficace. C'est ainsi que la responsabilité des autorités mauritaniennes dans les violences contre les populations noires apparaît déterminante car les expulsions ont été effectuées par l'armée et la gendarmerie. Pendant que la situation était redevenue normale au Sénégal, les exactions continuaient en Mauritanie contre la population noire. Environ 160 000 Mauritaniens furent rapatriés du Sénégal et 70 000 Sénégalais quittèrent la Mauritanie grâce à la mise en place d'un pont aérien organisé par la France, l'Algérie, le Maroc et l'Espagne. Le 21 avril les relations diplomatiques entre les deux pays sont rompues. Ces semaines marquent un des plus grands traumatismes de l'histoire post-coloniale des deux pays.

En effet, l'histoire de l'immigration entre les deux rives du fleuve date des temps immémoriaux. Des échanges et alliances de familles scandent le passé entre les émirats de la rive gauche et les royaumes de la rive droite. Depuis les indépendances, l'immigration a pris une forme économique plus prononcée, bien que des mariages, échanges et autres formes d'alliances aient toujours cours. Les immigrés mauritaniens au Sénégal étaient, en majorité, propriétaires de petites échoppes ainsi qu'une petite élite qui exerçait aussi un commerce prospère d'import - export entre les deux pays et avec l'Europe. Les immigrés sénégalais, en

⁵⁰ Il s'agit d'un incident classique opposant des agriculteurs soninkés sénégalais du village de Diawara (érigé en commune en 2002) à des éleveurs peulhs mauritaniens du village de Sonko pour une affaire de divagation d'animaux.

⁵¹ Santoir C, 1990.

Mauritanie, s'adonnaient en grande majorité aux travaux qualifiés, comme ouvriers de bâtiments, électriciens, mécaniciens, pêcheurs, plombiers etc. Ce sont donc tous ces gens modestes, aussi bien du côté mauritanien que sénégalais, qui ont fait les frais du conflit de 1989 car beaucoup y perdirent des années de travail et de sacrifices pour ne pas parler que ceux qui étaient victimes de violences.

Ces événements de 1989 ont fragilisé les relations sénégalo-mauritanienes et ont soulevé le fameux problème de frontière entre les deux pays. La présence de réfugiés constitue la principale cicatrice du contentieux sénégalo-mauritanien. Les événements sanglants du 9 avril 1989 ont provoqué l'expulsion de 60 000 mauritaniens négro-africains vers la rive gauche du fleuve. Il s'agit essentiellement de nationaux négro-mauritaniens expulsés, de façon arbitraire, par les autorités de Nouakchott pour régler, à leur manière, la question nationale opposant la population noire aux arabo-berbères. Certains observateurs n'hésitèrent pas à parler d'une véritable « purification ethnique » orchestrée par le gouvernement mauritanien. Aujourd'hui, même si les relations diplomatiques sont rétablies depuis l'accord de paix du 22 avril 1992, la crise reste encore cristallisée autour de l'accueil des réfugiés mauritaniens qui attendent sur la rive gauche du fleuve Sénégal.

Nous tenterons d'examiner la situation des réfugiés qui, malgré la réouverture des frontières, restent toujours bloqués sur la rive gauche du fleuve et notamment dans les petits centres urbains étudiés ici. Ces refugiés vont contribuer à la croissance de ces villes et au développement de leurs activités économiques.

II.1/ Le statut des réfugiés, un imbroglio diplomatique

Malgré le rétablissement des relations diplomatiques et la réouverture des frontières entre les deux pays, la question des réfugiés est loin d'être réglée 2012. Les questions relatives au tracé de la frontière n'ont pas été tranchées. En outre, l'accord ne fixe pas les conditions qui auraient permis aux réfugiés de rentrer en Mauritanie, en toute sécurité et avec les garanties d'y récupérer leurs biens. Ces 60 000 Mauritaniens, principalement d'ethnie peuhl, vivent en marge de la société dans des camps de réfugiés. Ces camps sont localisés dans les quartiers périphériques des communes et des communautés rurales. Selon Santoir (1993), la population réfugiée est installée dans 276 sites (47 à Dagana, 96 à Podor, 118 à Matam, 15 à Bakel), très variables en taille. Les plus gros peuvent réunir jusqu'à 2 500 personnes et se répartissent le long de l'axe goudronné Saint-Louis-Bakel qui longe le fleuve.

Les réfugiés y vivent toujours dans des conditions précaires⁵² et leur présence sur la rive gauche représente le point le plus sensible entre les deux pays. En tant que réfugiés, sans pièces d'état-civil, ils n'ont aucun statut social, ni du côté mauritanien, ni du côté sénégalais. La Mauritanie a toujours refusé que le retour des réfugiés soit organisé par le HCR (Haut Commissariat des Réfugiés). Aujourd'hui, leur rétablissement et la mise en place d'un Plan Spécial d'Insertion des Réfugiés (PSIR) n'ont pas encore abouti aux règlements des préjudices matériels des réfugiés au Sénégal. Ces populations oubliées, sans statut juridique, sont, aux yeux des autorités mauritaniennes, des Sénégalais d'origine et par conséquent des « rapatriés » et non des « réfugiés ». Pourtant, la plupart d'entre elles, étaient installées en Mauritanie depuis deux générations voire même bien avant les indépendances. Elles refusent d'être considérées comme sénégalaises et revendiquent leur nationalité mauritanienne.

Sur la rive gauche, le gros problème des réfugiés mauritaniens reste les difficultés d'insertion dans la communauté sénégalaise. Sans document administratif, ils ont du mal à trouver du travail pour gagner décentement leur vie. Seuls « *les agriculteurs réfugiés ont pu se réinsérer dans la vie quotidienne à travers les projets agricoles animés par le gouvernement sénégalais, qui a été jusqu'à leur offrir de nouvelles terres, qu'ont bien voulu leur concéder les populations locales de la rive gauche* »⁵³.

Dans ce cadre, le Sénégal réclame la sauvegarde des droits fonciers des Sénégalais à l'intérieur de la frontière et partout ailleurs en Mauritanie, le retour sans condition des réfugiés dans leur patrie, la Mauritanie, avec un recouvrement sans préalable de tous leurs droits et la reconnaissance définitive des droits coutumiers des populations riveraines du fleuve.

Aujourd'hui, les revendications de ces réfugiés restent encore sans suite et les questions essentielles sur leur statut juridique sont toujours taboues entre les Etats. La reconnaissance de ces réfugiés comme des nationaux par les autorités mauritaniennes est loin de faire l'unanimité malgré le départ du régime du Ould Taya en août 2005. Les trois présidents qui se sont succédés de 2005 à 2012 ne sont pas encore parvenus à régler les problèmes des réfugiés. Cependant, les autorités actuelles des deux pays, qui ont hérité des problèmes dont elles ne sont pas les auteurs, sont bien conscientes que le nœud du conflit reste bien la contestation du tracé de la frontière léguée par la colonisation. Jusqu'à nos jours, loin d'être une assise

⁵² Des camps de réfugiés sont installés sur la rive gauche sans eau potable et avec des conditions sanitaires déplorables. Selon HCR, un peu plus de 200 camps de réfugiés sont répertoriés sur la rive gauche du fleuve Sénégal.

⁵³ Vandermotten C, 2004.

transfrontalière entre les deux pays, le fleuve exacerbe la montée d'un certain nationalisme si bien qu'aucune solution n'a été trouvée par les autorités compétentes pour résoudre le sort des réfugiés qui vivent dans une situation dramatique.

II.2/ L'impact de l'expulsion des négro-mauritaniens sur la rive gauche

L'arrivée massive de réfugiés négro mauritaniens sur la rive gauche du fleuve a joué un rôle non négligeable dans la croissance démographique de la vallée. En 1990, le nombre de réfugiés dans le département de Matam était estimé 27 000 parmi lesquels les Peulhs constituent les 80% soit environ 57% des peulhs de la région de Gorgol située en face du département de Matam. Les Peulhs sont des populations mouvantes oscillant dans le Sahel selon les saisons entre plusieurs lieux voire plusieurs pays. Dans la haute vallée, les Peulhs forment le plus gros contingent d'expulsés. Les réfugiés présents dans les départements de Matam sont originaires des départements de Maghama et de Kaédi où 66% des lieux habités par les Peulhs auraient été vidés. Si les Peulhs sont en grande majorité éleveurs et détiennent la majeure partie du cheptel bovin de la rive droite, la majorité des expulsés appartient à des groupes qui pratiquent l'agriculture non seulement en hivernage mais aussi en saison sèche. Leur expulsion aurait donc visé à libérer les terres de décrue dans la vallée du Sénégal et du Gorgol, notamment du côté mauritanien.

Ces expulsions ont eu des impacts sur la croissance démographique et la morphologie urbaine de la rive gauche. La commune de Ndioum abrite l'un des plus grands camps situé dans la zone d'extension au sud du quartier de Djédjouba. A Richard Toll, l'afflux de réfugiés négro-africains a conduit à l'installation d'un camp de réfugiés à Thiabakh, quartier périphérique de la ville. Mais, sans relation avec la vocation de plantation de la commune de Richard-Toll, cet afflux de réfugiés n'a pu que contribuer depuis 1989 aux problèmes de déséquilibre de l'environnement urbain.

Le département de Matam a vu sa population peulh augmenter de 50 % environ. Selon Santoir (1993) « *L'afflux massif de réfugiés a provoqué un accroissement sensible de la population (+13,6 % pour le département de Podor ; +12 % à Matam). Les réfugiés sont installés tout au long de la vallée, à proximité du fleuve, au milieu d'une zone de villages densément peuplée (entre 50 et 90 habitants au kilomètre carré)* ». Les réfugiés sont sans doute plus nombreux, car tous ne vivent pas dans les camps, certains sont chez des parents, dans les

villages et dans les villes ; d'autres ne se sont pas fait recenser de peur d'être rapatriés de force sur la rive droite.

Chaque village ou communauté rurale comporte au moins quelques cases de réfugiés, quand ce n'est un camp. Cet afflux massif de population nouvelle pose souvent des problèmes d'espace et reste souvent à l'origine de l'émergence de certaines bourgades en communes. C'est notamment le cas de Semmé, Ndioum, Ourossogui et Kanel au cours des années 90.

L'arrivée massive de réfugiés sur la rive gauche a donc favorisé une forte demande de terre, de *jeeri* comme de *waalo* et un accroissement sensible de la croissance urbaine dans la vallée. Par ailleurs, la pauvreté rurale a sommé une partie de la population à regagner les villes plus accessibles pour faciliter leur ravitaillement en produits de première nécessité. Dans cette même lancée, il convient de noter l'arrivée des réfugiés a bouleversé les conditions de vie sociale. La capacité d'accueil des infrastructures de base est très insuffisante par rapport au nombre d'habitants. L'accès à la santé et l'éducation constitue un véritable calvaire pour les familles de réfugiés et leur intégration semble difficile au sein de la société sénégalaise. Jusqu'à nos jours, ils vivent dans un isolement relatif et ont du mal à s'intégrer dans les structures économiques et sociales de la vallée.

Tableau 2: Le nombre de population mauritanienne réfugiée dans la rive gauche

Département de Podor	22 791
Département de Matam	27 000
Ville de Ourossogui	2 000
Ville de Ndioum	2 300
Ville de Richard Toll	1 783
Ville de Podor	2 472

Source : HCR, avril 1991

Aujourd'hui, la plupart des réfugiés sont bien intégrés dans les quartiers périphériques des communes et ont participé à leur croissance démographique. C'est l'exemple de Thiabakh à Richard Toll qui abritait le plus grand camp de réfugiés du delta. Ce quartier est aujourd'hui loti et viabilisé avec un accès à l'eau, à l'électricité et à l'enseignement des enfants. Par contre, c'est le centre de santé de la CSS qui polarise la presque totalité des malades de ce quartier.

III/ Les problèmes frontaliers, un handicap à l'intégration régionale

Comme l'a si bien Barry « *le fleuve Sénégal ne peut constituer une frontière étanche si on veut assurer aux populations de part et d'autre du fleuve un quelconque avenir par une plus grande liberté de mouvement des hommes et des biens* »⁵⁴, l'intégration régionale sous entend une amélioration de la stabilité sous régionale. Si beaucoup de pays africains sont secoués, au cours de ces dernières décennies, par des conflits sous régionaux ou internes dont les fondements tiennent à des antagonismes ethniques, religieux, frontaliers, il convient de magnifier l'attitude de la diplomatie sénégalaise qui a su éviter des situations de conflits ouverts avec les pays voisins et sauvegarder pour l'essentiel son unité et sa cohésion nationale.

Du fait de leur position géographique, les régions de Saint Louis et Matam ont su, dans le cadre de leur politique développement local, appréhender la question de l'intégration à l'échelle sous-régionale et nationale. L'exploitation des ressources fluviales en cogestion avec les autres pays frontaliers et les perspectives de reprise de la navigation sur le fleuve nécessitent une stabilité primordiale pour le développement économique et social de la vallée. La coopération entre le Sénégal et la Mauritanie est sujette à ces contours multiformes autant sur le plan politique qu'économique. Malgré les relations poussées entre les deux pays, beaucoup de secteurs restent en deçà des espoirs d'intégration nourris par les populations.

III.1/ Une stabilité durable, condition sine qua non d'une intégration

Les populations des deux rives du fleuve ont toujours entretenu des relations économiques, sociales et culturelles très importantes. A cet égard, il convient de créer les conditions d'une stabilité soutenue et durable grâce à une politique conséquente de coopération sous-régionale, de consolidation de la cohésion et du sentiment d'appartenance régionale et nationale par un aménagement équilibré du territoire et le renforcement de la sécurité des personnes et des biens. Malgré l'entrée en vigueur de la politique de décentralisation, la stabilité dans la vallée reste un domaine réservé à l'Etat qui mène des actions allant dans le sens de la prévention des conflits et du renforcement de l'amitié entre les peuples voisins.

⁵⁴ Barry B, 1999.

A ce titre, la stabilité dans les régions frontalières peut jouer à l'avenir un rôle remarquable de nature à favoriser et à accélérer les processus d'intégration régionale actuellement renégociés au niveau du continent et, plus particulièrement, dans la sous-région. Cette tendance se reflète déjà dans l'adoption ou, du moins, la promotion croissante d'initiatives de coopération transfrontalière par des Etats membres participant à plusieurs structures d'intégration régionale comme l'OMVS, l'UMOA (Union Monétaire Ouest Africaine), la CEDEAO⁵⁵ (Communauté Economique Des Etats de l'Afrique de l'Ouest) et le CILSS (Comité permanent Inter-Etats de Lutte contre la Sécheresse au Sahel) qui regroupe la plupart des Etats sahéliens francophones de l'Afrique de l'Ouest qui ont été durement éprouvés par les sécheresses des années 70 et des années 80.

Ainsi, on constate que la stabilité dans les zones transfrontalières reste primordiale dans la coopération entre les Etats voisins qui doivent faire en sorte que l'intégration régionale soit plus un projet voire une illusion mais plutôt une réalité.

III.2/ La coopération sous-régionale, une étape vers l'intégration

L'état des relations bilatérales entre le Sénégal et la Mauritanie dépend, en grande mesure, des aléas transfrontaliers de la vallée du fleuve Sénégal. Ainsi, pour faire face aux contraintes des limites territoriales et aux problèmes concrets d'un développement séparé, les Etats ont senti la nécessité de se regrouper à l'échelle sous-régionale, régionale ou continentale pour intensifier les échanges intra-africains et réaliser des investissements d'intérêt commun.

Au sein des structures sous-régionales, l'adhésion à la politique de coopération transfrontalière est primordiale pour toute perspective d'intégration. A cet effet, les frontières doivent être des facteurs de coopération internationale grâce à la mobilisation de l'ensemble de leurs ressources naturelles et humaines. L'engagement en faveur d'une politique de coopération transfrontalière s'observe à travers les organisations comme l'OMVS et la CEDEAO. A cet égard, l'OMVS constitue le symbole vivant d'une intégration sous-régionale réussie. Elle est, depuis une trentaine d'années, l'expression d'une solidarité sans faille qui a su résister aux vicissitudes des aléas climatiques défavorables. Grâce à cette organisation et au renforcement de la solidarité, les deux pays ont su transcender leurs divergences pour faire front commun dans la lutte contre la sécheresse et la désertification. C'est donc dire que la coopération a facilité la conception des politiques de développement rationnel de la vallée,

⁵⁵ La CEDEAO a été créée le 28 mai 1975 à Lagos au Nigeria. Elle a pour objectif la mise sur pied d'un véritable marché africain qui permettra le rapprochement des politiques économiques et la création d'une zone de libre échange.

intégrant leurs plans nationaux dans une stratégie commune. Ainsi, l'état des relations bilatérales entre le Sénégal et la Mauritanie dépend, en grande mesure, des aléas transfrontaliers de la vallée du fleuve.

Toutefois, il faut remarquer que la presque totalité des structures sous-régionales de coopération est à vocation économique. Comme l'a si bien dit Barry « *les Etats, préoccupés davantage de consolider des pouvoirs hégémoniques à l'intérieur, ne sont pas disposés à céder une quelconque parcelle de leur souveraineté nationale, matérialisée par les frontières artificielles héritées du partage colonial. C'est ce paradoxe qui explique l'échec de la plupart des projets d'intégration régionale* »⁵⁶, la coopération bilatérale comme multilatérale permet, pour la plupart du temps, de mettre en valeur des ressources communes entre Etats voisins. A ce titre, la coopération est une condition sine qua non aux nombreuses tentatives de regroupement à caractère économique et social. En Afrique Occidentale, ces tentatives ont abouti à la création de plusieurs institutions sous-régionales. Malgré tout, les Etats peinent à trouver les voies et moyens capables de répondre à l'attente des peuples. La coopération est un socle sur lequel on doit bâtir des économies intégrées, seul moyen de sortir des difficultés actuelles et de tracer la voie à suivre c'est-à-dire celle d'une plus grande solidarité et d'une meilleure intégration impliquant directement les populations qui sont les acteurs de développement.

Au Sénégal, l'émergence de nouvelles formes d'inégalités territoriales combinées aux perspectives de l'intégration ouest africaine a conduit à associer beaucoup plus étroitement décentralisation, réforme de l'Etat et aménagement du territoire. Aussi, est-il que la mise en place d'une diplomatie cohérente apparaît comme un outil fondamental de l'intégration. Dans ce cadre, la diplomatie doit déployer des efforts appréciables pour le bon voisinage et garantir la paix et la stabilité, essentielles pour une croissance sans discontinuité dans la vallée.

D'autres questions liées à l'intégration économique, en raison de l'appartenance des deux pays à des espaces monétaires différents (Ouguiya pour la Mauritanie et Fcfa pour le Sénégal), se posent avec acuité à l'essor des partenariats privés dans les deux pays. Dans ce registre, on peut aussi noter le retard accusé pour la mise en place, dans le cadre de la transsaharienne, du pont qui devait relier, par-dessus le fleuve, les deux rives au niveau de Rosso. En plus, il faut reconnaître que la coopération sénégal-mauritanienne revêt plusieurs facettes dont la pêche, l'agriculture, la gestion des eaux du fleuve, les barrages en commun, l'éducation, l'immigration, la sécurité...

⁵⁶ Barry B, 1999.

Cependant, même si la coopération économique et les travaux au sein de l'OMVS ont repris après la crise diplomatique de 1989, il faut reconnaître que les relations bilatérales restent fragiles. Toujours est-il qu'il peut exister quelques divergences entre Etats en ce qui concerne l'application des politiques nationales de développement en rapport avec le fleuve. C'est ainsi qu'en 2000, quand le président sénégalais a voulu lancer la politique de revitalisation des vallées fossiles en se servant de l'eau du fleuve, la Mauritanie s'est opposée d'une manière catégorique en menaçant la stabilité de l'organisation et des relations bilatérales. Finalement, ce projet a été abandonné par les autorités sénégalaises. Ce qui explique que même les politiques nationales de mise en valeur de la vallée doivent répondre à la volonté des autres pays riverains du fleuve (Atlas de l'Intégration Régionale en Afrique de l'Ouest, 2006).

Encadré 1: Les normes internationales touchant à la gestion des bassins transfrontaliers

La Convention des Nations Unies de 1997 sur l'utilisation des cours d'eau partagés à des fins autres que la navigation est le produit de près de trente années de réflexion et de débats d'experts. Bien qu'elle ne soit pas entrée en vigueur – ce qui aurait nécessité qu'elle soit ratifiée par au moins 35 Etats. Cette Convention sert de norme internationale en ce qui concerne la définition de la responsabilité des Etats dans la gestion des bassins fluviaux d'eau transfrontaliers. Elle énonce de grands principes portant notamment sur l'utilisation équitable et raisonnable des cours d'eau partagés, l'obligation de ne pas causer de dommages significatifs à des pays tiers, la notification préalable, le partage des informations entre Etats, la concertation entre Etats riverains, etc.

La Convention de 1971 sur les zones humides d'importance internationale (ou Convention de Ramsar). À l'exception du Liberia et du Cap Vert, tous les Etats de l'Afrique de l'Ouest ont adhéré à cette convention. La région compte aujourd'hui 46 sites Ramsar d'une superficie cumulée de 10 millions d'hectares. Cette convention est particulièrement importante pour la sauvegarde écologique des zones humides.

La Convention sur la diversité biologique (1992), ratifiée par tous les Etats de la région à l'exception de la Sierra Leone, vise «la conservation et l'utilisation durable des ressources biologiques» et cherche à «atténuer ou éviter les effets défavorables à la diversité biologique» et à «prévenir toute menace sur la biodiversité biologique». Cette convention insiste en particulier sur la nécessité de mener des études d'impacts environnementaux en vue de minimiser les dommages sur les écosystèmes, fluviaux en l'occurrence.

La Commission Mondiale des Grands Barrages (CMB ou WCD : World Commission on Dams) a été mise en place en 1997 pour mener une évaluation indépendante de l'expérience mondiale dans le domaine de la planification, de la construction et de la gestion des grands barrages, d'en tirer les leçons et de faire des recommandations pour le futur. En ce qui concerne les barrages prévus dans les bassins transfrontaliers, la CMB recommande que les politiques nationales de l'eau intègrent explicitement des mécanismes de négociation avec les autres États concernés fondés sur le principe de l'utilisation équitable et raisonnable, de la prévention des dommages importants et de l'information préalable. La CMB demande aux bailleurs de fonds de s'abstenir de soutenir des projets de barrages sur des cours d'eau transfrontaliers si des Etats riverains soulèvent une objection considérée comme fondée par un groupe d'experts indépendants.

Source : Les bassins fluviaux transfrontaliers, Atlas de l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest, Série espaces, 2005, 20 pages.

Seule la consolidation de la fraternité entre populations riveraines du fleuve peut désamorcer ce climat souvent électrique entre les deux Etats. En conséquence, l'intégration sous-régionale doit être une préoccupation majeure grâce à son impact socio-économique.

Dans la vallée, l'intégration est un enjeu économique et politique dès lors qu'elle favorise les conditions d'une mise en valeur des ressources communes entre le Sénégal et la Mauritanie. Selon John Igué⁵⁷ « l'intégration régionale doit être non seulement une nécessité mais aussi une exigence ». Dans ce contexte, il convient de promouvoir la coopération transfrontalière en augmentant l'accessibilité des villes frontalières pour mieux les intégrer dans l'environnement sous-régional. C'est donc dire que les orientations de la politique d'intégration doivent prendre en compte la situation des pays et les recommandations des conférences sous-régionales et internationales que chaque Etat doit ratifier. Ainsi, au delà des intérêts exclusifs des Etats, il convient d'asseoir des mécanismes de gestion concertée des ressources en vue de s'inscrire dans une dynamique de développement économique et social.

Conclusion

La réalité de l'enchevêtrement des intérêts mauritano-sénégalais est telle que la coopération entre les deux pays, même si elle est largement tributaire de l'entente politique entre les dirigeants du moment, ne peut souffrir des contingences politiciennes ponctuelles dans les deux pays. Un enseignement de l'histoire séculaire, de l'interdépendance économique et du

⁵⁷ Igué J, 2006.

voisinage entre les deux pays, mis à mal par les événements de 1989, montre combien leurs relations sont étroites. Aussi, a-t-on l'habitude de dire que « *quand Nouakchott s'enrhume, c'est Dakar qui éternue* ». C'est dire combien, les deux pays sont liés comme s'ils n'étaient en réalité qu'un seul.

Le tracé de la frontière entre le Sénégal et la Mauritanie est toujours un sujet tabou. Le contentieux, très ancien entre les Etats et les peuples aux histoires mêlées, reste toujours d'actualité. La coexistence pacifique entre les populations riveraines effective depuis plusieurs générations ne doit pas être rompue à l'heure où tous les grands ensembles politico-économiques cherchent à s'unir pour mieux faire face à la mondialisation. A l'échelle des Etats, l'intégration sous-régionale constitue une soupape de sécurité pour l'ensemble des pays voisins. Il convient alors d'assurer l'intégration sous-régionale tout en développant une certaine autonomie nationale économique et politique au sein d'un nouvel ordre économique mondial.

Néanmoins, force est de reconnaître qu'il reste beaucoup à faire dans le domaine des réseaux de communication. Les problèmes de transport, en effet, pénalisent le commerce transfrontalier en raison des difficultés de déplacement des personnes et des biens. Aussi, est-il que les entraves aux échanges notamment les difficultés administratives et les procédures douanières qui constituent des freins pour l'installation d'un véritable tissu économique sous régional. Partant de ce fait, l'étude de la typologie des villes (fluvial ou routier) et de leurs dynamiques actuelles constituera l'essentiel de notre réflexion dans le prochain chapitre.

Chapitre III: La vallée, un axe d'urbanisation dynamique

En Afrique subsaharienne, le Sénégal fait partie des pays les plus urbanisés. Selon les projections de l'ANSD en 2010, la population urbaine nationale se chiffre à 5 186 098 habitants sur un effectif total de 12 509 434 habitants, soit un taux d'urbanisation de 41,5% contre 35% pour le continent africain. A l'instar des autres pays sahéliens, la population urbaine est très mal répartie dans l'espace géographique national. La ville primatiale, Dakar, concentre environ 49% de la population urbaine du Sénégal sur 0,3% du territoire national en 2010. Le développement de centres urbains régionaux s'est réalisé au cours des années post-indépendances. *Le Sénégal comptait 6 villes dépassant 10 000 hts en 1955, 8 en 1965, 20 en 1976, 31 en 1988 et 36 en 1998*⁵⁸. Depuis le début des années 1990, l'érection en centres urbains d'établissements ruraux de 5 000 à 10 000 habitants sur l'ensemble du territoire national, marque l'amorce d'une nouvelle politique d'urbanisation. La répartition géographique de ces nouveaux centres urbains permet de constater que la partie septentrionale coïncidant avec la rive gauche de la vallée est la principale bénéficiaire de cette nouvelle structuration administrative. Une analyse de l'ensemble des équipements qu'abrite chaque ville nous permet d'établir une typologie urbaine.

I/ Diversité des implantations urbaines

L'axe Bakel – Saint Louis constitue la rive gauche du fleuve Sénégal. Avec une longueur de 800 km, elle coïncide pour l'essentiel avec la région naturelle de la vallée. Sur le plan administratif, elle est composée des régions de Saint Louis et Matam et du département de Bakel situé dans la région de Tambacounda. Cependant, notre recherche ne concerne que les régions de Saint Louis et de Matam qui cumulent une population estimée en 2002 à près de 1 112 000 habitants (tableau 3).

⁵⁸ In Atlas Jeune Afrique : Atlas du Sénégal, sous la direction de Pélissier P, Paris, 1980, réactualisé par BA A et Sakho P, 1998 ;

Tableau 3: Effectif de population de la rive gauche

	Population en 2002	Superficie en km ²	Densité de population en 2001
Région de Saint-Louis	688 767	19 241	36 hts/km ²
Région de Matam	423 041	29 041	14 hts/km ²
Département de Bakel	152 933	22 378	6 hts/Km ²
Total	1 264 741	70 360	16 hts/km ²

Source: Badiane, 2003 réalisé en fonction des estimations de la population en 2002

Les communes localisées sur la rive gauche du fleuve sont excentrées par rapport au reste du pays (350 à 500 km de Dakar). Communément appelées villes du Sahel (Kane, M. L, 1989), les villes du Sénégal septentrional ont connu une croissance relativement importante depuis 1965, en particulier pendant les années de sécheresse (1970-1974). En 2002, la rive gauche concentre 8 % de la population urbaine nationale, soit environ 309 476 habitants. Toutefois, la plupart des centres urbains de la vallée sont classés dans la catégorie des petites et moyennes villes, donc de taille modeste. Seules les communes de Saint Louis et Richard Toll sortent du lot et constituent de véritables agglomérations avec respectivement 154 555 et 42 621 habitants en 2002.

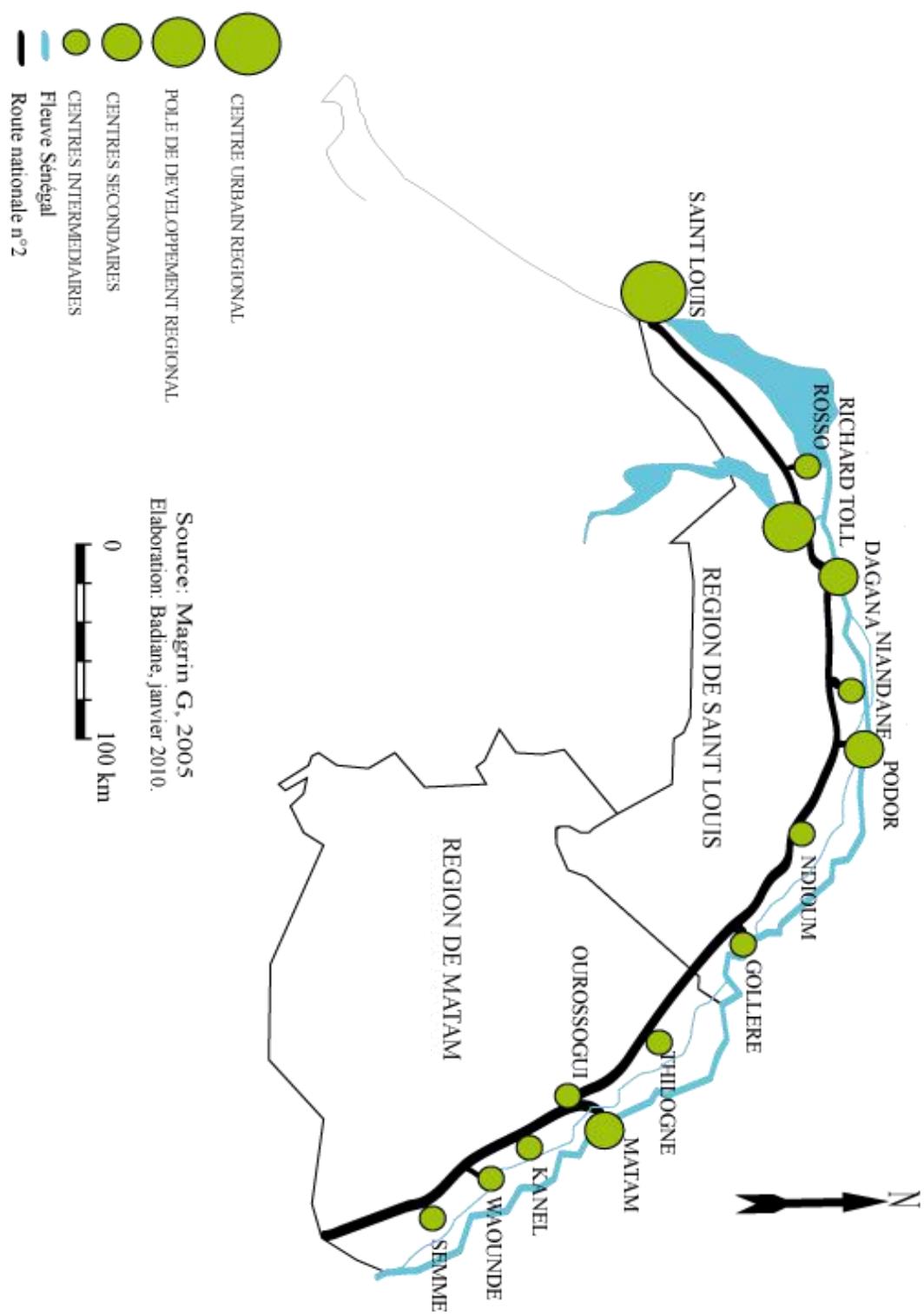
Les critères administratifs du classement hiérarchique tiennent peu ou pas du tout des réalités géographiques (annexe n°2). Les villes classées parmi les métropoles d'équilibre ne sont rien d'autre que des centres urbains régionaux qui peinent à s'imposer au niveau national en termes de fonctionnalité. L'essentiel des impulsions motrices continuent d'être émises à partir de Dakar. Elles ne remplissent que leurs fonctions de chef lieux de région avec la polarisation d'un certain nombre d'équipements d'envergure régionale et départementale comme la gouvernance, la préfecture, le tribunal régional et départemental, commandement de zone militaire etc.

Parmi les villes classées « pôles de développement régional » seules Richard Toll et Mbour semblent remplir les critères grâce à leurs fonctions économiques. Ainsi, elles semblent concurrencer leur chef lieu de région (Saint Louis) grâce à leur pouvoir d'attraction et de polarisation d'infrastructures économiques. Les autres villes sont des centres administratifs au même titre que les centres urbains secondaires. Elles sont pour la plupart du temps chef lieu de département.

Les centres intermédiaires sont des petites et moyennes villes généralement dépourvues de fonctions administratives qui s'affirment comme des pôles d'échanges qui perturbent la hiérarchie fonctionnelle des villes. C'est le cas de Ndioum et Ourossogui, qui malgré leur

statut de centre intermédiaire, menacent l'hégémonie des villes, chefs lieux de département auxquelles elles dépendent (Podor et Matam). Cette hiérarchie fonctionnelle présente donc des incohérences et l'émergence de certains centres intermédiaires doit être prise en compte par les autorités.

Carte 5: La hiérarchie urbaine dans la vallée fleuve Sénegal



I.1/ Une inégale répartition de la population urbaine de la vallée

Selon les résultats provisoires du recensement général de la population et de l'habitat de 2002 (voir tableau n°2), la population vivant dans les départements de Dagana, de Podor et de Matam, notre zone d'étude, est estimée à 685 670 habitants. Les départements de Saint Louis, Kanel et Ranérou ne sont pas pris en compte dans ces estimations. Cette zone concentre environ 65 % de la population de la rive gauche du fleuve qui s'étend de Saint Louis à Bakel, soit 7% de l'effectif national estimé à 9 956 220 habitants en 2002, et un taux d'accroissement moyen annuel de 3,5%.

Sur le plan urbain, les citadins représentent 21% de la population totale des trois départements de la zone d'étude, soit un pourcentage bien inférieur à la moyenne nationale estimée à 45%. Malgré l'érection de nouvelles communes, le taux d'urbanisation reste encore faible. Le département de Podor est le plus rural avec un taux d'urbanisation de 9% en 2002 contre 37% pour le département de Dagana et 17% pour celui de Matam.

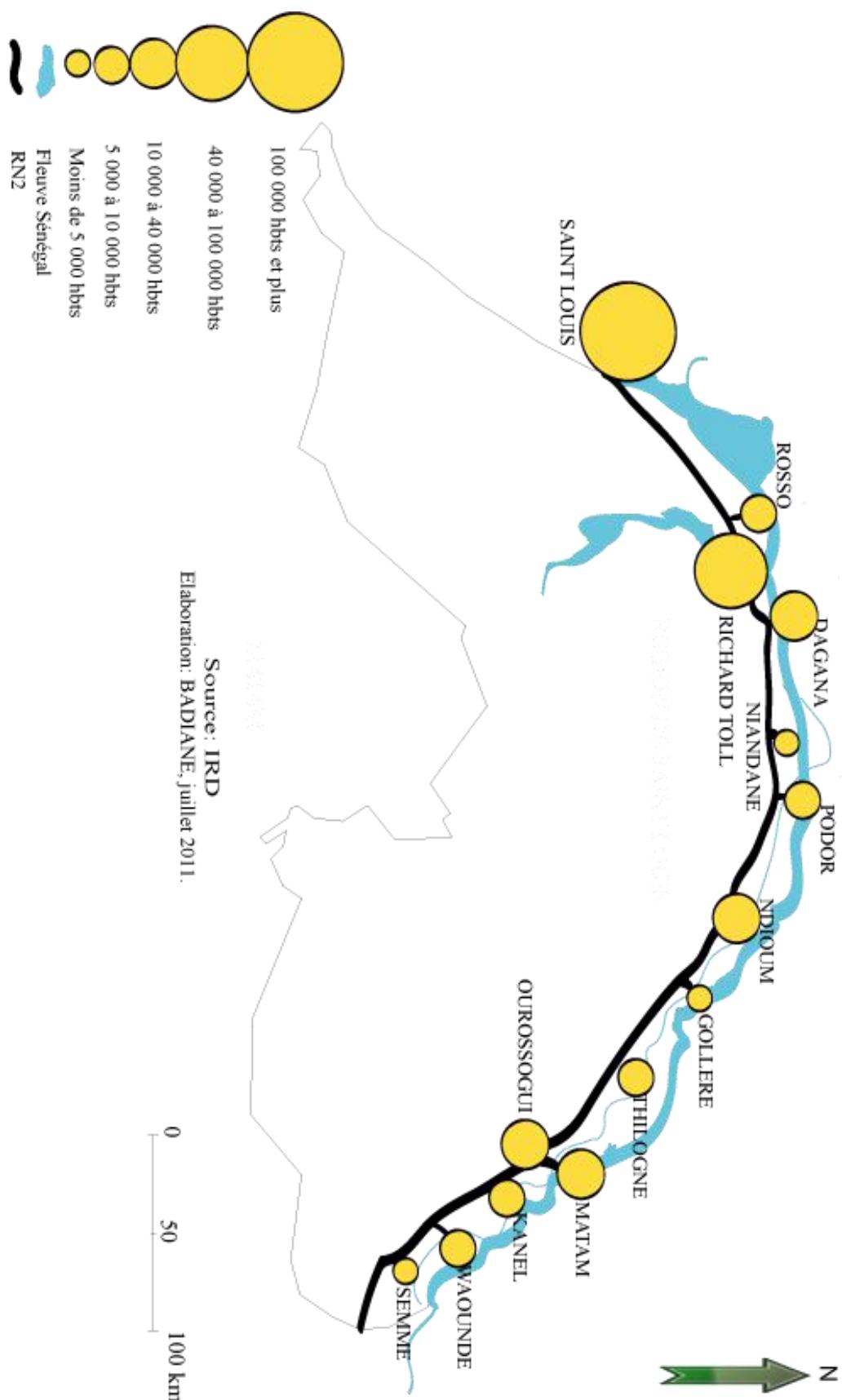
La dynamique de peuplement de la vallée en général et de ses communes, en particulier cache bien des réalités. Il s'agit d'un déséquilibre démographique entre les zones écogéographiques (le delta et la moyenne vallée) d'une part, et entre les sites (site fluvial et site routier) d'autre part. Malgré l'érection récente de plusieurs gros bourgs et communautés rurales en communes, la population est en majorité rurale. Les dix communes que compte notre zone d'étude abritent seulement 137 910 habitants contre 552 294 pour la zone rurale, soit un taux d'urbanisation de 25%. Cependant, ce taux cache des disparités entre les zones écogéographiques et les sites urbains (tableau n°3, carte n°5).

Tableau 2: Répartition géographique de la population urbaine de la zone d'étude

Dénomination	Population en 2002		
	Hommes	Femmes	Total
ville de Rosso	4 737	4 591	9 328
ville Dagana	8 926	9 279	18 205
ville Richard Toll	22 130	20 491	42 621
ville de Golléré	2 341	2 793	5 134
ville de Ndioum	6 145	6 262	12 407
ville de Podor	4 649	4 823	9 472
ville de Ndiandane	2 263	2 258	4 521
ville de Matam	7 300	7 320	14 620
ville Ourossogui	6 533	6 644	13 177
Ville de Thilogne	4 379	4 046	8 425

Source : DPS, RGPH, décembre 2002

Carte 6 : La répartition de la population urbaine de la vallée



A partir des années 1990, le développement urbain de la vallée a été surtout marqué par une croissance démographique et une extension spatiale des centres urbains et par l'érection de toutes nouvelles communes qui passent ainsi statistiquement du statut « rural » à celui d'« urbain ».

I.2/ La configuration des sites urbains : entre waalo et jeeri

Il est possible de distinguer deux types de croissance urbaine intimement liés à la nature du site : les anciennes escales fluviales et nouvelles communes du *jeeri*, objet de notre réflexion. Le site des anciennes escales du fleuve est bien décrit par de nombreux ouvrages. Il convient tout au plus d'en rappeler quelques uns :

- « *La vallée du Sénégal* » de Papy L publiée dans les cahiers d'outre-mer n° 16, octobre – décembre 1951.
- « *Le fleuve Sénégal* » de Giacottino J C, Michel P et Vennetier P publié chez AUDECAM en 1980.
- « *Le bassin du fleuve Sénégal: de la traite négrière au développement sous-régional autocentré* » de Maïga M, publié en 1995.

« *Le site est l'emplacement même d'une ville, l'ensemble de ses conditions physiques : relief, eaux, végétation, limitées à un espace restreint de quelques dizaines d'hectares, où est née la ville* »⁵⁹. La vallée du fleuve Sénégal forme une plaine alluviale qui se définit en deux zones écologiques distinctes en fonction de leur emplacement par rapport au fleuve : le waalo et le jeeri.

La vallée se présente comme un ensemble plat et monotone dans lequel s'encaissent le fleuve Sénégal et l'ensemble de ses défluents. Elle appartient pour l'essentiel au domaine sahélien. Les températures moyennes annuelles sont élevées et relativement constantes avec cependant l'influence adoucissante de la mer et des alizés⁶⁰ maritimes sur l'ouest du delta. La moyenne vallée est, quant à elle, soumise à l'harmattan⁶¹ de février à avril, et ce fait connaît de fortes températures. Pendant, la saison des pluies, la circulation de la mousson prédomine. Les précipitations se caractérisent par une diminution de leur intensité du sud au nord et d'est en ouest ainsi que par une irrégularité interannuelle.

L'hydrographie de la vallée est marquée par la présence du fleuve et de ses défluents dont les principaux sont le Doué, le Ngalenka et le Gayo dans le département de Podor, le Gorom, le

⁵⁹ Bastié J et Dézert B, 1980.

⁶⁰ Vent régulier tropical qui souffle du nord-est vers le sud-ouest

⁶¹ C'est un alizé continental autrement dit un vent d'est chaud et sec souvent accompagné de poussière.

Lampsar et la Taouey reliant le fleuve au lac de Guiers dans le département de Dagana, le Dioulol et le Diamel dans le département de Matam. Avec la mise en service des barrages de Diama et de Manantali, la vallée dispose d'un important potentiel en eaux de surface. En effet, le débit moyen interannuel du fleuve est de 732 m³ /s, soit un volume d'eau correspondant à 23 milliards de m³.

L'examen du tableau n°2 révèle une occupation disparate de l'espace urbain. Le département de Dagana fait figure de privilégié par rapport aux départements de Podor et de Matam qui souffrent de leur position excentrée par rapport au reste du pays. Les trois communes situées sur le delta (Rosso, Dagana et Richard Toll) rassemblent de fortes densités. Trois facteurs en constituent les fondements:

- La position de carrefour frontalier de la commune de Rosso. La ville est un véritable creuset où l'évolution démographique est importante du fait des opportunités économiques offertes par le commerce et le change favorisés par la proximité de la Mauritanie. Rosso est un véritable centre d'immigration, mais aussi de transit de biens, de personnes et de capitaux.
- La ville de Dagana, grâce à son statut de chef lieu de département, constitue un centre politique et administratif dans le delta. Elle abrite l'essentiel des services déconcentrés de l'Etat. Cependant, elle perd de plus en plus de son attrait au grand profit de la commune de Richard Toll qui lui mène une forte concurrence.
- La ville de Richard Toll représente la plus grande agglomération de la vallée en raison de son dynamisme économique lié au complexe agro industriel pourvoyeur d'emplois.

Entre autre, le delta reste la zone écogéographique la plus peuplée. Ce qui constitue un trait caractéristique de l'urbanisation de la vallée. Il est, depuis la période coloniale, le berceau et le siège d'expériences de la mise en valeur du fleuve. Dagana et Richard Toll, au cœur du delta, ont été les centres des opérations d'aménagement de casiers rizicoles par la SAED. Par ailleurs, elles abritent la totalité des unités industrielles de l'ensemble de la vallée, notamment la CSS, la SOCAS, la SNTI récemment vendue à la SOCAS et depuis une décennie, les Grands Domaines du Sénégal (GDS). L'effet sur le dynamisme économique et démographique est réel. En 2002, 36% de la population du delta vivent dans les communes.

La moyenne vallée, par contre, abrite un chapelet de petits centres urbains dispersés le long des axes fluvial et routier. Ils renferment des villes de taille modeste, atteignant à peine 10 000 habitants. La prédominance de la population rurale s'explique par leur enclavement, par la faiblesse de leurs activités économiques et par la jeunesse de leurs communes. En

l'absence d'industrie, elles n'ont d'autres alternatives que l'émigration. Par conséquent, les villes de la moyenne vallée sont court-circuitées par les courants migratoires vers Saint Louis, Thiès, Dakar et l'Europe. En 2002, la moyenne vallée n'abrite que 63 235 citadins sur un effectif de 495 219 habitants soit un peu plus de 12% de la population totale.

I.3/ Une inégale répartition de la population urbaine selon le site fluvial ou routier

La géographie des villes de la vallée reste intimement liée à la configuration du site. Comme dans la plupart des pays d'Afrique tropicale, la mise en place des infrastructures de transport au Sénégal, en général, et dans la vallée, en particulier, (voie fluviale et voie routière) a fortement déterminé l'urbanisation.

Les données du tableau n°2 révèlent, entre autres, que les villes de site routier regroupent 60% des citadins de la vallée, soit un effectif de 76 630 habitants. Hormis Richard Toll, les villes du *jeeri*⁶² occupent le dernier niveau de la hiérarchie urbaine du pays. Ce sont des centres intermédiaires nés au cours de la décennie 1990 – 2000. Il s'agit principalement de Ndioum et de Ourossogui. N'ayant aucune fonction administrative, ces villes ont bénéficié de leur accessibilité et de l'implantation récente d'un certain nombre d'infrastructures urbaines pour voir leur population doubler voire tripler.

Malgré leur statut de chef-lieu de département, les centres urbains du *waalo* ou de site fluvial (Dagana, Podor, Matam) n'ont pu compenser leur déclin économique amorcé depuis l'abandon de la navigation fluviale. Ils souffrent de leur enclavement et leur zone d'influence ne cesse de rétrécir. Même si la fonction administrative est un facteur urbanisant, force est de constater que ces villes fluviales se localisent dans un environnement économique et humain peu favorable. L'enclavement, les contraintes climatiques et pédologiques ont contribué au déclin du secteur primaire (pêche, élevage et agriculture); le secteur secondaire est quasi inexistant dans la moyenne vallée. Ainsi, sur le plan démographique, Richard Toll et Ndioum sont plus peuplées que leur chef lieu de département, Dagana et Podor. Sur la moyenne vallée, Ourossogui rivalise au plan démographique avec Matam, son chef-lieu de département. Le fleuve constituait, faut-il rappeler, d'abord, une voie de pénétration facile des régions intérieures difficiles d'accès. Il permettait, ensuite, l'évacuation des produits agricoles vers Dakar et la métropole. La mise en place du chemin de fer à partir de 1885, permettant une liaison terrestre entre Dakar et les centres de collecte de l'intérieur, a porté un coup dur à la

⁶² Cf. Chapitre VI et VII, deuxième partie.

navigation fluviale. Ce qui marque le début de l'éclipse des escales fluviales de la vallée, longtemps considérée comme le grenier à mil de la colonie sénégalaise au grand profit du bassin arachidier. A la fin de la première guerre mondiale, un vaste programme de construction routière est entamé coïncidant avec l'apparition des camions et inaugurant ainsi une nouvelle ère dans la vie des relations. Dans ce contexte, les infrastructures de communication terrestre (ferroviaire et routière)⁶³ ont favorisé l'abandon de la navigation fluviale et joué un rôle important dans le processus d'urbanisation du pays. Dans cette même optique, Van Chi Bonnardel⁶⁴ soutient que «*le chemin de fer (...), l'héritage colonial encombrant légué par la puissance coloniale retrouverait par là l'une de ses dimensions premières, la moins discutable : offrir aux régions de l'intérieur un accès à la mer, un moyen de commercialiser leur production, donc un moyen de développement.*»

En somme, la situation pré-établie depuis la colonisation qui donnait une certaine primauté aux escales est aujourd'hui bouleversée par l'émergence de nouveaux centres dans le *jeeri*. La route nationale n°2 construite de 1964 à 1970 a puissamment contribué à déterminer l'implantation et le développement urbain. Elle a suscité la formation de plusieurs villes autour des carrefours routiers qui jalonnaient son tracé. Ces carrefours, que la route a fait naître, sont aujourd'hui devenus des centres économiques importants au détriment des anciennes escales fluviales, jadis, instruments de pénétration et d'exploitation des terres colonisées. Aujourd'hui, elle relie 2/3 de l'ensemble des villes de la vallée et constitue ainsi un grand axe d'urbanisation. L'avenir de ces agglomérations fluviales dépend du rétablissement du trafic fluvial prévu dans les projets de l'OMVS. Ce qui permettra de donner un nouvel élan à l'économie locale et de freiner le déplacement de populations dont cette zone est victime..

I.4/ Des générations urbaines

I.4.1/ Les anciennes escales du fleuve Sénegal

«*La vallée du Sénegal, se différenciant en cela du reste du Sénégal continental, connaît depuis plusieurs siècles une urbanisation sur le modèle européen, modèle qui est entré dans*

⁶³ Le réseau ferroviaire, mis en place pendant la période coloniale, comprend deux grands axes : l'axe Dakar – Saint Louis et l'axe Dakar – Kidira. Thiès bénéficie ainsi de sa position carrefour par rapport aux deux axes.

Le réseau routier est mis en place à partir des années 1920. Son extension progressive, à travers les deux grands axes bitumés : Dakar – Kaolack en 1954 et Dakar – Saint Louis en 1960, va rapidement concurrencer le réseau du chemin de fer, confronté à des problèmes d'adaptation, de reconversions techniques et de financement.

⁶⁴ Van Chi Bonnardel R, 1978.

la littérature coloniale sous le terme d'escale... »⁶⁵. Le paysage urbain est hérité de la période coloniale. Il s'agit d'une multitude de petits centres, anciennes escales du fleuve qui se sont égrenées le long de la vallée (carte n° 3). C'est le cas de Dagana, Podor et Matam. Ces villes d'origine coloniale avaient joué un rôle important dans l'économie de traite. Elles étaient des comptoirs commerciaux doublés de fonction politique et militaire. Après les indépendances en 1960, ces anciennes escales fluviales sont érigées en communes de plein exercice⁶⁶ marquant ainsi le début de l'émergence de la nouvelle armature urbaine.

Cependant le développement de ces villes fluviales se heurte à certaines difficultés qui s'expliquent d'une part par des dégradations écologiques (sécheresses) et d'autre part par l'enclavement des anciennes escales depuis le déclin de la navigation fluviale. Dagana, Podor et Matam sont des centres urbains frontaliers, tournés vers le fleuve et les villages de la rive droite mauritanienne. En outre, ce sont des pôles de productions agricoles notamment avec la culture de décrue et d'irrigation.

Aujourd'hui, Dagana, Podor et Matam sont des centres secondaires qui jouissent de leur statut de chef-lieu de département mais ont perdu l'essentiel de leurs fonctions économiques (cf. chapitre VIII). Elles abritent l'essentiel des infrastructures d'encadrement politico-administratif. Elles jouent également le rôle de relais et de transmission des effets moteurs de développement entre les grandes agglomérations et leurs arrière-pays. Le tissu urbain se caractérise par une grande ruralité perceptible au niveau du type de l'habitat qui est souvent traditionnel. Le site de ces villes reste défavorable à l'habitat à cause de l'exiguïté de l'espace non inondable. La localisation des communes sur des levées de terre bordées par des cuvettes situées le long du fleuve favorise des inondations qui constituent une des contraintes majeures à l'extension urbaine. Au cours des années qui ont précédé les indépendances, ces villes se dépeuplent en raison des migrations vers Saint Louis, le centre ouest du Sénégal et l'extérieur, l'Europe surtout. Cette situation s'est d'avantage poursuivie pendant les années de sécheresse, entre 1970 et 1985 notamment.

Ainsi, la croissance et le développement de ces centres restent intimement liés à la vallée. En proie à l'avancée soutenue du désert, ces centres s'appuient donc sur la mise en valeur des

⁶⁵ Leroy E, Urbanisation et agro-industrie in Crousse B, Mathieu P et Seck S M, *La vallée du fleuve Sénégal: évaluation et perspectives d'une décennie d'aménagements (1980-1990)*, Khartala, 1991, pp 175 - 195.

⁶⁶ L'existence de communes au Sénégal remonte à la période coloniale avec la création des communes de Saint Louis et Gorée en 1872, Rufisque, en 1880 et Dakar en 1887. Ces quatre premières communes étaient des communes de plein exercice. Comme la majeure partie des autres communes, les anciennes escales fluviales ont vu le jour à partir de 1904 avec un statut de communes mixtes. Plus tard, après le vote de la loi cadre de 1956, ces communes auront le statut de communes de moyen exercice avant d'être érigées en communes de plein exercice, en 1960.

ressources fluviales pour animer leur vie des relations et surmonter les obstacles de leur développement.

I.4.2/ Richard Toll, une ville agro-industrielle

Centre urbain neuf par rapport aux « vieilles escales », Richard Toll, est l'exemple illustratif de l'urbanisation de la vallée (carte n°2). N'ayant aucune fonction administrative, la commune de Richard Toll est une ville agro-industrielle, classée dans le deuxième niveau de la hiérarchie urbaine devançant ainsi son chef-lieu de département, Dagana. Elle est considérée comme un pôle de développement régional. Son modèle de croissance s'illustre par la forte originalité de son urbanisation. Grâce à sa position stratégique (à mi chemin entre le delta et la moyenne vallée), à son accessibilité par la route nationale n°2 et à l'existence depuis 1970 d'une unité industrielle (CSS), son dynamisme urbain n'a cessé de croître. L'originalité de l'urbanisation de Richard Toll réside dans le développement de l'agro-industrie sucrière⁶⁷. De par sa population, elle est le deuxième centre urbain de la vallée après Saint Louis. L'armature urbaine s'est constituée autour de la RN2. Ville d'origine coloniale s'est développée entre le fleuve qui fait frontière avec la Mauritanie et la route nationale n°2 qui relie Dakar, Saint Louis et Matam. Les parties orientales et occidentales de la ville sont constituées de casiers agricoles essentiellement dominés par les plantations de canne à sucre qui alimentent l'industrie sucrière. L'autre particularité de la commune de Richard Toll est qu'elle représente une des rares anciennes escales fluviales à bénéficier de l'influence de la route nationale. Cet axe routier va encore jouer un rôle important dans l'émergence de petites bourgades en centres urbains au cours des années 1990.

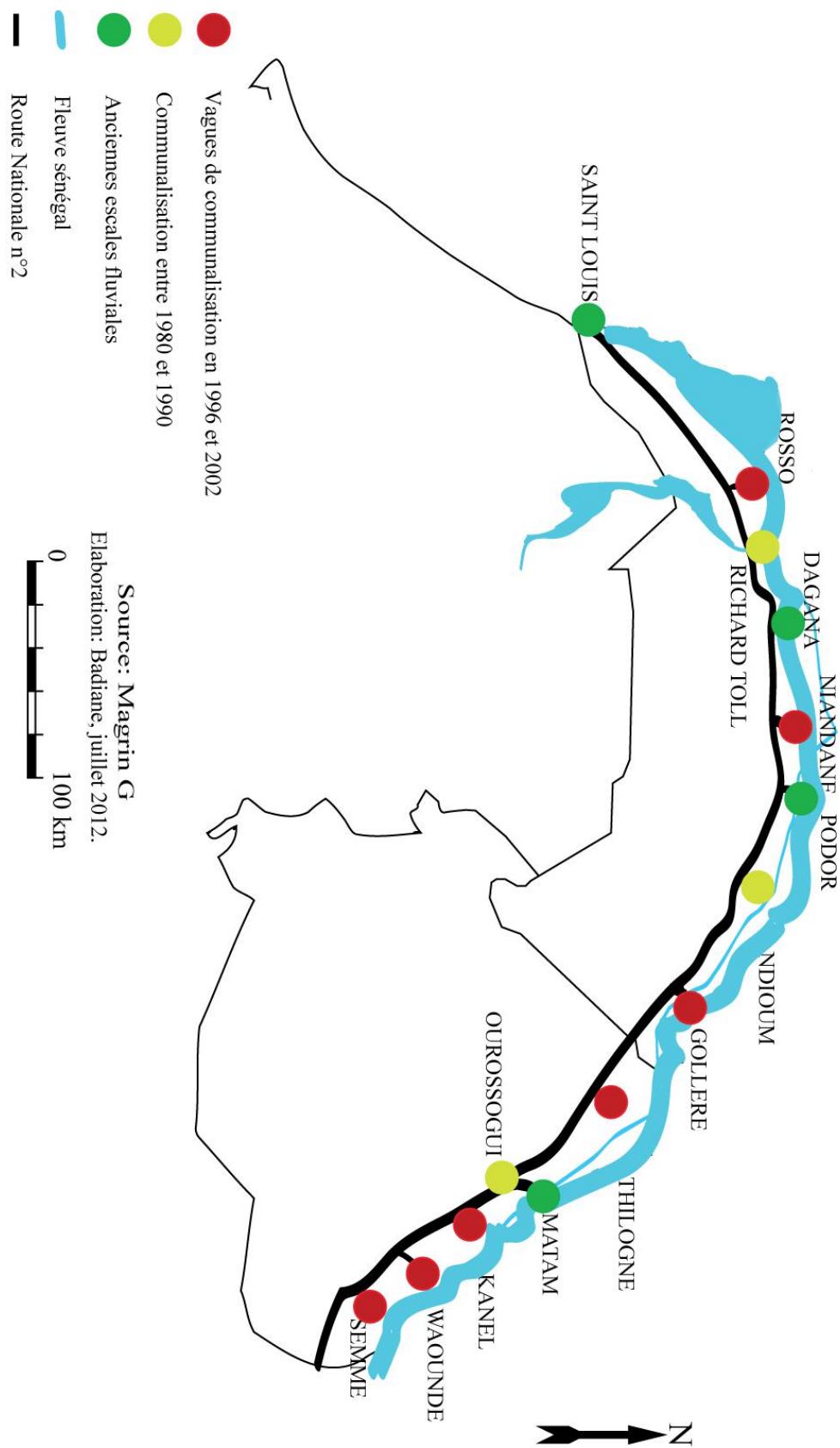
I.4.3/ Une nouvelle génération de communes

Dans une région essentiellement rurale, dominée par de anciennes escales fluviales, de petits centres urbains se sont développés au cours des deux dernières décennies avec le progrès des activités économiques et du réseau routier. De 1960, année de l'indépendance à 1980, on remarque une nette stagnation du nombre de villes dans la vallée. En dehors des 4 villes traditionnelles (Saint Louis, Dagana, Podor, Matam et Bakel) seule Richard Toll est érigée en commune en 1980. Toutes les autres villes sont créées entre 1990 et 2008 sur la rive gauche du fleuve. L'émergence spectaculaire des villes a commencé à partir de 1990. Beaucoup de bourgs ruraux ont vu leur population gonfler considérablement. Il s'agit notamment de Ndioum et Ourossogui, en 1990, qui seront les deux exemples illustratifs de notre recherche,

⁶⁷ Cf. Chapitre V, deuxième partie.

de Golléré, Kanel, Waoundé, Thilogne et Semmé, en 1996, Rosso et Niandane en 2002. A cela s'ajoute l'érection de l'ancien département de Matam en région en 2002. En effet, le nombre de villes a été quadruplé dans la vallée de 1990 à 2008. Ainsi, la vallée présente l'allure d'un véritable chapelet de petites et moyennes villes hiérarchisées et diversifiées selon le site routier ou fluvial.

Carte 7: Les différentes générations communes dans la vallée



- Les nouvelles communes situées sur le *waalo*

Comme la plupart des anciennes escales fluviales, les nouvelles communes du *waalo* sont confrontées à des contraintes du site. Ce sont de petites communes enclavées et très souvent coupées du reste du pays en période d'hivernage. Parmi ces communes, on peut citer principalement Niandane et Golléré. Niandane est traversée par un bras du fleuve (le Doué); elle est reliée à Podor, son chef lieu de département, par une piste latéritique de 12 km et à la route nationale par une piste dégradée et impraticable pendant l'hivernage. Les inondations causées par les pluies et les crues du fleuve compromettent toute activité économique durant une bonne partie de l'année. Les activités locales sont essentiellement dominées par le commerce et l'agriculture. Ces communes vivent dans une situation léthargique à cause de leur enclavement et de l'inexistence de route goudronnée les traversant. Elles ne détiennent aucun système de transport urbain et interurbain d'où un réel problème de déplacement. Ainsi, elles restent des communes peu polarisantes du fait de leur enclavement, d'une part, et de leur insuffisance en équipements sociaux de base, d'autre part. Par ailleurs, ces communes sont très déficitaires en infrastructures urbaines de base. Elles ne doivent leur statut de commune qu'à deux facteurs: une promesse électorale tenue par les autorités au pouvoir et anciens villages d'où sont originaires quelques cadres du pays. Ces jeunes communes en construction gardent toujours leur caractère rural. Elles sont confrontées à une occupation anarchique de l'espace et à l'absence totale de voirie et de réseaux divers.

Ainsi, l'armature urbaine actuelle repose sur l'aménagement des parties hautes des levées alluviales au dessus du niveau des crues, d'une part et sur des zones de contact de la vallée alluviale et des régions voisines du *jeeri*, d'autre part.

- Les nouvelles communes du *jeeri*

Les nouvelles communes du *jeeri* étaient des bourgades qui se sont développées de part et d'autre de la route nationale construite après les indépendances. Cette route dite du «*jeeri*» a favorisé le rassemblement de la population dans les zones de contact par rapport à celles du *waalo*, isolées pendant les périodes de crue. Le *waalo* est relativement tourné vers la Mauritanie surtout pour l'approvisionnement en produits de consommation courante et le *jeeri* est plus préoccupé par les évolutions internes nationales. Ces communes jouissent de leur position de carrefour et de contact entre le *waalo* au nord et le *jeeri* au sud. La place de ces nouveaux centres urbains, créés à partir de 1990, dans la hiérarchie urbaine est principalement due à la présence de services, d'équipements et d'infrastructures polarisants.

Zones de polarisation, ces communes de situation routière constituent le point de départ des populations de l'intérieur de la vallée vers les autres localités du Sénégal. Elles se sont dotées de fonctions essentielles leur permettant d'exercer une forte concurrence à leur chef lieu de département. C'est le cas des communes de Ourossogui par rapport à Matam et de Ndioum par rapport à Podor. Grâce à leur accessibilité, elles assurent des fonctions de pôles d'échanges, de transit et d'encadrement du monde rural. Elles détiennent l'essentiel du poids économique de leur département respectif et leur essor stimule, à coup sûr, les communautés rurales environnantes qui souffrent moins de leur enclavement et de leur manque criard d'infrastructures.

Sur le plan spatial, l'armature urbaine du *jeeri* s'est constituée le long de l'axe routier, unique axe d'échange à l'échelle régionale. Implantées sur des plaines alluviales non inondables par les crues du fleuve, ces communes présentent un site plus favorable à l'habitat. C'est un autre facteur d'attraction.

Cependant, le rythme de croissance spatiale des communes est largement supérieur à celui du développement des infrastructures urbaines. La voirie est quasi inexistante dans ces villes malgré leur accessibilité. Elles ne comptent qu'une route bitumée, la RN2 qui les traverse. A l'intérieur, il n'existe aucune autre route en bon état. C'est un véritable handicap pour la circulation des biens et des personnes entre les communes et leurs hinterlands. A cela s'ajoute l'inexistence de réseau d'assainissement dans la presque totalité de ces communes. Les eaux de ruissellement dégradent les pistes et inondent certains quartiers périphériques souvent coupés du reste de la commune.

Depuis les années 1990, un nouvel ordre territorial s'est instauré dans la vallée. Les anciennes escales fluviales ont perdu la place prédominante qu'elles occupaient au grand profit des villes du *jeeri*. La mise en valeur de ces nouvelles communes offre à la vallée un facteur essentiel et déterminant de développement. Elles peuvent jouer un rôle moteur dans l'émergence de la zone, si toutefois les nombreuses contraintes auxquelles elles sont confrontées sont levées.

II/ La dynamique actuelle des communes de la vallée

L'étude de la croissance urbaine de la vallée, à l'époque contemporaine, nous permet de mettre en évidence une consolidation du développement des communes traditionnelles du fleuve et une émergence récente de communes nouvelles dans le *jeeri* (tableau n°). La rive gauche du fleuve Sénégal constitue un réseau urbain qui échappe à l'attraction du noyau

centre-ouest formé autour de Dakar. S'appuyant, jadis, sur la navigation fluviale et plus tard sur le réseau routier qui s'est progressivement amélioré, la vallée assure l'intégration de l'ensemble régional au reste du pays. En réalité, il conviendrait de remarquer une inégale croissance des centres urbains.

II.1 / Des dynamiques contrastées

II.1.1 / De leur création à la fin du 20^{ème} siècle

Le développement des communes de la vallée à la fin du 20^{ème} siècle est illustré par le tableau n°3. De 1960, date de l'indépendance du pays, à 1980, la vallée ne comptait que 4 communes qui sont d'anciennes escales fluviales. Il s'agit de Dagana, Podor, Matam et Bakel qui voient leur population doubler voire tripler entre 1960 et 1976. Ceci s'explique par les années de sécheresse (1970-1974) qui ont engendré des migrations massives de ruraux vers les centres urbains (Van Chi Bonnardel R, 1992).

Tableau 3: L'évolution démographique des communes de la vallée entre 1961 et 2002

Communes	1961	1976	1988	2002
Saint-Louis	48 840	88 665	113 917	154 555
Dagana	4 515	10 171	15 638	18 205
Richard Toll	2 144	13 304	29 611	42 621
Podor	4 682	6 760	7 469	9 472
Ndioum	1 395	2 948	4 290	12 407
Matam	6 000	9 849	10 722	14 620
Ourossogui	2 451	4 259	6 402	13 177
Bakel	2 964	6 568	7 959	9 882
Thilogne	/	/	/	8 425
Semme	/	/	/	4 492
Kanel	/	/	/	8 997
Waoundé	/	/	/	8 041
Niandane	/	/	/	4 521
Rosso Sénégal	/	/	/	9 328
Golléré	/	/	/	5 134

Source : Tableau de bord des communes hors Dakar, MINT et MUH, 1993

Réactualisé selon les résultats du RGPH de 2002.

Toutefois, ces communes fluviales représentent pour l'essentiel des centres administratifs qui vont connaître un certain déclin économique par rapport au rôle prépondérant qu'elles jouaient pendant la période coloniale. Elles sont caractérisées par un enclavement excessif, des fonctions peu diversifiées et un sous-équipement prononcé. Aussi, du fait des difficultés de liaisons, ces communes, en tant que chefs lieux de département, ne parviennent pas à jouer pleinement leur rôle dans le processus d'intégration nationale (Wade C S, 2003). Malgré un tassement général de la croissance, les deux décennies post-indépendances ont été marquées par une consolidation des communes.

II.1.2 / Les dynamiques actuelles

Depuis le début des années 1980, c'est la consécration de petites localités avec la communalisation des gros bourgs. L'évolution la plus spectaculaire concerne la décennie 1990 - 2002, au cours de laquelle 9 localités de la vallée sont érigées en commune. Cette période coïncide avec une nouvelle phase de la politique de décentralisation et de développement local. Il s'agit ainsi, selon les autorités, d'une politique de restructuration et de rééquilibrage de la répartition des communes dont la moitié se localise dans le noyau centre-ouest du pays. Par ailleurs, l'exode rural a aussi entraîné l'augmentation rapide des effectifs urbains ; cette dynamique s'est traduite par l'urbanisation de nombreux centres ruraux et de petits bourgs.

Dans le delta, les aménagements agro-industriels ont provoqué d'importants afflux de main-d'œuvre dont les effets sont à l'origine du développement de Richard Toll, érigée en commune dès 1980. Aujourd'hui, cette ville, située en tête du delta, s'affirme comme la plus grande agglomération de la vallée avec 154 555 habitants, après Saint Louis, même si elle est dépourvue de fonction administrative. Elle exerce une hégémonie économique qui lui permet d'étendre sa zone d'influence dans tout le pays et même au-delà des frontières nationales. Dans la moyenne vallée, la mise en place de la RN2, à partir de 1964, et les retombées des migrations nationales et internationales ont favorisé le désenclavement du *jeeri* et l'émergence de nouveaux pôles urbains le long de l'axe routier et autour des carrefours. Ce sont les exemples de Ndioum et Ourossogui.

II.2/Les facteurs de croissance urbaine

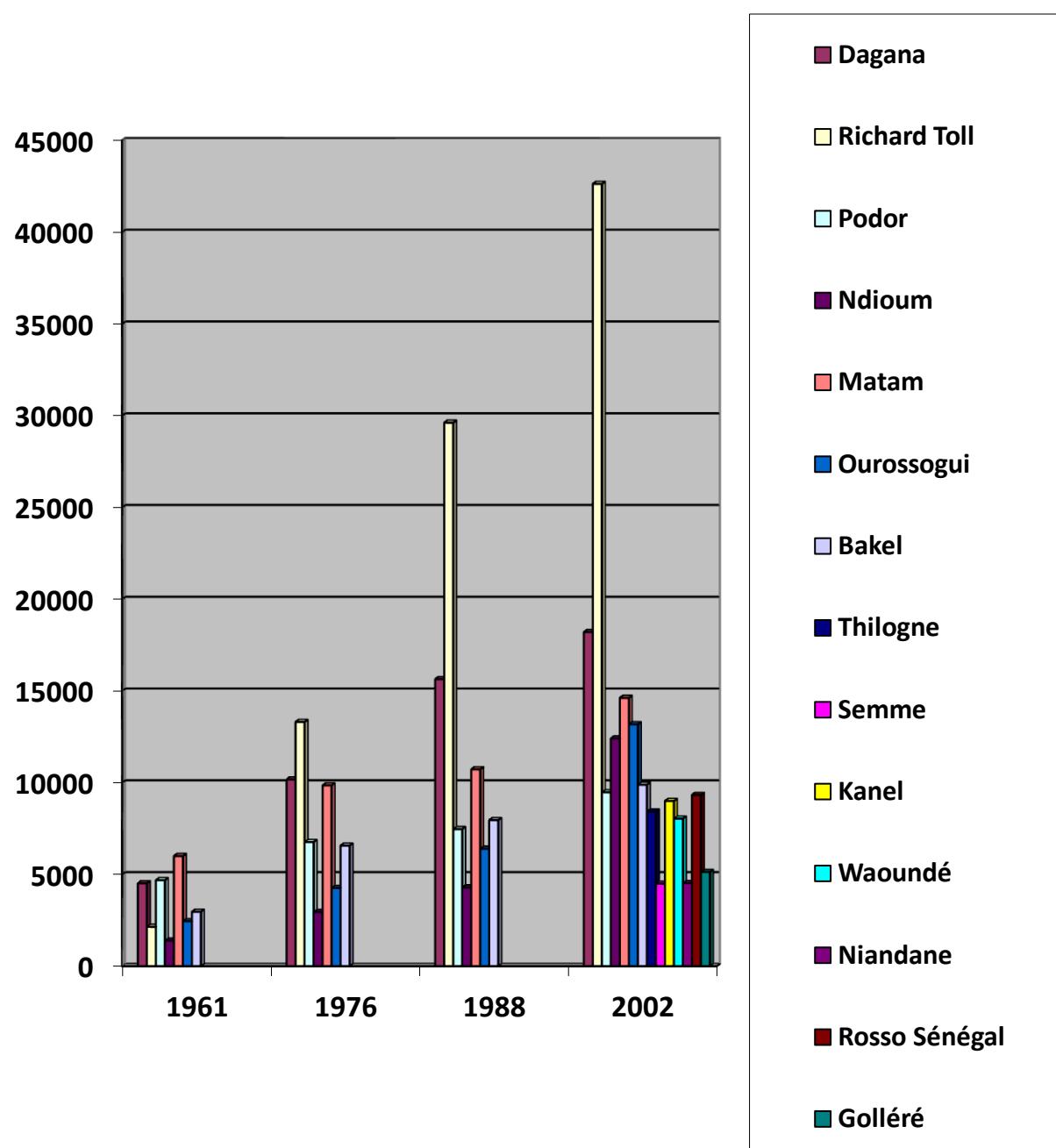
La croissance urbaine de la vallée se traduit, entre autres, par un accroissement à la fois du nombre de communes et de la population urbaine mais aussi par l'extension géographique des villes vers la périphérie. Les communes se sont développées sous les effets combinés de leur

propre croissance démographique, de l'exode des populations de l'arrière-pays et de l'arrivée massive de réfugiés mauritaniens provenant de l'autre rive du fleuve à partir de 1989⁶⁸. Le taux d'accroissement de la population urbaine a augmenté dans de nombreux centres, notamment dans le delta où Richard Toll bat tous les records de croissance. Ce qui a, par ailleurs, entraîné une modification du paysage urbain. L'extension très rapide de l'espace urbain est la conséquence d'une nouvelle dynamique. Cet espace est gagné par la conversion des terres à usage agricole en quartiers périphériques urbains. Par conséquent, le changement de catégorie de certaines localités du rural à l'urbain, au fur et à mesure de leur croissance, et l'absorption de petites bourgades situées en périphérie des communes à la suite de l'extension géographique de ces dernières, constituent une des inscriptions spatiales les plus visibles de la croissance urbaine. Ainsi, la physionomie du tissu urbain de la vallée présente deux types de croissance:

- une croissance linéaire matérialisée sur deux lignes directrices correspondant à la RN2 dans le *jeeri* et au fleuve dans le *waalo*,
- une croissance polaire dans laquelle l'extension s'est faite à partir des croisements routiers.

⁶⁸ Cf. Chapitre II, première partie.

Figure 1: L'évolution démographique des communes de la vallée de 1961 à 2002



La rapide croissance de la population urbaine de la vallée est due principalement à deux facteurs : un fort accroissement naturel de la population urbaine d'une part (3,8% en 2002) et une importante immigration urbaine, d'autre part, favorisée par le déplacement de population des zones rurales vers les villes et les migrations inter urbaines (environ 30%).

En d'autres termes, la migration inter urbaine, si minime qu'elle soit, peut être perçue comme un facteur de la croissance urbaine et dans certains cas, elle est antérieure à la formation de la commune. La prolifération de toutes nouvelles communes le long de la route du *jeeri* en est un argument.

Si la vallée a connu des mutations socio-économiques pendant la période de traite, cet essor s'est brusquement effondré au cours des années 1970 et l'est d'avantage aujourd'hui à la suite d'une détérioration du cadre de vie rurale. En effet, les déficits pluviométriques ont eu pour conséquences une déstructuration socio-économique et spatiale du monde rural, une crise des systèmes de production agricole et pastorale et finalement le déclenchement d'une grande mobilité géographique des hommes.

Dans certaines campagnes, il n'existe presque guère de possibilités de promotion sociale. Elles fournissent le plus gros contingent de mains d'œuvre aux centres urbains. C'est le cas de la ville de Richard Toll où la presque totalité des immigrants travaillent comme saisonniers dans les plantations de canne à sucre et manœuvres dans l'industrie sucrière. L'exode constitue alors une stratégie de réponse à la crise du monde rural : (revenus agricoles très faibles, prix aux producteurs peu valorisants etc.).

III/ L'extension périphérique des villes

L'extension spatiale des communes résulte entre autres, de l'évolution rapide de la population, de la délocalisation fonctionnelle des activités économiques, des migrations résidentielles. L'espace est gagné par la conversion des terres rurales à usage agricole en quartiers urbains. Dans la vallée, l'espace urbain s'étend de manière inégale le long des axes de communication. Par ailleurs, le glissement des activités économiques vers les quartiers périphériques au détriment du centre engendre des mutations spatiales qui participent à l'extension des communes. C'est le cas des déplacements de marché ou de gare routière du centre vers la périphérie dans beaucoup de communes de la vallée notamment à Dagana, Richard Toll et Ndioum.

Enfin, les inondations fréquentes des années 1990 à 2010 ont favorisé une importante migration résidentielle dans les communes de la vallée. En effet, beaucoup de familles ont

finalement préféré habiter dans les périphéries non inondables au détriment des centres aux sols marécageux souvent exposés aux crues du fleuve. A Matam, le centre-ville fait face au fleuve et reste sous la menace des eaux en période de crue. Par ailleurs, la commune déborde sur des terrains marécageux et ne peut s'étendre que sur des sols inondables. Les néo-citadins, une fois en ville, vont s'installer dans les zones périphériques parfois inondables à faibles valeurs foncières.

Ainsi, la croissance d'une commune nécessite forcément un support spatial. Elle crée d'énormes besoins en services publics de base (besoins d'eau, d'électricité, d'assainissement etc.). Dans les secteurs périurbains, le raccordement des nouveaux quartiers aux réseaux existants pose des problèmes. L'absence de voirie communale et de moyens adéquats de transport compromet toute possibilité de planification spatiale. L'extension périphérique engendre des conséquences sur la morphologie de l'espace urbain et sur la configuration de l'espace social-urbain.

Elle révèle la diversité des plans et des types de constructions connus à travers le temps. Dans la vallée, l'acte de création urbaine garde son caractère spontané, contrairement aux pays développés où l'espace urbain est aménagé. Seuls les quartiers originels des communes sont lotis et régis par des règles relatives à l'emprise de la voirie, la distance des constructions par rapport à la voirie. Il s'agit généralement des centres-villes et des quartiers abritant des édifices publics. Dans les anciennes escales coloniales, l'urbanisme s'est préoccupé de l'environnement, particulièrement quand il a fallu aménager les quartiers européens. Les normes d'urbanisme soucieuses d'améliorer le milieu physique et de créer un cadre de vie convenable ont été respectées dans les quartiers d'origine coloniale. Dans les nouvelles communes du *jeeri*, en revanche, on remarque des phénomènes récents de développement périphérique. La route principale et les centres de services constituent toujours des zones convoitées par la population.

Les terrains occupés par les néo-citadins, sont presque toujours de mauvaises qualités urbanistiques, inondables, délaissés antérieurement par l'agriculture, de faible valeur marchande. Ces quartiers apparaissent, alors, comme un conglomérat de concessions réparties aléatoirement entre lesquelles les cheminements finissent par donner naissance à des rues. La distribution des rues résulte du hasard. Il n'y apparaît aucune direction dominante. Ces quartiers irréguliers donnent l'impression de bidonvilles où les habitants construisent sans aucune norme urbanistique fixée par l'Etat. Il s'agit des habitats précaires auto-construits qui sont non restructurés et non viabilisés sur des espaces "illégaux" négociés auprès d'intermédiaires urbains ou auprès des chefs coutumiers des villages de la périphérie urbaine.

En effet, jusqu'au début des années 80, l'Etat avait la haute main sur la gestion de la construction et du logement à travers ses structures d'urbanisme et des sociétés immobilières (OHLM, SICAP etc.). Avec la crise des années 70 et les plans d'ajustements structurels imposés par les Bailleurs de Fonds, l'Etat se désengage progressivement du service public mais aussi de la politique d'urbanisme réfléchie et volontariste des années précédentes. Les populations paupérisées par les longues années de sécheresse et par les licenciements accompagnant les privatisations ou les liquidations d'entreprises publiques vont s'installer dans les zones périurbaines.

L'architecture des quartiers est fragile voire vernaculaire. Beaucoup de ménages aux revenus modestes font recours aux matériaux traditionnels, la paille ou l'argile, pour la construction de leur habitat sur des terrains non aménagés ou peu aménagés. Bref, les quartiers d'habitats spontanés semblent être la transposition de communautés rurales dans l'espace urbain. Ils ressemblent à d'énormes villages et souffrent d'une grave insuffisance dans tous les domaines de la vie urbaine. Hormis les concepts d'esthétique qui font référence à la tradition, ces types d'habitats posent des problèmes d'hygiène et de sécurité. Dans cette optique, la voirie communale qui devrait assurer les liaisons entre les quartiers d'habitat et les centres d'activité est trop peu dense. La carence de voirie pour les liaisons intra urbaines ainsi analysée, est une contrainte de taille qui empêche une véritable intégration de l'ensemble du tissu urbain.

Les migrations influent sur la structure démographique et occasionnent des répercussions sur l'évolution spatiale. Les effets socio spatiaux de ces diverses formes de la mobilité rurale sont multiples et diverses selon les communes. Ils ont comme résultat principal, surtout après plusieurs générations d'un flux continu et du fait de l'aggravation de la situation dans les campagnes, de modifier en profondeur la trame urbaine.

Les densités ont progressé au cours des dernières années dans tous les centres urbains de la vallée en général et dans les villes du *jeeri* en particulier. Mais selon les recensements de 1976, 1988 et 2002, les soldes migratoires des régions de Saint Louis et Matam sont négatifs. Les petites et moyennes villes aux fonctions économiques limitées ne jouent souvent qu'un rôle de relais entre le milieu rural et la capitale, Dakar. Par ailleurs, le flot persistant de migrants, dans un contexte de déficit et de déficience des municipalités pose le problème de la planification urbaine et de la répartition de la population dans les périmètres communaux. L'extension périphérique des villes, les proliférations des habitats précaires dans les franges urbaines illustrent bien des conséquences désastreuses de l'exode rural. L'entassement anarchique de populations rurales déshéritées dans des espaces exiguës non aménagés sinon impropre à la construction défigure l'image des communes et engendre une véritable

ségrégation spatiale. Cette situation d'abandon de certains quartiers à des populations originaires du milieu rural explique en grande partie la transposition dans le cadre urbain du mode de vie rural. Dans un tel environnement, l'exode rural pose de sérieux problèmes de gestion urbaine.

IV/ L'intercommunalité, facteur de complémentarité fonctionnelle

On parle d'intercommunalité lorsqu'elle est fondée sur la volonté des municipalités d'élaborer des projets communs de développement et nécessite une structure intégrée forte. Les communes se regroupent pour construire ensemble des projets de développement à l'échelle territoriale intercommunale (Magrin, 2003). L'intercommunalité est une coopération entre collectivités locales. Cette décision de coopération est fondée sur la libre volonté des communes appartenant à un même espace territorial et partageant parfois certaines réalités.

Au Sénégal, les textes de la décentralisation ont donné aux collectivités locales les possibilités de concertation ou de coopération. La loi n°96-06 du 22 mars 1996 portant code des collectivités locales propose la constitution de Groupement d'Intérêt Communautaire (GIC), d'ententes interrégionales, de groupements mixtes et de communautés urbaines. Un GIC peut regrouper plusieurs communautés rurales ou plusieurs communes dans la mesure où le plus souvent les flux de population tout comme la carte économique ignorent les limites communales ou autres découpages administratifs définis a priori. La gestion communautaire reste une dimension de la décentralisation peu exploitée par les collectivités locales de la vallée. Les ententes intercommunales et les communautés urbaines autorisent un ou plusieurs conseils municipaux à créer à l'initiative de leur maire un cadre de concertation où toutes les affaires d'intérêts communaux communs sont prises en compte pour la satisfaction de la demande sociale.

Dans la vallée du fleuve Sénégal, l'intercommunalité peut être abordée dans une stricte complémentarité fonctionnelle entre communes fluviales et communes routières. Ce qui nous permettrait d'évoquer le multi-communalisme ou la communauté urbaine comme future organisation territoriale. Ainsi, la création de bipôles Matam-Ourossogui et Podor-Ndioum ainsi que d'un tripôle Rosso-Richard Toll-Dagana pourrait favoriser une nouvelle dynamique relationnelle dans la vallée.

IV.1/ Le tripôle Rosso-Richard Toll-Dagana

Les communes de Dagana, Richard Toll et Rosso forment l'axe urbain du delta. Rosso est séparée de Richard Toll par une bretelle de 15 km tandis que Dagana se situe à 25 km de Richard Toll. Ces trois communes entretiennent des relations socio-économiques qui transcendent leurs frontières respectives. Rosso constitue une étape sur la RN2. Sa position de carrefour frontalier lui confère un rôle de premier plan dans l'activité économique du delta, notamment dans le commerce et le transport. Plusieurs salariés de la CSS habitent à Rosso et font la navette quotidienne. Il n'est pas rare de voir les petits marchands faire la navette entre Richard Toll et Rosso pour vendre quelques produits d'origine mauritanienne comme les tissus, les biscuits et le sucre. Rosso abrite la police et la douane pendant que Richard Toll abrite la caserne des sapeurs pompiers. La destination Rosso est très prisée par les transporteurs grâce à sa position frontalière avec la Mauritanie. Ce qui fait de la ville la deuxième après Dakar dans le pays en termes de départ et d'arrivée des transports en commun. Le développement de la destination entraîne non seulement le développement de l'économie des transports et des services (assurances, réparation etc.) mais crée aussi des externalités positives dans les domaines du commerce, de l'artisanat, de la restauration, des recettes municipales. Richard Toll, quant à elle, constitue un pôle industriel qui rythme la vie économique du delta en général et de l'ensemble de la vallée en particulier. Dagana est le chef lieu de département. Elle polarise la plupart des structures d'encadrement administratif du département et des sociétés d'encadrement du monde rural comme la SAED. Le développement spatial et économique des villes de Rosso et de Richard Toll a énormément réduit son influence économique dans la vallée. Elle a perdu son hégémonie économique au profit des communes de Richard Toll et Rosso, plus accessibles. De nos jours, Richard Toll est le principal centre d'écoulement d'approvisionnement pour la plupart des localités du département. Pôle d'attraction économique, Richard Toll offre de réelles opportunités d'écoulement aux produits locaux notamment dans le domaine de l'agriculture, de l'élevage, de la pêche et de l'artisanat. En outre, Richard Toll dispose d'un stock infrastructurel le plus développé du département de Dagana dans le domaine de la santé, de l'éducation, des services et surtout de l'emploi. Rosso et Dagana forment les grandes zones d'influence directe de Richard Toll et entretiennent d'intenses relations entre elles..

Ainsi, une gestion intercommunautaire de ces trois communes constituerait un atout majeur pour l'ensemble de la vallée et réduirait les conflits de compétence entre collectivités limitrophes.

IV.2/ Les bipôles Podor-Ndioum et Matam-Ourossogui

L'analyse des nouvelles dynamiques urbaines permet de retrouver une nécessaire complémentarité fonctionnelle entre villes fluviales et villes routières. Ainsi, la création de bipôles Podor-Ndioum et Matam-Ourossogui dans la moyenne vallée constituerait des outils intéressants de concertation et de complémentarité pour ces communes. La formation des bipôles va favoriser des ententes inter-communales dans la gestion et l'exploitation des biens d'équipements, des infrastructures et des ressources naturelles de l'ensemble de l'espace vécu. Ce qui va mettre à profit le développement local de chaque commune. L'intercommunalité va redynamiser les espaces défavorisés et sous équipés en infrastructures de base. Podor et Matam profiteraient de cette relation de complémentarité pour se désenclaver et retrouver leur hégémonie menacée par l'émergence des villes routières notamment Ndioum et Ourossogui.

En effet, Ndioum et Ourossogui n'ont aucune fonction administrative mais leur situation privilégiée par à la RN2 leur permet de jouer un rôle important dans l'économie de la vallée. Elles polarisent la presque totalité des nouvelles infrastructures d'encadrement du monde rural tandis que Matam et Podor constituent des centres administratifs qui souffrent de leur enclavement et l'intercommunalité comme cadre de développement de projet pourrait offrir une possibilité de base territoriale plus en phase avec les réalités économiques et géographiques des communes de la vallée. Des interdépendances en matière d'agriculture, d'emploi, d'activité économique, de ressources naturelles, d'aménagement de l'espace peuvent également se fonder sur la solidarité entre les villes fluviales et les villes routières pour faciliter une meilleure cohérence entre les espaces. L'intercommunalité permettrait alors de mener des politiques sectorielles harmonisées s'appuyant sur les complémentarités des communes. Elle donnerait lieu à des formes intégrées de coopération intercommunale. L'intercommunalité pourrait apparaître comme une solution apportée à la rigidité des périmètres administratifs puisqu'elle offre la possibilité d'harmoniser territoire vécu et découpage institutionnel.

Conclusion

Dans la vallée, la plupart des communes est le fruit d'une promotion politique. La fonction administrative joue un rôle éminent dans l'émergence des communes. L'urbanisation du Sénégal résulte de deux facettes : d'une part d'une volonté politique rapide (Richard Toll) et d'autre part d'une volonté des populations locales (Ndioum, Niandane, Golléré). La population urbaine est inégalement répartie dans la vallée. Les anciennes escales fluviales

souffrent de leur enclavement et perdent la place prédominante qu'elles occupaient dans l'économie coloniale. L'émergence rapide des bourgs du «jeeri» et leur érection en communes a dessiné un nouvel axe d'urbanisation dans la vallée. Cette nouvelle dynamique a favorisé une croissance urbaine et une extension périphérique des communes. Les politiques d'associations de communes, prévues par les textes de la décentralisation, pourraient mener des projets de développement communs basés sur la mise en valeur de potentialités économiques partagées. Ce qui encouragerait les relations de complémentarité entre villes fluviales et villes routières.

A partir de 1960, la vallée a connu, au cours de son évolution, plusieurs politiques de développement économique qui seront à l'origine de l'émergence du réseau urbain.

Chapitre IV: Un environnement économique redynamisé par les politiques sous-régionales et nationales d'aménagement et de développement

Depuis 1960, des politiques de développement économique sont initiées dans la vallée. Il s'agit essentiellement du programme régional de l'OMVS. C'est un ensemble de stratégies adoptées par les Etats membres (Sénégal, Mali, Mauritanie et récemment la Guinée) pour conforter le rôle du bassin du fleuve dans leur développement économique et social mais aussi des politiques nationales de développement pilotées par la Société d'Aménagement et d'Exploitation des terres du Delta, des vallées des fleuves Sénégal et de la Falémé (SAED) et le Programme de Développement intégré de la Rive Gauche du fleuve Sénégal (PDRG). Tous ces programmes de mise en valeur du fleuve, ont redynamisé les activités économiques de la vallée.

I/ Les politiques régionales de développement de la vallée

Après 1960, les pouvoirs publics des pays riverains du fleuve ont tenté de mettre en valeur de manière coordonnée les ressources de la vallée. De 1963 à nos jours, plusieurs organismes régionaux ont vu le jour. Il s'agit essentiellement du Comité Inter - Etats (CIE) de 1963 à 1968, de l'Organisation des Etats Riverains du Sénégal (OERS) de 1968 à 1971 et de l'Organisation pour la Mise en Valeur du fleuve Sénégal (OMVS) à partir de 1972 (Maïga, 1995 ; Merzoug, 2005).

I.1/ Le Comité Inter Etats (1963 – 1968)

En 1960, les trois pays riverains (Sénégal, Mali et Mauritanie) accèdent à l'indépendance et créent, en 1963, avec la Guinée, indépendante depuis 1958, le Comité Inter Etats. Ce dernier a d'abord été proposé, en juillet 1962, lors d'une réunion des quatre Etats riverains à Conakry dans le but de promouvoir une démarche commune de valorisation concertée des ressources

du fleuve. Un an plus tard, les quatre, réunis au Mali, décidaient de créer le Comité Inter Etats en adoptant la Convention de Bamako du 26 juillet 1963. Pour la première fois, une convention relative à l'aménagement complet du fleuve fut signée et la décision historique demeure la proclamation du fleuve et de ses affluents comme « cours d'eau international » dont la gestion devrait être partagée.

La mission du CIE était de mener une politique générale d'aménagement basée sur la régularisation et la maîtrise de l'eau. Cette nouvelle politique est centrée autour de trois objectifs : la production hydroélectrique, la navigation fluviale et l'agriculture irriguée. Ainsi, des projets de construction de barrages sur plusieurs sites ont été retenus mais aussi la navigabilité du fleuve de Saint Louis à Kayes. Dans le cadre de son programme de développement économique de la vallée, le CIE envisageait aussi des projets d'aménagement hydro agricoles. Ces projets étaient financés par la FAO et le PNUD. Par ailleurs, le CIE, en tant que organisme régional, tentait d'harmoniser les politiques nationales de développement des Etats membres en vue d'une meilleure mise à profit des potentialités du fleuve et de sa vallée. Ces politiques de mise en valeur des deux rives du fleuve initiées juste après les indépendances tentent de consolider les initiatives coloniales déjà existantes et de réaliser quelques projets qui sont à l'origine de l'émergence d'un réseau urbain.

C'est dans la recherche d'une meilleure réalisation des ambitions définies que va naître en 1968, l'OERS (l'Organisation des Etats Riverains du Sénégal).

I.2/ L'Organisation des Etats Riverains du Sénégal (1968 – 1971)

Le CIE fut remplacé par l'OERS à la suite d'une conférence des chefs d'Etats tenue à Labé (Guinée) le 24 mars 1968. En plus de l'aménagement de la vallée du fleuve, la nouvelle organisation s'est fixée comme objectifs, l'harmonisation des plans de développement des Etats membres et la mise en application des politiques concertées de développement sectoriel. L'OERS constitue, ainsi, une étape importante dans la concrétisation de la coopération entre la Mauritanie, le Sénégal, le Mali et la Guinée, surtout dans un contexte marqué par le début des séries de péjorations climatiques qui affectent les pays du Sahel. En effet, « *Dès 1968 commença une série d'années sèches qui remit en cause les fondements matériels des économies traditionnelles en introduisant un nouveau déséquilibre entre les besoins des populations et les ressources disponibles. C'est pourquoi s'attaquer ensemble à ces difficultés, grâce à l'élément fondamental structurant qu'est le fleuve avait nourri*

l'espérance »⁶⁹. Cette situation va encourager les Etats à mettre en place des organes opérationnels et à donner une impulsion à la mission de l'OERS.

I.2.1/ Des objectifs ambitieux

Pour atteindre leurs objectifs, les Etats membres ont décidé, à travers l'OERS, de mettre en œuvre un programme axé sur des secteurs clefs comme l'agriculture, l'élevage, les échanges commerciaux et le transport. Par ailleurs, l'OERS a l'avantage d'avoir bénéficié des études réalisées préalablement et des résultats des réflexions engagées dans le cadre de la mission du défunt CIE. L'objectif fondamental de cette organisation régionale est la maîtrise des ressources en eau, condition sine qua non à toute perspective d'un développement économique et social. La nécessité de la construction du barrage de Manantali a été retenue comme projet à court terme pour la régularisation du fleuve. Ce qui devra permettre la disponibilité de l'eau, la production hydro-électrique, le développement de l'agriculture irriguée et la promotion de l'agro industrie dans toute la vallée. En outre, la construction d'un barrage anti-sel à Maka Diama, dans le delta, constitue une des priorités de l'OERS pour préserver les aménagements hydroagricoles de la vallée contre d'éventuelles remontées des eaux salées. Le volet de la navigation fluviale sera appuyé par la réhabilitation des escales de Rosso, Richard Toll, Dagana, Bogué, Kaédi, Matam et Bakel, mais jusqu'à nos jours ce projet tarde à voir le jour. Par contre, la réalisation des barrages de Diama et de Manantali a favorisé la mise en valeur du fleuve et augmenté le pouvoir d'attraction des aménagements hydro-agricoles. C'est le cas de la ville de Richard Toll.

Les projets relatifs à l'aménagement et à la mise en valeur des ressources fluviales ont suscité un intérêt particulier pour l'ensemble des acteurs et partenaires au développement mais aussi pour les populations riveraines du fleuve.

I.2.2/ Un bilan positif en terme d'aménagement

Malgré sa courte durée de vie, l'OERS a permis de tirer un bon nombre d'enseignements qui serviront plus tard de leçon à l'OMVS. L'exploitation rationnelle des ressources fluviales a très tôt nécessité la mise en œuvre de politiques d'aménagement et de mise en valeur du bassin. Par ailleurs, l'OERS a permis aux quatre Etats membres de bénéficier de certains acquis comme le statut international du cours d'eau, la liberté de navigation et la volonté de mettre en œuvre des ouvrages d'intérêt commun (les barrages de Diama et de Manantali). En outre, l'OERS constitue les prémisses d'une intégration sous régionale. Les causes de ses

⁶⁹ Merzoug M S, ibid.

difficultés allaient servir de base de départ à la construction de l'OMVS. La Guinée, après un boycott de l'OERS, a intégré l'organisation en 2005 en tant que membre.

I.3/ L'Organisation pour la Mise en Valeur du fleuve Sénégal

L'OMVS est créée par la convention du 11 mars 1972 regroupant le Sénégal, la Mauritanie et le Mali. Elle est perçue comme l'aboutissement d'un long processus de tentatives pour la maîtrise et l'exploitation rationnelle des ressources du fleuve et de sa vallée. Avec les problèmes des organisations régionales précédentes (le CIE et l'OERS) et les effets de la sécheresse qui s'est installée dans les années 70, les trois Etats décidèrent de créer l'OMVS pour un développement coordonné et intégré du bassin du fleuve qu'ils partagent (OMVS, 1994).

Cependant, l'absence de la Guinée au sein de l'OMVS constituait une difficulté liée à un déficit de connaissance du haut bassin guinéen, zone d'alimentation du barrage de Manantali et des principaux affluents du fleuve Sénégal (Bakoye, Falémé). Le désaccord politique entre les présidents Senghor du Sénégal et Sékou Touré de la Guinée avait favorisé le refus de ce dernier de participer à l'OMVS en 1972, date de création de l'organisation. En 1992, la République de Guinée et l'OMVS étaient liés par un protocole de coopération et en 2004 les deux parties décidaient de renforcer leur coopération par la signature d'un accord instituant un Conseil interministériel Guinée/OMVS et une commission juridique et technique dans le cadre de la mise en œuvre d'un projet commun financé par la Banque Mondiale pour l'élaboration d'un cadre inclusif de gestion intégrée des ressources naturelles et de l'environnement du Bassin du fleuve Sénégal. Ce n'est qu'en 2005 que la Guinée a intégré l'organisation en devenant un membre à part entière, après de longues périéties.

I.3.1/ Les objectifs de l'OMVS

En plus des objectifs généraux tels que formulés par le CIE et l'OERS, l'OMVS a retenu quelques objectifs spécifiques définis par les 3 Etats membres et leurs partenaires au développement. Il s'agit de :

- Réaliser l'autosuffisance alimentaire pour les populations du Bassin
- Réduire la vulnérabilité des économies des Etats membres de l'OMVS face aux aléas climatiques ainsi qu'aux facteurs externes (la flexibilité des cours mondiaux)
- Accélérer le développement économique des Etats membres par la promotion de la coopération régionale

- Préserver l'équilibre des écosystèmes dans la sous région et plus particulièrement dans le Bassin
- Sécuriser et améliorer les revenus des populations de la vallée.

I.3.2/ Les réalisations de l'OMVS

Pour atteindre leurs objectifs (Maïga, 1995 ; Merzoug, 2005 ; Crousse, Mathieu et Seck, 1991), les Etats membres de l'OMVS avaient décidé de mettre en œuvre un programme de développement intégré à court et à moyen termes comprenant, d'une part, la construction d'infrastructures régionales de base et d'autre part, la mise en place d'un plan sectoriel basé sur quatre volets : la navigation, l'énergie, l'irrigation et la gestion de l'environnement.

I.3.2.1/ La réalisation des infrastructures régionales de base

L'aménagement hydraulique de la vallée du fleuve Sénégal est entré dans une phase active au cours des années 1980 avec la réalisation d'une série d'ouvrages communs comprenant :

- le barrage régulateur et hydro-électrique de Manantali
- le barrage anti-sel de Diama
- la centrale hydro-électrique de Manantali
- les ouvrages annexes ou auxiliaires (retenue de Manantali, endiguement, ouvrages de prise d'eau ou de remplissage).

Le barrage de Diama est une réponse à la dégradation de l'environnement humain et écologique de la vallée, consécutive à la sécheresse des années 1970. Il constitue un aménagement fondé sur la maîtrise hydraulique dont le but est de restaurer et de consolider les équilibres et les ressources potentielles de la vallée. Ce barrage anti-sel est mis en service en avril 1986. L'eau salée s'arrête désormais à Diama. En rendant l'eau disponible toute l'année, le barrage devait contribuer au développement agricole.

Photo 1: Le barrage de Diama



Source : Badiane, 2006

Le barrage de Diama situé à une trentaine de kilomètres de Saint Louis dans le village qui lui a donné son nom.

Photo 2: Le barrage de Diama



Source : Badiane, 2006.

Le barrage est ouvert pendant la saison des pluies pour diminuer les risques d'inondation occasionnés par les crues du fleuve. En saison sèche, le barrage est fermé pour éviter que l'eau de mer n'envahisse le fleuve. Ce qui permet aux populations de la vallée d'avoir accès à l'eau douce pendant toute l'année.

Le barrage de Manantali est un ouvrage régulateur. Il dispose d'une retenue équivalente à la moitié du volume total écoulé dans le bassin. Sa mise en service en août 1987 n'a pas permis aux responsables de l'ouvrage de satisfaire les demandes des usagers. C'est en 1991 que l'exploitation du barrage a été effective. En outre, Manantali est doté d'une centrale hydro-

électrique qui a permis, à partir de 1996, aux trois Etats membres de s'approvisionner en énergie. Cependant, les populations riveraines ne bénéficient pas de cette énergie qui sert plutôt à alimenter les grandes villes des Etat membres.

Cependant, même si les conséquences de la construction des deux barrages sur le développement de la vallée étaient envisagées dans le domaine de la santé, du régime des eaux et de l'évolution des sols sous irrigations, force est de constater que ses effets sur la population et l'écologie ont suscité beaucoup de polémiques. En effet, en rendant l'eau disponible toute l'année, beaucoup de maladies hydriques sévissent de manière endémique dans le delta. Il s'agit notamment du paludisme, de la diarrhée et la bilharziose intestinale. Selon Jean Jaujay, « *l'année 1990 a vu, en effet, l'extension dramatique, jusqu'au delta : toute la zone située en amont de Diama est désormais infestée* »⁷⁰. Le taux de prévalence de la bilharziose intestinale était estimé à 21% en 2005 à Richard Toll.

En revanche, la disponibilité de l'eau en permanence devait faire disparaître la malnutrition grâce aux activités agricoles désormais possibles toute l'année. Ensuite, la gestion des eaux retenues n'a pas répondu à l'attente des usagers et des populations riveraines. Pendant l'hivernage de 1989, les lâchers d'eau qui permettaient de renforcer la crue du fleuve avaient gravement endommagé les cultures des berges en inondant toute la zone du *waalo*

I.3.2.2/ La réalisation des objectifs sectoriels

L'OMVS a mis en place un programme de développement intégré basé sur les objectifs sectoriels suivants : la navigation, l'irrigation, l'énergie et la gestion de l'environnement.

- La navigation

Le projet de navigation sur le fleuve est considéré comme un véritable imbroglio malgré les nombreuses études entamées depuis 1977 (OMVS, 1994). Il s'agissait de profiter de l'augmentation des débits d'étiage du fleuve par les barrages et mener des travaux d'approfondissement dans le lit majeur pour créer une voie navigable pérenne de grande capacité en connexion avec des infrastructures portuaires.

Dans l'état actuel, la navigation fluviale ne relève plus que de l'exploitation artisanale de quelques pirogues qui transportent des marchandises sur des distances réduites. Seulement depuis 2006, les croisières du célèbre Bou El Mogdad⁷¹ ont repris après plus d'une vingtaine

⁷⁰ Jaujay J, in Afrique Contemporaine, trimestriel n°161, janvier – mars 1992.

⁷¹ Bou El Mogdad est un bateau de croisière qui navigue sur le fleuve Sénégal entre Saint Louis et Podor. Naviguant depuis la période coloniale jusqu'en 1982, le bateau a dû quitter le fleuve Sénégal suite à la construction du barrage de Diama pour se rendre en Sierra Léone, en Guinée Bissau et dans le Sine Saloum. Entièrement rénové, le bateau a repris service sur le fleuve Sénégal depuis 2006.

d'années d'absence. Ce bateau, de retour sur les eaux du fleuve, permet de mener de jolies croisières de Saint Louis à Podor. Il s'agit d'une croisière de 6 jours qui peuvent débuter soit à Saint Louis soit à Podor. Le circuit proposé permet la visite de Saint Louis, de Diama, du parc de Djoudj, de Richard Toll, Dagana et Podor. La reprise de cette croisière a permis la revitalisation du secteur touristique qui tarde à décoller dans la vallée.

- *L'irrigation*

Ainsi, l'irrigation constitue une technique agricole qui consiste à pallier le déficit pluviométrique en permettant une mise en valeur des terres de la vallée. Elle a permis de revitaliser l'agriculture urbaine dans les communes de la vallée comme Ndioum qui grâce au Doué, bénéficie d'une importante réserve d'eau douce. Cette dernière permet aux populations de s'adonner au maraîchage et à l'arrosage des vergers qui appartiennent aux riches commerçants de la commune. A Richard Toll, l'irrigation par le canal du Taouey permet d'entretenir les casiers rizicoles et les plantations de canne à sucre. L'irrigation est, en grande partie, monopolisée par les industriels comme la CSS pour la culture de la canne à sucre et la SOCAS pour les cultures maraîchères et la tomate.

- *L'énergie*

Le volet de l'énergie constitue une des priorités essentielles dans le plan de développement économique et social des Etats membres de l'OMVS. La centrale Hydroélectrique de Manantali, un projet de 400 millions de dollars, est fonctionnelle depuis 2001. Cependant, on déplore le fait que les villes frontalières traversées par la production électrique n'en bénéficient pas encore. L'électricité produite par le barrage n'est acheminée que dans les grandes villes. D'ailleurs, une étude de faisabilité technique pour l'électrification des villages situés dans l'emprise des lignes à haute tension dans les trois Etats membres a été réalisée. Aussi, avec l'appui des partenaires au développement (l'Union Européenne et la Banque Mondiale), l'OMVS va réaliser un programme test d'électrification rurale d'une dizaine de localités par pays.

- *La gestion de l'environnement*

L'environnement a été tardivement pris en compte dans le programme sectoriel de l'OMVS. Durant ces dernières années, le delta et la vallée ont subi de profonds bouleversements depuis le début de l'exploitation des barrages de Manantali et de Diama et les différents aménagements qui en ont résulté (endiguement, aménagements hydro-agricoles, etc.). Les changements intervenus, au cours des années 1990, ont eu, certes, des impacts socio-

économiques largement positifs dans le milieu urbain, mais ils ont également engendré quelques impacts négatifs sur le fonctionnement de certains écosystèmes urbains avec l'apparition de la bilharziose à Richard Toll

En définitive, l'OMVS est un cadre régional de coopération qui est le fruit d'un long processus nécessitant une réelle volonté politique des Etats riverains, des instruments juridiques traduisant cet engagement et des avantages réels mesurables que chaque pays tire de cette coopération. Ceci est possible grâce à la mise en place d'un cadre de coopération efficace avec les partenaires au développement pour permettre une mobilisation rapide des ressources financières nécessaires à la réalisation d'un programme commun défini par les Etats. Ce qui constitue un atout de tout premier plan en Afrique subsaharienne et sur la scène internationale en tant que instrument d'intégration réussie.

II/ Les politiques nationales de développement

Le développement de la vallée du fleuve Sénégal est une préoccupation ancienne qui a suscité de très nombreux débats, études et expériences, en particulier dans le domaine des aménagements hydro-agricoles. De par ses énormes potentialités, la vallée du fleuve Sénégal peut être un pôle de développement économique et social. Le Sénégal a mené, depuis l'indépendance, une série de politiques nationales de développement économique et social dans la rive gauche du fleuve. Plusieurs structures ont été créées pour leur mise en œuvre. Il s'agit essentiellement de la SAED, du PDRG (Plan de Développement intégré de la Rive Gauche) et du PRDI (Plan Régional de Développement Intégré) initié dans le cadre de la politique de décentralisation. L'élaboration de ces structures s'inscrit dans le cadre des objectifs de développement économique et social équilibré et harmonieux de l'ensemble de la région en tenant compte des vocations et des potentialités de la vallée.

II.1/ La SAED

A partir de 1960, l'Etat sénégalais initie une politique de développement économique basée sur la mise en valeur hydro-agricole de la vallée du fleuve. La création de la Société d'Aménagement et d'Exploitation des terres de Delta et des vallées du fleuve Sénégal et de la Falémé (SAED) en 1965, marque le début d'une vaste entreprise d'aménagements hydro-agricoles. La SAED est une société d'Etat qui intervient en qualité de maître d'ouvrage.

II.1.1 / La mission de la SAED

Historiquement, le rôle de la SAED était d'assurer le développement de l'irrigation par la maîtrise totale et partielle de l'eau dans la vallée. Sa mission a commencé par la création de périmètres sur fonds publics, périmètres qui ont été qualifiés selon leur taille de "grands aménagements" ou d'aménagements intermédiaires". Son rôle était de contribuer au développement économique et social des régions riveraines du fleuve et de la Falémé en participant à l'aménagement du territoire, à la gestion de l'espace et au développement agricole. De ce fait, elle était responsable de l'intégrité et de la fonctionnalité des aménagements et des équipements financés par l'Etat. Par ailleurs, elle était chargée de conseiller, d'appuyer et de contrôler les exploitants hydro-agricoles en leur offrant un service de maintenance préventive des infrastructures, des équipements de pompage et de l'entretien des réseaux. Cependant, force est de constater que la mission de la SAED a évolué au cours des décennies.

Pendant les années 70, elle prônait le développement de l'agriculture irriguée en menant une politique d'encadrement et d'assistance aux exploitants. A partir de 1974, un certain nombre de petits périmètres ont été créés. Ils étaient financés sur fonds publics dans un premier temps mais certains ont, par la suite, bénéficié de fonds privés. Leur gestion était confiée à des groupements de producteurs avec l'assistance de la SAED qui fournissait des intrants et des services sous forme de crédits de campagne à des prix subventionnés parfois à 50% et remboursables après la récolte.

Au cours des années 1980, une nouvelle politique issue des programmes d'ajustement structurel préconisant le désengagement de l'Etat, la responsabilisation des producteurs et la promotion du secteur privé est initiée dans la vallée. Ce qui inaugure un nouveau schéma de développement productiviste. L'Etat change sa politique d'intervention dans la vallée en libéralisant le secteur et en encourageant l'initiative privée. L'Etat commanditera, plus tard, une étude pour un programme de développement à long terme de la vallée en prélude à la mise en service des barrages anti-sel de Diama et hydro-électrique de Manantali. C'est ainsi qu'à partir de 1988, grâce à l'initiative privée, on note une évolution croissante des superficies aménagées. Cette intensification de la mise en valeur de la vallée, en général, et du delta, en particulier, reste inhérente, en grande partie, aux aménagements de la SAED et à l'édification du barrage anti-sel de Diama. Une véritable ruée vers la terre s'est engagée entre paysans,

fonctionnaires, hommes d'affaires⁷², émigrés, agro-business⁷³ au cours des années 80. Les migrants sont originaires de Saint Louis, Thiès et d'autres agglomérations plus lointaines. Par ailleurs, l'installation définitive de ces exploitants dans le delta est, en partie, facilitée par la construction de logements par la SAED et à la mise en service du barrage de Diama qui permet l'approvisionnement régulier en eau douce du fleuve dans les casiers agricoles.

A partir des années 1990, les exploitants se regroupent en GIE pour obtenir des financements ou des crédits de campagne qui sont très souvent en deçà du coût des exploitations agricoles. Par conséquent, ces dernières sont souvent abandonnées au bout de quelques campagnes par les exploitants qui obtenaient facilement une nouvelle attribution pour recommencer le même scénario. Cette agriculture itinérante était à l'encontre des objectifs de la SAED qui étaient d'intensifier pour rentabiliser les investissements publics et privés. Afin de résoudre la question de l'autosuffisance alimentaire, la SAED, au nom du gouvernement sénégalais, a été chargée d'appuyer, d'encadrer et d'organiser les populations. Cependant, à cause de la lourdeur des charges, des échecs répétés et de la pression des bailleurs de fonds, l'Etat a été obligé de se désengager, laissant ainsi émerger des producteurs privés.

Aujourd'hui, la SAED a rétrocédé la majeure partie de ses aménagements à des opérateurs privés. Elle a aussi cessé d'assister les groupements d'intérêt économique dans leur gestion des périmètres irrigués. Ainsi, elle est engagée avec ses partenaires à la sécurisation des superficies déjà aménagées et du foncier notamment avec la création de Fonds de Maintenance des Infrastructures (FMI) et l'élaboration de Plans d'Occupation et d'Affectation des Sols (POAS). De nombreux périmètres ont été créés par des opérateurs privés depuis les changements de réglementation du foncier.

Les fonds assurent le renouvellement des infrastructures hydro-agricoles publiques à travers un système de contribution des usagers. La SAED, mandataire de l'Etat, anime et coordonne les travaux de conception et d'élaboration du POAS en associant les services de l'Etat, les usagers et les collectivités locales. Après la promulgation des lois 96-06 et 96-07 relatives à la régionalisation et aux transferts de compétences⁷⁴, la SAED joue un rôle d'appui et de conseil

⁷² Les exploitants sont soit des « déflatés » de la fonction publique soit des agents qui avaient opté pour le « départ volontaire » ou de simples investisseurs dans le cadre de l'après-barrage. Ils ne sont pas forcément des techniciens de l'agriculture mais plutôt des entrepreneurs décidés de travailler dans la vallée.

⁷³ L'agro-business constitue une autre forme d'occupation et d'utilisation de l'espace dans la vallée. Parmi les acteurs de l'agro-business, on distingue les propriétés individuelles qui investissent dans la riziculture et les sociétés industrielles qui s'intéressent au maraîchage. La société AGRINORD qui intervient dans le domaine de la riziculture appartient à un ancien agent de la SOCAS.

La SOCAS, la CSS et récemment les GDS sont des sociétés agro-industrielles qui investissent dans le maraîchage et la culture de la canne sucre.

⁷⁴ Les lois 96-06 et 96-07 du 22 mars 1996 portant respectivement, régionalisation et transfert de compétences aux différentes collectivités territoriales et à leurs organes.

en matière de développement hydro-agricole aux collectivités locales riveraines du fleuve notamment les communes de Richard Toll, Dagana, Podor, Ndioum.

II.1.2/ La SAED dans la politique économique de la vallée

Parallèlement à une augmentation des surfaces aménagées pour l'irrigation, on a assisté à une réhabilitation des périmètres par la SAED. Cette superficie irriguée reste surtout concentrée dans la vallée du fleuve Sénégal, à 95%. L'eau d'irrigation dans cette vallée provient essentiellement des eaux de surface, soit à partir de retenues, soit par des pompages dans le fleuve.

Après le désengagement de l'Etat, on note une stagnation des surfaces mises en culture. Les principales contraintes étaient l'accès et le retard de la mise en place des crédits qui compromettent l'achat des facteurs de production. Cependant, avec la mise en place du barrage de Manantali en 1988, l'espoir renaît auprès des exploitants. Une meilleure maîtrise de l'eau a pu permettre une extension des superficies conduites en double culture dans la vallée du fleuve Sénégal.

Crée en 1965 pour assumer toutes les fonctions de développement dans la vallée, la SAED a, depuis 1981, amorcé son désengagement des activités productives, conformément à son nouveau mandat qui est défini tous les trois ans par des lettres de mission du gouvernement. La direction générale est basée à Saint-Louis, avec quatre délégations régionales. Les cadres et la presque totalité des employés logent dans les centres urbains et préfèrent faire la navette pour intervenir sur le terrain. Ce phénomène permet de démontrer le quasi monopole par les villes des structures d'encadrement agricole au grand détriment du monde rural. A partir de 1987, en voulant accompagner la mise en service des barrages, l'Etat a lancé le Programme de Développement de la Rive Gauche (PDRG).

II.2/ Le programme de Développement de la Rive Gauche

Le développement de la rive gauche du fleuve Sénégal a depuis longtemps été une préoccupation qui a donné lieu à de très nombreux débats, études et expériences. C'est ainsi que, parallèlement aux politiques communes menées par l'OMVS dans la vallée, les pouvoirs publics sont conscients de la nécessité d'assurer un développement durable dans la rive gauche du fleuve. Aussi a-t-il mis en œuvre un plan directeur de développement intégré de la rive gauche dont l'option repose essentiellement sur trois domaines : le social, l'environnement et l'économie. L'élaboration du PDRG a été lancée par le gouvernement dès 1987 sous

l’impulsion de la Banque Mondiale en tant qu’agence d’exécution et sur financement du PNUD (Programme des Nations Unies pour le Développement).

Le PDRG, en adéquation avec les programmes de l’OMVS, se définit comme un plan unique de toutes les actions engagées dans la vallée. Il donne la priorité au développement de l’activité économique fondée sur la riziculture, la culture industrielle (tomate et canne à sucre) et les cultures de décrue notamment dans les communes fluviales de la rive gauche.

II.2.1 / Les objectifs du PDRG

Depuis son adoption en 1994, le PDRG s’articule autour de trois grands objectifs qui coïncident avec les orientations macro-économiques et sectorielles initiées dans la vallée au lendemain des indépendances. Il s’agit principalement de :

- permettre l’accroissement des superficies irriguées sans mettre en danger les autres formes d’utilisation de l’eau (cultures de décrue, hydro-électricité) et accorder une priorité certaine aux objectifs d’autosuffisance alimentaire et d’emplois aussi bien dans les communes que dans les villages.
- encourager les investissements privés qui constituent une stratégie de développement de la vallée. Il s’agit pour l’Etat d’inviter le secteur privé à prendre plus d’initiatives pour concrétiser tous les projets et programmes. Cette politique de désengagement de l’Etat vise, ainsi, à entreprendre une série d’actions qui consistent à mettre en place un environnement favorable à l’initiative privée.
- encourager un développement intégré en recherchant une meilleure adéquation des infrastructures de base avec les actions politiques d’occupation de l’espace et en tenant compte des préoccupations environnementales. En effet, le développement intégré nécessite la recherche d’un scénario de croissance qui accorde de façon optimale les différentes utilisations de la ressource en eau, notamment fluviale. Cela suppose une planification judicieuse de l’eau, des interventions coordonnées et convergentes, des actions concertées, des infrastructures destinées à créer un espace national homogène.

Ainsi, le désengagement de l’Etat dans la gestion des ressources fluviales s’inscrit dans un contexte socio-économique de développement de la vallée avec la participation des populations. Par ailleurs, le PDRG constituait un système de pilotage et une voie d’un développement intégré, réalisant le meilleur compromis possible entre les impératifs sociaux (autosuffisance alimentaire des populations), économiques (rentabilités des capitaux investis) et écologiques (restauration et sauvegarde de l’environnement).

II.2.2/ Le bilan du PDRG

Avec le développement très rapide des superficies aménagées par les opérateurs privés, suite à la politique de désengagement progressif de l'Etat et de la SAED, ces objectifs devraient d'ores et déjà être atteints bien avant 2015, à condition, toutefois, que les contraintes que constituent l'accès au crédit et la fixation des prix, du riz en particulier, soient levées. Cependant, selon une étude de la FAO⁷⁵, la phase d'étude des schémas directeurs a permis de définir quelques recommandations :

- la réhabilitation des périmètres existants et leur mise en valeur constituent une priorité si leur localisation se justifie socialement et techniquement.
- la localisation des aménagements nouveaux doit tenir compte des conditions économiques de réalisation et de gestion.
- la rentabilité des unités de production est étroitement liée à l'économie de la filière du riz, qu'il faut soutenir.
- le maintien d'une inondation minimale par le biais de la crue artificielle (barrages de Manantali) est un impératif pour sauvegarder l'environnement et le patrimoine forestier en particulier.

Aujourd'hui, devant une telle situation, le développement durable de l'écosystème nécessite une approche globale et intégrée, qui suppose la coordination entre les acteurs directs (les populations locales) et les acteurs indirects (élus locaux, État, les scientifiques) dans l'élaboration des stratégies de lutte contre la dégradation de l'environnement.

II.3/ Le plan régional de développement intégré (PRDI)

Depuis 1996, la région est promue en collectivité locale (loi 96-07 du 12 décembre 1996), dotée d'une personnalité juridique et d'une autonomie financière. Elle devient un répondant institutionnel approprié pour l'élaboration et la mise en œuvre d'un Plan Régional de Développement Intégré (PRDI). L'application de la politique de décentralisation⁷⁶ au Sénégal permet à chaque région d'élaborer et d'exécuter son PRDI pour impulser son propre développement local. Cette politique s'initie en fonction des ressources et des potentialités de chaque région. Dans le programme de développement de la région de Saint Louis, la prise en compte de la présence du fleuve et de sa vallée constitue un atout non négligeable pouvant faire d'elle la locomotive du développement national.

⁷⁵ FAO, Corporate Document Repository, l'irrigation en Afrique en chiffre, Sénégal, Agriculture Department, chapitre 48.

⁷⁶ Voir chapitre X qui est consacré à la politique de décentralisation au Sénégal.

II.3.1 / Les objectifs du PRDI

« *Le principal objectif du PRDI est d'offrir à la région un instrument pertinent d'orientation, de mise en cohérence des actions des différents acteurs du développement local, en vue de réaliser avec efficacité l'image économique et sociale fédératrice souhaitée* »⁷⁷. A l'instar des autres régions du Sénégal, la région de Saint Louis disposait des plans de développement régionaux qui n'ont jamais été mis en œuvre à cause de l'absence de structures adéquates pour leur prise en charge effective. Avec l'avènement de la décentralisation, le PRDI constitue un instrument de pilotage qui coordonne l'ensemble des actions menées dans le cadre du développement régional. Sur les plans économique et social, le PRDI de Saint Louis a permis, d'abord, de diagnostiquer tous les secteurs chargés de promouvoir l'économie de la vallée en présentant les atouts et les contraintes de développement. Ensuite, il a permis de retracer l'ensemble des voies et moyens qui définissent les perspectives de développement à moyen et long terme dans les domaines économique et social.

En effet, l'objectif global du PRDI est de faire de la vallée une région émergente grâce à la mise en valeur du potentiel agricole et à l'implantation des infrastructures socio-économiques. L'élaboration et la mise en œuvre du PRDI nécessitent la participation de tous les acteurs dans le cadre d'un partenariat. Il s'agit essentiellement des élus locaux, des opérateurs économiques, des partenaires au développement, de l'Etat et de la population locale. La décentralisation assigne aux collectivités la prise en charge du développement économique local. Pour réaliser ses ambitions économiques, le PRDI vise à rééquilibrer l'espace économique régional car la moyenne vallée, longtemps délaissée au profit du delta, est en léthargie malgré ses énormes potentialités. En outre, on constate une hégémonie de l'agriculture sur les autres secteurs en termes de mobilisation de la population active et des investissements. Par conséquent, « *il convient alors de bâtir une économie à forte croissance à travers un aménagement équilibré de l'espace régional qui puisse garantir l'exploitation optimale des ressources par le développement des pôles de production et la valorisation des produits en fonction des potentialités naturelles de chaque zone* »⁷⁸. Ainsi, le schéma économique envisagé dans le PRDI prévoit un secteur primaire performant, soutenu par un ensemble d'initiatives ambitieuses de valorisation. Par ailleurs, les secteurs industriels et tertiaires sont indispensables au processus de développement économique de la vallée.

⁷⁷ PRDI (Plan Régional de Développement Intégré) de la région de Saint Louis 2000-2005, décembre 2000.

⁷⁸ PRDI, ibid.

II.3.2/ La politique industrielle et artisanale du PRDI

Malgré les politiques industrielles initiées par l'Etat depuis les indépendances, le nombre d'unités industrielles implantées dans la vallée est très insuffisant (CSS, SOCAS). L'industrie de la région est essentiellement installée dans le delta, notamment dans les communes de Dagana, Richard Toll et Rosso Sénégal. Elle est dominée par l'agro-alimentaire et le nombre de petites et moyennes industries (PMI) installées dans la région est encore à l'état embryonnaire. L'objectif de l'Etat et des autorités locales consiste à encourager la promotion des PMI et PME pour la valorisation maximale des ressources du secteur industriel. Dans le PRDI, l'impulsion du développement des petites et moyennes entreprises à vocation industrielle constitue une priorité. Une telle ambition pour l'industrie dépendra, bien évidemment, de la bonne santé du secteur agricole. L'exemple de réussite de la compagnie sucrière sénégalaise dans le delta est une illustration pertinente. Il convient ainsi de s'inspirer de la CSS pour asseoir une nouvelle politique industrielle qui contribue à mettre en valeur le potentiel agricole de la vallée.

Sur le plan artisanal, le PRDI prône une politique d'encadrement et de réhabilitation des villages artisanaux dans toutes les communes. Par ailleurs, la formation et l'organisation des artisans de qualité constituent une priorité pour mettre à contribution les atouts de la région. Ainsi, dans le cadre de la politique de régionalisation, les autorités locales ont décidé de mettre en œuvre un nouveau schéma économique qui relève d'un secteur primaire à forte production, assisté par un ensemble d'initiatives de relance industrielle et appuyé par un secteur tertiaire plus organisé. Cependant, force est de reconnaître que cette politique passera forcément par un désenclavement de certaines collectivités locales de la vallée.

III/ La route nationale n°2, facteur de désenclavement et de croissance urbaine

Les artères fluviales ont été les premiers axes de la pénétration européenne à l'intérieur de l'Afrique. Elles ont orienté de façon décisive la conquête et l'implantation coloniales. Elles ont aussi servi de voies de communication jadis incontournables dans la desserte des escales et des points de traite.

Cependant dès le début des années 1920, l'utilisation du camion comme moyen de transport plus souple a largement contribué à réduire les transports fluviaux notamment en permettant l'évacuation directe des produits collectés et des chargements de faible volume sur Dakar. Le développement du réseau routier, amorcé vers 1925, n'a connu une extension notable qu'après

la seconde guerre mondiale. Ce qui a marqué un tournant dans le domaine de la vie des relations au Sénégal. Après la seconde guerre mondiale, le développement du réseau routier et le bitumage des grands axes facilitent l'unification des grands axes économiques de la colonie. Dans les années 1970 – 1980 les axes routiers lourds ont rapidement capturé une plus grande partie du transport effectué jusque-là par eau. Une vaste politique de transports publics est lancée permettant l'extension et la modernisation du réseau routier. Le camion a propulsé le commerce et les échanges dans les zones les plus reculées.

Tableau 4: La répartition des infrastructures routières de la région de Saint Louis selon la catégorie

Catégorie de route	Bitumée (km)	%	<u>Non bitumée</u> (km)	%	<u>Ensemble</u> (km)	%
Nationales	395,04	84%			395,05	38%
Régionales			176	31%	176	17%
Départementales	58,60	12%	57	10%	115,60	11%
Voiries urbaines	17,56	4%			17,56	2%
Pistes répertoriées			329,05	59%	329,05	32%
Ensemble	471,20	100%	562,05	100%	1033,25	100%
Pourcentage	46%		54%		100%	

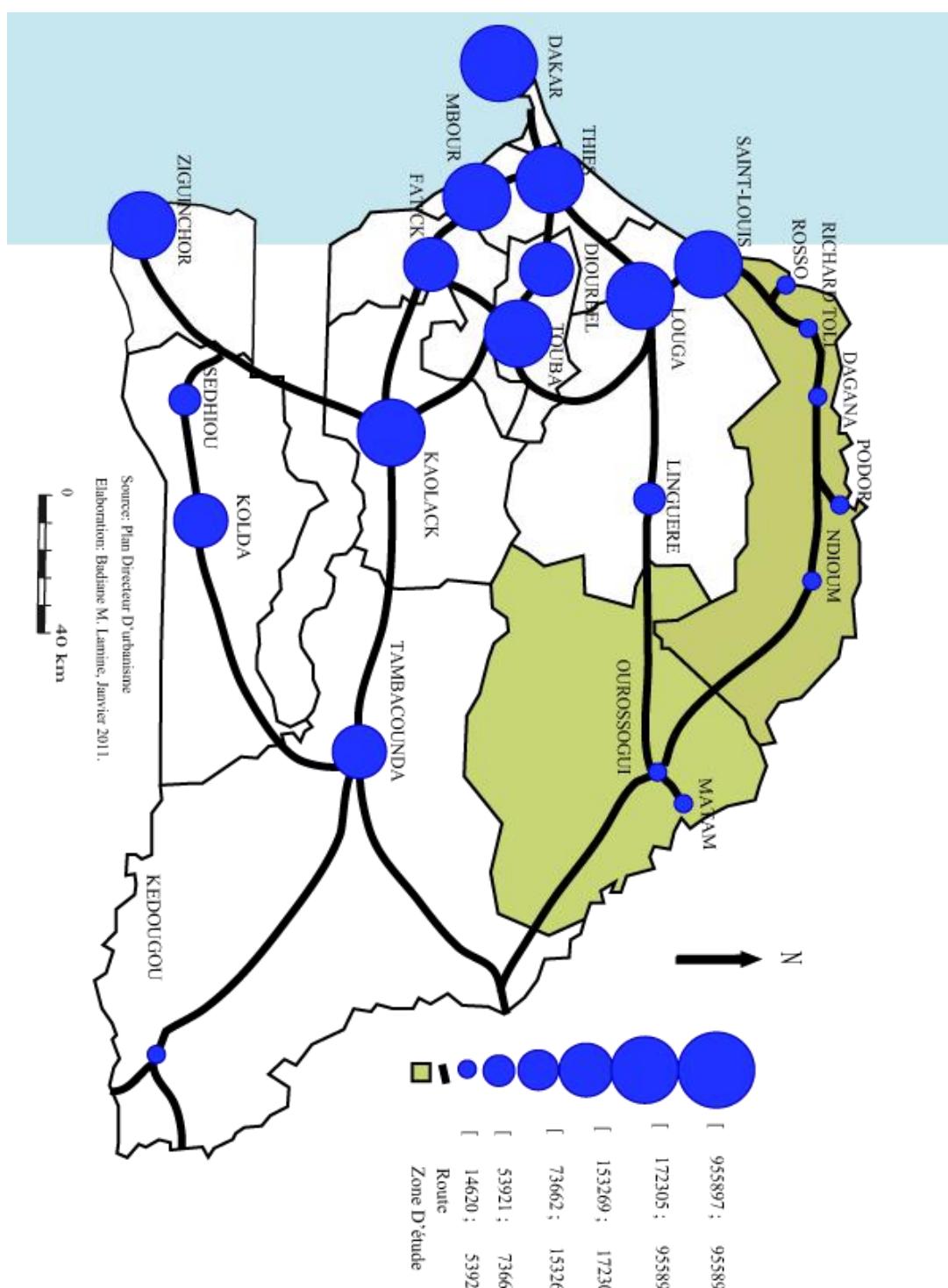
Dans la vallée, si le fleuve a été la principale artère des communications pendant les périodes précoloniales et coloniales, la route constitue, de nos jours, le principal réseau de communication. Sa mise en place progressive remonte en 1964. C'est la principale voie de communication où sont ramifiés tous les autres axes secondaires (tableau n°4, Carte n°8). Le réseau routier de la vallée est estimé à 2 088 Km répartis en routes nationales et communales soit environ 15% du réseau national⁷⁹. Il compte 671 km de route goudronnée, 649 km de piste. La région de Saint Louis est traversée par la RN2 sur toute sa longueur. La RN3 traverse la région de Matam sur une longueur de 164.5 km et la RN7 traverse le département de Matam, donne accès vers les régions de Tambacounda, Kolda et Ziguinchor. Le réseau routier classé de la région de Matam est long de 1 030.5 km dont 200 km de routes revêtues, 542,5 km de route non revêtues et 288 km de pistes. La région ne dispose que de cinq gares routières implantées dans les communes de Matam, Ourossogui, Kanel, Waoundé et Semmé

⁷⁹ En 2 000, le réseau routier national comprend 14 600 Km dont 4 500 Km de routes bitumées auxquelles il faut ajouter 9 500 km de pistes améliorées.

(celle de Semmé est encore fermée). Cependant toutes les localités situées le long de la RN2 disposent de haltes construites par les populations locales.

La route assure l'essentiel de la circulation des biens et personnes et permet ainsi l'intégration nationale et sous régionale à travers des courants d'échanges commerciaux.

Carte 8: Le réseau routier revêtu et réseau urbain national (villes > 10 000 hts)



III.1/ Un réseau routier déficient

Le réseau routier, encore insuffisant, est inégalement réparti dans l'espace national. En 2007, le réseau routier du Sénégal est long de 14 314 km. Ce réseau comprend 9 654 km de routes non revêtues soit 67% contre 4 660 km de routes revêtues soit 33% (direction des transports terrestres).

Dans la vallée, les conditions du transport routier sont très difficiles. Réalisée de 1964 à 1970, grâce au financement du FED, la route du « *jeeri* » est une route bitumée, implantée en bordure du lit majeur, qui court le long du fleuve de Saint Louis à Bakel. Le parc automobile est vétuste et le réseau routier n'est pas très dense. Il souffre de l'insuffisance de routes secondaires et de pistes de production. Par ailleurs, l'état défectueux des routes engendre l'usure rapide des véhicules, des coûts onéreux de transport, l'allongement de la durée des déplacements et constitue donc un obstacle majeur pour le développement des différents espaces économiques de la région.

La route dessert tous les centres urbains de la vallée même les plus reculés. Elle permet une circulation minimale. Cependant, son état révèle une dégradation avancée. Dans le « *waalo* », elle n'est pas praticable de manière permanente et les conditions de circulation sont souvent difficiles. Certains tronçons (axes taredji – Podor, Ndioum - Ourossogui) sont périodiquement sous la menace des eaux de la crue du fleuve et des pluies diluviales. Il arrive très souvent que certaines digues de l'Île à Morphil comme Médina Ndiab cèdent à la pression des eaux et isolent certaines localités du reste du pays. Les inondations de 1994 et 1996 en sont une parfaite illustration. En septembre 1994, le village de Donaye situé dans l'Île à Morphil est coupé du reste du pays par les crues du fleuve. Dans l'axe routier Ndioum - Ourossogui, les chauffeurs préfèrent rouler sur la chaussée ou des pistes latéritiques pour éviter les « nids de poules » qui ornent le goudron. Mais depuis 2010, la RN2, de Saint Louis à Matam, est en construction, dans le cadre du MCA (Millenium Challenger Account) financé par les Etats Unis et en janvier 2011, les travaux étaient bien avancés.

III.2/ Un parc automobile vétuste

Photo 3 :

La gare routière de Matam



Source : Badiane, 2005

Cette gare routière est déserte et très peu fréquentée à cause de l'enclavement de la commune de Matam et de l'absence de station service. Les voyageurs matamois sont obligés de se rendre à Ourossogui pour voyager. La gare routière constitue une infrastructure importante pour la bonne organisation du secteur du transport. A Matam, la densité du transport est très faible, l'absence de gare routière pose à la commune un véritable problème de mobilité urbaine. Avec la faible fréquentation de la gare routière on assiste à des pertes de taxes énormes rétrécissant ainsi la capacité de mobilisation des ressources communales

Le parc automobile est à l'image de la faiblesse du secteur routier. Les « taxis-brousse » restent le moyen de transport les plus utilisé à l'échelle régionale et départementale. Ils assurent, de manière irrégulière, les trajets interurbains. L'attente peut durer des heures et il s'y ajoute des surcharges notamment l'entassement des personnes, du bétail et des marchandises. Dans les petites villes, chefs-lieux d'arrondissement, les camionnettes et les

Photo 4 :

La gare routière de Dakar



Source : Badiane, 2008

A titre de comparaison, voici la gare routière de Dakar bondée de voitures. Cette gare dessert l'ensemble des grandes villes du pays sans escale, mais dans un environnement peu propice aux voyageurs : exigüité de l'espace, absence d'infrastructures sociales, mauvaises gestions des ordures.

charrettes prennent la relève sur les pistes latéritiques. Les gares routières, bien que parfois rénovées ou récentes, sont très souvent désertes. Seules les tableaux d'indication et quelques voitures souvent en panne peuvent donner l'image d'une gare routière. Certaines villes comme Ndiandane ou Golléré ne sont même pas dotées d'infrastructures routières (routes goudronnées et gare routière). Les relations commerciales entre villes et campagnes sont assurées par les charrettes qui jouent un rôle de complémentarité. Ainsi, l'irrégularité du trafic et les conditions difficiles de transport constituent des contraintes pour désenclaver les villes du *waalo*.

III.3/ Le rôle du réseau routier dans le désenclavement du « jeeri »

Le réseau routier joue un rôle important dans la distribution des agglomérations urbaines au Sénégal. Selon les données *Africapolis*, 38 des 60 agglomérations de plus de 10 000 habitants que compte actuellement le pays sont localisées à moins de 5 kilomètres du réseau routier principal, soit 63 % de la catégorie des plus de 10 000. Ces agglomérations constituaient 100% de la population urbaine totale en 1950 et 91% en 2000. Ce pourcentage devrait se maintenir jusqu'en 2020 mais il dépend aussi bien de la croissance urbaine que de la construction de nouvelles routes. Il existe donc une nette relation entre la distribution spatiale des agglomérations urbaines et celle du réseau routier. Cette relation s'inscrit dans un processus de modification du fonctionnement des systèmes économiques désormais fondés sur les mobilités et essentiellement entretenus par les villes (*Africapolis*, rapport final p 68).

La mise en place du réseau routier, conjuguée avec l'abandon de la navigation fluviale, a donné, progressivement, naissance à une nouvelle génération de villes : les villes du « *jeeri* ». Ce processus d'urbanisation est le fruit du pouvoir d'attraction du réseau routier sur les populations environnantes. Il existe un rapport très étroit entre le réseau de communication et la croissance des villes. Toute modification intervenant dans le domaine du fonctionnement des réseaux de transport aura, comme conséquence, des répercussions sur le paysage urbain. La transformation de la structure urbaine se traduit par la naissance et le développement de ville à partir d'un carrefour routier (la ville de Ourossogui) ou le long de l'axe routier (la ville de Ndioum). La nouvelle hiérarchie urbaine se met en place avec le développement de nombreux centres commerciaux desservis par la route et qui jouent un rôle d'encadrement et d'interdépendance vis-à-vis de leurs arrière-pays. Les villes fluviales, en position excentrée,

se trouvent alors court-circuitées et perdent leur hégémonie économique locale au profit de celle du « *jeeri* ».

Si la route a donné naissance à quelques petites villes carrefours, elle a surtout eu pour conséquence de dessiner une nouvelle hiérarchie urbaine au sein de l'ancienne structure d'origine administrative en engendrant le déclin de certaines anciennes escales fluviales qui ont perdu leur fonction de centres de collecte. Le réseau routier a pénétré des régions jusque là non desservies par les transports modernes pour ensuite favoriser leur émergence au sein de la hiérarchie urbaine.

Les transports routiers, dont le développement à l'échelle de l'histoire, est encore récent, ont modifié le paysage urbain. Il existe des relations étroites entre les voies de communication, les moyens de transport et l'urbanisation. Les agglomérations du « *jeeri* » apparaissent comme des villes « filles de la route ». La route a été un acteur créateur de ville ; les gares routières et les carrefours sont des lieux privilégiés et des centres capables d'attirer une population importante. De nombreux centres sont nés du réseau routier. Le transport routier et les activités économiques qu'il entraîne font émerger plusieurs types d'agglomération : carrefours routiers, simples lieux de passages. La ville de Ourossogui est un carrefour routier, grâce à sa position géographique, elle joue une fonction de gare routière très fréquentée et un rôle économique très important (distribution de produits manufacturés et agricoles). La conjonction de ces facteurs a hissé cette ville au rang de marché régional. En ce qui concerne Ndioum sa situation, par rapport à la RN2, a renforcé de façon notoire sa puissance de polarisation par rapport à son hinterland.

III.4/ Le rôle du réseau routier dans l'économie urbaine de la vallée

Les difficultés de transport se ressentent à plusieurs niveaux notamment dans le trafic des marchandises et l'évacuation des produits agricoles. Les populations ont souvent du mal à évacuer certains produits périssables comme les tomates ou les oignons qui parfois pourrissent avant d'arriver à leur destination. Les difficultés d'évacuation des produits agro-alimentaires entraînent des pertes importantes pour l'économie régionale. Chaque année, les producteurs de la vallée tirent la sonnette d'alarme pour interpeller les autorités sur cette question. En effet, l'insuffisance de routes revêtues dans la vallée est l'une des principales causes de l'enclavement des villes du « *waalo* » et de leur déclin économique.

Si le « *jeeri* » est plus desservi et plus accessible grâce à sa situation par rapport à la RN2, il n'en demeure pas moins que l'état défectueux de la route risque de compromettre toutes les activités économiques de cette région. Les villes du « *jeeri* » constituent pratiquement les centres économiques les plus dynamiques de la vallée grâce à leur accessibilité et à l'intensité et la diversité de leurs activités économiques. C'est l'exemple des villes de Richard Toll, Ndioum et Ourossogui. La route a joué un rôle polarisateur dont les effets ne cessent de s'accentuer. L'émergence de plusieurs agglomérations situées sur la RN2 a permis de mettre en évidence le rôle déterminant de la route dans l'urbanisation de la vallée. La route a apporté des retombées économiques sur l'ensemble des villes qu'elle a traversées. La route a également ouvert de nouvelles possibilités de mise en place d'infrastructures urbaines (stations d'essence, des collèges, des hôtels, restaurants etc.)

La route reste le principal moyen de transports et d'échanges dans la vallée. Elle n'a pas de concurrents (avion, train). Le fleuve est redevenu navigable mais le trafic tarde à redémarrer faute d'infrastructures d'accompagnement. L'impact du réseau routier est en outre perceptible dans l'essor du tourisme. De nombreux touristes empruntent la RN2 pour visiter certains sites emblématiques (les vestiges historiques de Podor, Dagana et Matam).

L'écart entre les villes de la vallée s'est creusé en fonction de leur position par rapport au réseau routier. Ndioum, Richard Toll et Ourossogui situées sur la RN2, plus accessibles, ont dépassé leur chef-lieu de département, tant au niveau de l'effectif de la population qu'au niveau de l'économie. Podor, Dagana et Matam sont plutôt des centres administratifs enclavés et de moins en moins attractifs. En définitive, le réseau routier, principal moyen de communication dans la vallée a contribué à la recomposition des dynamiques urbaines dans la région.

IV/ L'agro-industrie, facteur de croissance urbaine dans la vallée

Dans la vallée du fleuve Sénégal, l'émergence de nouvelles villes est étroitement liée aux activités de quelques unités industrielles et surtout dans le delta. Il s'agit essentiellement d'industries - agro - alimentaires.

La compagnie sucrière sénégalaise est créée en juillet 1970 dans la ville de Richard Toll. Elle assure la plantation d'environ 12 000 hectares de surface de canne à sucre qu'elle utilise comme matière première pour produire du sucre. La capacité de production de l'unité industrielle correspond à l'importance du marché sénégalais estimé entre 115 000 et 120 000 tonnes. Par ailleurs, l'usine fabrique aussi des tuyaux qui permettent l'irrigation des champs.

La CSS a le monopole de la production du sucre. Elle constitue le plus important investissement réalisé au Sénégal depuis 1960 dans le domaine agro-industriel. La connaissance de l'évolutive des données d'emploi reste difficile du fait l'imprécision, du manque de fiabilité des informations durant les premières années de fonctionnement du complexe industriel. L'ignorance dans laquelle se trouvent les dirigeants de l'entreprise pour tout ce qui touche à la démographie de l'entreprise et à son évolution a duré pendant toute la première décennie d'activité. En 1975, la CSS avait un effectif de 2 888 agents dont 101 personnes expatriées (voir tableau n°5). Elle emploie près de 10 000 salariés dont une forte majorité de locaux (permanents, contractuels, saisonniers et journaliers réunis) en 2008. L'évolution de l'effectif de la CSS est en parfaite harmonie avec la démographie de la commune. Elle crée de nombreux emplois permanents et temporaires et distribue une importante masse salariale (12 milliards Fcfa par an) qui entretient les activités urbaines. L'industrie sucrière constitue le poumon économique de la ville (voir chapitre V). Plusieurs activités gravitent autour d'elle : la restauration, le commerce, l'artisanat la mécanique, etc. Cette fonction industrielle a entraîné le développement d'une gamme de services, d'équipements et d'infrastructures qui fait de la ville un véritable de développement.

Tableau 5 : Evolution de l'effectif de la CSS de 1975 à 2010

Années	Effectif
1975	2 888
1980	5 791
1985	8 283
1990	7 500
2000	8 200
2005	8 600

Source : CSS, 2008

La production industrielle de la tomate est implantée au Sénégal avec la construction de la SOCAS, première usine de tomate concentrée au début des années 1970. Les capacités actuelles de la SOCAS correspondent la demande du marché sénégalais soit environ 10 000 tonnes de concentrés de tomate. La SOCAS reste la principale unité de fabrication de tomate industrielle au Sénégal. Elle importe cependant des matières premières sous forme de double ou de triple concentré de tomate ; ce qui lui permet notamment de maintenir son niveau de production à des périodes où les difficultés d'approvisionnement en tomates fraîches se faisaient ressentir. L'effectif du personnel est variable. « *La SOCAS, en effectif permanent, c'est un peu plus de cent personnes. En effectif embauché, avec les saisonniers contractuels*

dont certains ont un long contrat de 6 mois avec le même statut que les permanents, ça représente presque quatre cents personnes. Et si vous comptez les gens qui sont payés à partir des opérations de traitement de légumes fraîches et autres, on n'est pas loin de deux mille employés en campagne. Mais les paysans qui cultivent la tomate sont au nombre de 12 000 à peu près » selon son PDG interviewé par le journal Walfadjri le 27 Aout 2007.

En ce qui concerne la filière du riz, la production intensive reste toujours déficitaire malgré les possibilités d'irrigation. La collecte du riz, sa transformation et son écoulement par les rizeries se réalisent très lentement. Aujourd'hui, ce secteur s'industrialise à travers la mise en place de rizeries et de structures d'encadrement dans les centres urbains. Ceci s'explique par l'absence d'électricité dans la plupart des zones de production rizicole et par une volonté politique d'appuyer ce secteur.

Les unités agro-industrielles constituent un facteur de croissance urbaine dans la vallée grâce à la polarisation qu'elles exercent sur les populations de l'arrière-pays. L'implantation de plusieurs organismes d'encadrement et de recherche tels que l'ADRAO, l'ISRA, la SAED met en relief l'impact de l'agro-industrie dans la croissance urbaine. Ainsi, Richard Toll, grâce à l'industrie sucrière, a attiré de nombreux travailleurs nationaux et expatriés dont la présence a engendré une multitude d'activités domestiques au profit d'une main d'œuvre en majorité.

Conclusion

La vallée représente aujourd'hui une zone qui offre de loin le meilleur potentiel agricole du Sénégal : la majeure partie du potentiel irrigable, le quart des cultures de décrue, le cinquième des cultures pluviales. Les activités économiques si limitées qu'elles soient, sont un facteur de croissance urbaine dans la vallée. En outre, les activités agro-industrielles constituent un secteur économique très important dans la vallée. Les centres urbains concentrent la presque totalité des infrastructures agro-industrielles et des structures d'encadrement du monde rural. Il s'agit notamment des rizeries, des usines de tomates et de sucre qui continuent d'accueillir des actifs surtout ruraux dont les conditions d'accueil deviennent de plus en plus difficiles (habitat précaire, problème de transport). La vallée, de par sa position, peut également jouer un plus grand rôle dans l'économie régionale. Elle constitue un nœud important pour les relations économiques entre le Sénégal et la Mauritanie. Ainsi, l'émergence d'un nouveau réseau urbain sera étudiée dans nos chapitres et nous permettra de diagnostiquer de nouvelles dynamiques socio-économiques dans le *jeeri*.

Partie II: Diagnostic de la nouvelle dynamique urbaine

Le Sénégal a subi, depuis les années 1970, des transformations importantes (croissance de la population, mutations économiques, changement des genres de vie). Ces évolutions de la société se répercutent sur l'organisation de l'espace : infrastructures et équipements nouveaux, extension des localités, mais aussi modifications du paysage sous l'effet des changements dans les systèmes de mise en valeur agricole ou des contraintes liées à l'environnement (désertification, érosion, salinisation). Parmi toutes ces dynamiques, la croissance de la population locale a été le plus marquant.

Dans la vallée du fleuve, le long de la RN2 s'échelonnent des villes relativement récentes aux caractéristiques variables. Le réseau de transport national et la position géographique ont fait de Richard Toll, Ndioum et Ourossogui des centres urbains émergents sur la rive gauche du fleuve Sénégal. Richard Toll est une ville industrielle sans fonction urbaine administrative particulière mais un centre économique qui concentre des banques, des hôtels, des emplois etc. La taille des autres villes s'explique par leur localisation sur la RN2. Les plus grands mouvements migratoires inter-régionaux s'effectuent vers ces villes routières, plus accessibles, au détriment de leurs chefs-lieux de département Dagana et Podor, tournés vers le fleuve. Richard Toll, Ndioum et Ourossogui ont détourné les principaux circuits économiques traditionnels à leur profit. L'essentiel des activités économiques de la vallée s'exercent dans ces villes.

Richard Toll, Ndioum et Ourossogui présentent donc des configurations différentes. Richard Toll doit son dynamisme à l'agro-industrie, Ndioum, située dans le *jeeri* a émergé le long de la RN2 tandis que Ourossogui s'est développée grâce à son rôle de carrefour routier (RN2 et RN3). Au-delà de ces aspects, ces villes évoluent selon des dynamiques très différenciées que nous analyserons dans cette deuxième partie : contraintes spatiales, faiblesses des fonctions administratives, déficience des équipements, etc. Nous mettrons également l'apport des migrants en perspective, par rapport au désengagement de l'Etat.

Chapitre V : Richard Toll, une ville née autour de l'agro-industrie

Photo 5: Une photo aérienne de la commune de Richard Toll



Source : Google Earth, 2007

La commune de Richard Toll est située sur la rive gauche du fleuve Sénégala, à 106 km de Saint Louis sur la RN2 et à 25 km en aval de Dagana et à près de 350 km de Dakar. Elle est limitée au nord par le fleuve Sénégala, au sud par la communauté rurale de Mbane, à l'est par la communauté rurale de Gaé et à l'ouest par la communauté rurale de Ronkh. La commune couvre une superficie de 1972,5 ha et est implantée dans la partie haute d'une cuvette inondable à moyenne crue. Elle tient son nom de Richard, jardinier du roi de France, qui en 1816, décida de créer un jardin botanique dans cette région et Toll, qui veut dire jardin en wolof, une des langues sénégalaises. Ainsi le jardin de Richard (Richard Toll) vit le jour sur une vaste plaine où seules les zones irriguées échappent à la steppe.

Au lendemain des indépendances, Richard Toll était un bourg rural dont elle garde encore quelques caractéristiques morphologiques. Il s'agissait d'un bourg dynamique grâce à sa position stratégique (à mi-chemin entre le delta et la moyenne vallée) et son rôle d'encadrement notamment dans la commercialisation des produits, la fourniture des équipements agricoles et des biens de consommation. En outre, l'accessibilité par la route

nationale n°2 et l'existence depuis 1970 d'une unité industrielle : (la compagnie sucrière sénégalaise) ont fait de Richard Toll un pôle d'emplois. Sa population est formée de migrants originaires des zones agricoles de la vallée et attirés par la possibilité de trouver du travail. Son dynamisme n'a cessé de croître à tel point qu'elle est érigée en commune en 1980. Donc, l'originalité de l'urbanisation de Richard Toll réside dans le développement de l'agro-industrie sucrière (Mbaye K, 1986).

Richard Toll est un centre urbain important dans le développement économique du Sénégal. La prospérité de la ville et le développement spectaculaire de son économie proviennent en premier lieu de la culture de la canne à sucre et de son exploitation industrielle. Elle doit son essor à l'activité économique essentiellement concentrée autour de l'agro-industrie. N'ayant aucune fonction administrative, la commune de Richard Toll est, aujourd'hui, une ville agro-industrielle, classée dans le deuxième niveau de la hiérarchie urbaine devançant ainsi son chef-lieu de département, Dagana. Elle est considérée comme un pôle de développement régional. Son modèle de croissance s'illustre par la forte originalité de son urbanisation.

Aussi, l'industrie du sucre a-t-elle suscité de nombreuses activités induites et Richard Toll abrite la seule usine qui produit du sucre au Sénégal. L'essentiel des activités économiques de la ville tourne autour de l'industrie sucrière. De la plantation de la canne à la commercialisation en passant par la récolte, la fabrication et le transport, le sucre constitue « le socle économique » pourvoyeur d'emplois. La commune est une cité ouvrière, dépendant très étroitement des salaires versés par l'agro-industrie. Entre autre, la ville polarise l'essentiel des flux commerciaux du delta.

Ce qui expliquerait, en partie, sa forte croissance démographique. Richard Toll a connu, au cours de ces deux dernières décennies, le plus fort taux d'accroissement de la population avec près de 8 % par an dans la période de la montée en puissance de la CSS, de 1970 aux années 1980 (Magrin G. 2005). L'environnement urbain est marqué par une extension rapide du périmètre communal. Aujourd'hui, la plupart des villages environnants ont fini par intégrer l'espace communal. C'est le cas des quartiers spontanés de campement, Thiabakh, Gaé.

Devant cette situation, les pouvoirs publics ont pris conscience de l'importance de la CSS dans l'économie nationale. Ils l'ont protégée de toute concurrence.

I/ Un pôle économique d'envergure nationale

Richard Toll a un poids économique qui dépasse largement le chef-lieu de département grâce à ses activités agro-industrielles. La commune est un important centre industriel régional qui a

entraîné le développement d'une gamme de services (banques et mutuelles de crédit), d'équipements et d'infrastructures. Les plus grands centres de distribution du département se localisent à Richard Toll. L'attraction de la commune s'étend sur toute la région de Saint Louis voire le pays entier. La demande sans cesse croissante engendrée par un important flux de migrants a entraîné le développement des activités commerciales, artisanales et de services avec l'implantation importante de grandes banques : (BICIS, CBAO, SGBS) d'ateliers de menuiserie, de mécanique, de coiffure. Il y a également un nombre croissant de marchands ambulants difficile à répertorier.

L'économie urbaine est très largement dominée par l'implantation de l'industrie sucrière qui procure, à elle seule, plus de 5 000 salariés permanents et environ 2 500 emplois saisonniers (Pic. 2006). Ensuite, la riziculture, gérée par la SAED depuis 1972, est la seconde activité dominante. De petites unités industrielles de conditionnement du riz Paddy accompagnent la production rizicole. Le commerce reste dominé par le secteur informel. Les activités de distribution et de services liées à l'agriculture (déorticage, stockage, transport) occupent une place prépondérante dans l'économie urbaine, marquée par une forte présence de produits issus de la contrebande.

Tableau 6: Les principales activités urbaines

Activités	Nombre d'entreprises	Nombre d'emplois
Administration	6	106
Agro-industrie	1	7 500
Commerce	-	998
Artisanat	76	253
Pêche	-	343
Agriculture	-	6 900
Services divers	67	134
BTP	29	87
	179	16 321

Source : Audit urbain, organisationnel et financier de la commune de R.Toll, ADM, 2001

En examinant le tableau 6, on remarque que l'économie urbaine reste tributaire de l'usine de la CSS qui représente un véritable conglomérat dans la commune. Environ, 21% de la population active de la commune s'adonnent à des tâches primaires. L'agriculture est la principale activité socio-économique. Elle repose sur les potentialités offertes par le fleuve Sénégal et la Taouey. La culture du riz est la deuxième activité agro-industrielle du delta en général et de Richard Toll, en particulier.

I.1/ La Compagnie Sucrière Sénégalaise, le fleuron économique national

La CSS⁸⁰ a été créée dans le but est de produire du sucre nécessaire à la consommation nationale. Deux ans plus tard, la CSS produit ses premiers morceaux de sucre. Elle représente un véritable conglomérat si bien qu'on parle d'agro-industrie: elle assure la plantation de la canne, effectue le traitement pour retirer le sucre qu'elle raffine et commercialise sous forme de sucre cristallisé en poudre ou en morceaux. La CSS est l'une des plus grandes unités agro-industrielles du pays. Pour démarrer ses activités, elle a bénéficié d'un accompagnement fiscal important et d'une protection de l'Etat. Cependant, depuis 1994, les pouvoirs publics ont procédé à une restructuration de l'économie nationale. A ce titre, ils ont soumis plusieurs entreprises, dont la CSS, au libre jeu de la concurrence du marché⁸¹.

La CSS exploite 17 000 ha sur une zone qui s'étend entre le lac de Guiers et le fleuve Sénégal. Ses salariés représentent, en 2000, plus 46%⁸² de ceux de la ville. Sa contribution dans le domaine des taxes et impôts à la commune de Richard Toll revêt trois formes :

- La taxe sur le bâti correspond à la contrepartie de l'ensemble du patrimoine immobilier de la CSS. En 2004, la somme de 52,5 millions de Fcfa est versée à la commune.
- La contribution des patentés est payée annuellement par l'ensemble des professionnels. La CSS a versé en 2004 une somme de 322,4 millions de Fcfa.
- Enfin la taxe représentative du minimum fiscal est retenue sur le salaire des employés de l'administration et des sociétés privées et publiques établies dans une commune. A ce titre, la CSS a versé pour l'année 2004 une somme de 9 millions de Fcfa.

En moyenne, elle verse annuellement plus de 390 millions de Fcfa à la commune soit environ 60% du budget municipal. En outre, avec un chiffre d'affaires de 44 milliards de Fcfa, la CSS diffuse dans l'économie locale une importante masse salariale annuelle de 12 milliards de Fcfa qui entretiennent des activités commerciales très développées et renforcent des moyens d'action de la commune. Depuis 2006, en collaboration avec la BICIS, la CSS a pu initier un nouveau moyen de paiement pratique et moderne de ses salariés. Il s'agit du paiement sécurisé par virement automatique. Désormais, chaque salarié peut retirer en fonction de ses

⁸⁰ La CSS est créée en juillet 1970 sur investissement de 14 milliards de Fcfa à Richard Toll. La convention d'établissement du 29 juin 1970 passée entre le gouvernement du Sénégal et la CSS, approuvée par le décret n° 70-898 du 20 juillet 1970 portant agrément de la CSS en qualité d'entreprise agréée est le texte de base qui organise les rapports entre les parties signataires à ladite convention.

⁸¹ Sont concernées les entreprises suivantes : ICS, SODEFITEX, SONACOS, etc.

⁸² Audit organisationnel et financier de la commune de Richard Toll, février 2001.

besoins son argent dans les distributeurs automatiques de billets. La CSS a procédé, au cours des années, à des investissements importants qui ont sensiblement augmenté sa capacité de production. En effet, de 2500 tonnes /heure, la production est passée à 6 000 tonnes/heure si bien que le tonnage annuel est de 1 041 000 tonnes de canne en 2009.

Tableau 7: Les rendements de la CSS

Production de canne	1 041 000 tonnes
Rendement à l'hectare	129 tonnes
Production du sucre	101 158 tonnes
Surface cultivée	8 100 ha de canne commerciale

Source : CSS, 2009

La CSS a le monopole de la production et de l'importation du sucre au Sénégal. Cependant, l'entreprise ne parvient toujours pas à satisfaire la demande en sucre au niveau national, demande satisfaite en partie par la contrebande (Mauritanie, Gambie)

Au niveau national, la CSS occupe une place de choix dans la hiérarchie des plus grandes entreprises sénégalaises. Elle est classée deuxième employeur après l'Etat en matière d'effectif salarial. Elle est une actrice de premier plan grâce à l'insertion de plusieurs milliers de Sénégalais. Le complexe sucrier a fait de Richard Toll un pôle attractif national et international. Il a permis l'insertion professionnelle de 7 500 Sénégalais et expatriés (tableau n°8).

Tableau 8: La classification du personnel de la CSS

Postes	Nombre	Pourcentage des expatriés	Pourcentage total
Manœuvres	3 669	-	49%
Ouvriers	2 830	-	38%
Employés	679	40%	9%
Maîtrise	252	30%	3%
Cadres	70	30%	1%
Total	7 500	100 %	100%

Source : CSS, 2000

Il faut aussi noter que l'activité de la CSS a également des effets négatifs sur l'environnement de la commune :

- d'une part, la CSS participe à la pollution des plans d'eau. L'eau irriguant la canne à sucre est pompée dans le fleuve et les eaux usées des canalisations souterraines sont rejetées dans la rivière du Taouey qui alimente le lac de Guiers, la plus grande réserve d'eau douce du pays. Les eaux du lac sont chimiquement bien équilibrées mais une menace réelle pèse sur le

lac à cause des rejets d'eaux de drainage agricole et les risques d'accidents liés à des déversements accidentels de pesticides soit par les utilisateurs installés autour du lac ou tout au long du canal du Taouey. Les plus gros utilisateurs de pesticides et d'engrais demeurent la CSS, les conserveries de tomates (SOCAS et SNTI) et les périmètres rizicoles de la SAED. Des rejets polluants en provenance des activités agricoles et des vannes souterraines de la CSS sont dénoncés par la population notamment les éleveurs et les exploitants traditionnels. En outre, il existe souvent des conflits d'usage entre les jardiniers et la CSS. Les jardiniers utilisent l'eau des canaux de la CSS qui tolère l'utilisation de l'eau du canal à des fins domestiques ou agricoles. En effet, les habitants des quartiers de Ndiao et Ndiangué font la vaisselle et leurs linge à partir de l'eau du canal. Mais, les jardiniers se plaignent quelquefois de certaines actions menées par la CSS comme le déversement dans les jardins de la boue qu'elle retire du canal principal (Mbaye K, 1986).

- d'autre part, la CSS a mis en place des voiries en latérite principalement orientées vers ses activités. Ces voiries, dégradées et mal entretenues, assurent très faiblement la desserte des quartiers; elles servent plutôt à l'accès aux champs et à ses diverses installations. De ce fait, le bruit et la poussière engendrés par le passage fréquent des convois de transport de la canne à sucre sont sources de pollution. La fumée et les cendres provenant des champs de canne et les chaudières de la CSS polluent l'atmosphère (photo n°6). A cette problématique, il faudra ajouter la construction des barrages de Manantali et de Diama qui a profondément modifié l'écosystème du bassin du fleuve Sénégal et favorisé l'émergence de maladies d'origine hydrique comme la bilharziose intestinale et urinaire. Située sur les bords du fleuve, de part et d'autre du marigot Taouey qui relie le fleuve au Lac de Guiers, Richard-Toll constitue un environnement spécifique qui présente un cumul de facteurs favorables à l'installation de cette maladie. L'épidémie de bilharziose intestinale de Richard-Toll est perçue comme un fait de santé majeur de l'après barrage.

Ces aménagements hydrauliques ont provoqué une recrudescence des maladies dont la transmission est liée au milieu hydraulique. C'est ainsi que l'OMVS, dans le souci d'harmoniser les impératifs de développement économique de la vallée avec le devoir de protection des populations, a décidé de combattre les maladies liées à l'eau, surtout le paludisme et les bilharzioses.

Depuis 2007, la CSS a manifesté sa ferme volonté d'inscrire les questions environnementales dans sa politique de développement et dans ses stratégies de progrès, pour un strict respect de la réglementation en vigueur

Aujourd’hui, face à une conjoncture économique nationale de plus en plus difficile, la CSS essaie de résister aux aléas des cours mondiaux du sucre et d’assurer sa bonne santé financière et son rôle de premier employeur après l’Etat. Ce dernier lui confère un certain nombre de garanties juridiques et d'avantages fiscaux qui lui permettent de détenir de monopole de production et vente de sucre dans le pays. Par ailleurs, il était prévu qu'elle allait bénéficier d'un bail emphytéotique d'une durée de 99 ans sur les terres qu'elle aura à exploiter avec une utilisation gratuite de l'eau du lac de Guiers et de la Taouey pour les besoins domestiques, agricoles et industriels. En outre, la CSS a le monopole du sucre qu'il peut importer au Sénégal jusqu'à ce que sa production puisse couvrir tous les besoins du pays. Ces accords lui permettent non seulement de ne pas avoir de concurrent sur le territoire national, mais de faire d'énorme bénéfice (exonérations sur son chiffre d'affaire) et de ne pas enregistrer de perte grâce à la possibilité qui lui est offerte de réévaluer le prix du sucre.

Il apparaît que la CSS a contribué à la transformation de Richard Toll et de sa périphérie. Ce pôle économique accueille de nombreuses autres entreprises (artisanat et restauration) évoluant aussi dans le secteur formel que celui de l'informel. La suivie de leur activité demeure intimement liée à celle de la CSS.

Toute menace sur la continuité de l'activité industrielle de la CSS causera inévitablement des dommages collatéraux importants sur la survie et le maintien des organismes bancaires et d'autres entreprises, bref sur l'attractivité de la commune.

Photo 6: L'usine de la compagnie sucrière sénégalaise



Source : CSS, 2006

Les chaudières de l'usine dégagent d'importantes fumées créant ainsi une importante pollution dans l'atmosphère de la ville. Face à l'inquiétude des certains habitants sur l'impact de la pollution sur la santé de la population, les autorités municipales restent impuissantes. Le fleuve Sénégal alimente par le défluent de Taouey

le lac de Guiers qui satisfait les besoins en irrigation de la CSS et des casiers rizicoles. Le lac de Guiers satisfait également les besoins en eau pour la population locale mais également celles des centres urbains comme Dakar.

Photo 7: Une vue aérienne de la CSS



Source : CSS, 2006

La C.S.S. n'assure pas que la plantation de la canne à sucre, elle en effectue également le traitement pour en retirer le sucre qu'elle raffine et commercialise sous forme de sucre cristallisé, en poudre ou en morceaux. A Richard-Toll fut donc construite une raffinerie de sucre. Sur cette photo, on voit le nombre important de remorques sur l'aire de parking. Ces remorques servent surtout à transporter la canne des plantations à l'usine. On remarque aussi l'emprise spatiale de la CSS.

I.2/ Le commerce, un secteur encore mal structuré

La commune de Richard Toll est devenue, grâce aux activités agro-industrielles, un marché de consommation qui polarise des zones environnantes et un centre important d'échanges commerciaux. Elle abrite une diversité d'équipements marchands allant de la boutique de quartier aux magasins de vente en gros. Les équipements commerciaux bien que diversifiés sont mal répartis dans l'espace communal. L'essaimage de la répartition commerciale dans le centre-ville s'explique par son pouvoir d'accessibilité et de fréquentation. La restauration constitue le principal indicateur de l'impact de l'usine sucrière sur l'économie de la ville. Selon Sy K⁸³, « *83% des gérants de restaurants soutiennent que les employés de la CSS constituent les trois quarts de leur clientèle, 12% la moitié et le reste ont une clientèle constituée de voyageurs. C'est au niveau des restaurants situés près de la gare routière, que l'on note moins la fréquentation des employés de la CSS* ». Les produits de commerce sont essentiellement dominés par l'alimentaire, l'habillement et les quincailleries. Cependant, le secteur commercial est mal structuré. Beaucoup de vendeurs ambulants échappent au

⁸³ Sy K, 2006.

recensement et à la fiscalité (patente). C'est un grand manque à gagner pour la commune (photo n°8).

Photo 8: Une des deux stations services (essenceries) de la commune



Source : Badiane, 2008

Plusieurs activités gravitent autour de cette station : stationnement d'un car de transport en commun, gargote pour la vente de petit déjeuner (tanganas), vendeurs de produits divers, marchands ambulants etc....

I.2.1/ Une économie locale marquée par l'importance de la contrebande

La contrebande a pris des proportions importantes le long de la vallée du fleuve Sénégal. De par sa situation géographique (frontalière avec la Mauritanie), Richard Toll reste une commune économiquement propice à ces activités illicites. Les activités de contrebande et de fraude y constituent une composante importante du secteur commercial. Les marchés urbains sont inondés de produits en provenance de la Mauritanie (sucre, cigarettes, biscuits, tissus, tomate, etc.). Les activités commerciales liées à la contrebande se développent essentiellement à partir du fleuve qui permet de joindre les deux rives (Sénégal, Mauritanie) sans possibilité de contrôle des activités douanières. En dehors des produits alimentaires se vendent beaucoup de produits manufacturés asiatiques (antennes paraboliques, chaussures, téléviseurs, matériels de sonorisation, tissus etc.). Après avoir transité par le désert ou par la Mauritanie qui a de faibles taxes douanières par rapport au Sénégal, ces marchandises entrent illégalement dans la vallée avant d'être écoulés sous forme de produits de contrebande. Les lieux les plus fréquentés, à cet effet, reste surtout la gare routière située en face de la mairie, les deux stations d'essence de la ville et le pont-barrage de la Taouey.

La contrebande sur les produits entraîne plusieurs conséquences au Sénégal. Ainsi, en 2009 les autorités ont réorganisé les services des douanes dans cette zone avec l'ouverture d'un

bureau à Richard-Toll et d'une subdivision à Matam ainsi que la réouverture de la brigade de Semmé. Pour appuyer les efforts de la direction générale des douanes en matière de lutte contre la fraude, la Compagnie Sucrière Sénégalaise (CSS) a offert à l'administration des douanes sénégalaises un important lot de matériels et de mobilier de bureau pour l'équipement de la nouvelle antenne des douanes de Richard Toll et de la nouvelle Brigade des douanes de Semmé, dans le département de Kanel (région de Matam). Cette donation constitue un soutien actif de la CSS à la lutte contre la fraude, notamment au niveau de l'inspection régionale des douanes du nord qui regroupe les régions administratives de Saint-Louis, de Louga et de Matam.

La contrebande crée pour l'Etat un manque à gagner important en termes de taxes et d'impôts. Cependant, la population ne l'entend pas de la même manière. Pour elle, il n'y a pas de fraude, c'est simplement une alternative à la cherté des prix des denrées de première nécessité (riz, huile, sucre) au Sénégal. Elle préfère des produits moins chers à ceux qui ont une valeur marchande plus élevée même s'ils sont fabriqués au Sénégal. Ainsi, la vie dans cette ville est rythmée par la fraude, tant et si bien que les fauteurs vaquent à leurs activités au vu et au su de tous. A Richard Toll, la contrebande est une composante décisive de l'économie locale et les multiples activités économiques liées à cette pratique sont en train de changer la vie de nombreuses populations dans cette commune.

En effet, la contrebande soulève l'épineuse question du pouvoir d'achat des populations confrontées à la cherté des produits locaux, mais aussi, celle du devenir des salariés d'une entreprise confrontée à une telle concurrence. En tout état de cause, la lutte contre la fraude sur les produits est difficile ; surtout en raison de la diversité de ses facteurs (libéralisation du commerce, porosité des frontières, importance des gains, complicité etc.).

Les perspectives à court et moyen terme dessinent un rapprochement, voire une harmonisation des préférences commerciales entre le Sénégal et la Mauritanie. Autrement dit, la libéralisation du commerce extérieur entreprise en Mauritanie devrait se poursuivre pour être harmonisée avec celle des pays de l'UEMOA et de la CEDEAO (cf. chapitre XII).

I.2.2 / Activités commerciales tributaires du secteur primaire

A l'instar des autres communes de la vallée, l'essentiel des autres activités commerciales de Richard Toll reste tributaire de la production agricole (riz, maraîchage etc.). Le marché central de l'Escale est régulièrement approvisionné en denrées de première nécessité à des prix très variables selon les saisons agricoles et selon l'offre et la demande. Ainsi, même si une portion importante de la production agricole est destinée au marché local, il existe un

circuit commercial entre les communes de Richard Toll, Dagana et Rosso d'une part, et entre la commune de Richard Toll et son arrière-pays immédiat, d'autre part.

Au niveau national, la commercialisation du riz produit à Richard Toll n'est pas aisée. Le riz n'est pas subventionné. En outre, l'Etat ne protège pas la filière rizicole de la concurrence internationale. Le riz importé⁸⁴, plus sollicité par les citadins, coûte moins cher que le riz local. Chaque année, la psychose d'une mévente pèse sur la filière. Les producteurs ne manquent pas d'interpeller les pouvoirs publics sur les problèmes d'écoulement du riz. L'absence de réseaux de commercialisation du riz local dans le pays et les contraintes liées au remboursement des crédits de campagne (avant la récolte) sont autant de facteurs qui découragent les paysans du delta. Et pourtant, après la mise en service du barrage de Diama en 1986, l'Etat sénégalais avait initié la production irriguée de riz pour essayer de rééquilibrer la balance commerciale du pays, déséquilibrée par les importations importantes du riz. Après la dévaluation du Franc Cfa en janvier 1994, l'Etat avait encouragé la consommation des produits locaux. Les résultats de ces campagnes sont mitigés. Le même constat est signalé dans d'autres filières de production comme l'oignon et la tomate, également cultivés dans la vallée. La concurrence de plus en plus grande imposée par l'importation du triple concentré de tomate et la fraude ont poussé la SOCAS à réduire son niveau d'engagement pour les contrats de production.

L'économie locale reste dominée par des activités informelles. En effet, la multiplication et la diversité du petit commerce échappent à la statistique des services municipaux. Par conséquent, même si certains sont appréhendés comme des artisans connus par l'administration municipale à travers le paiement de taxes ou de patentes, la plupart des vendeurs occasionnels ou les vendeurs à la sauvette échappe au recensement. Une majorité de ces vendeurs a déjà une activité liée à l'économie impulsée par l'agro-industrie.

I.2.3 / Les équipements marchands déficients

Les activités agro-industrielles par la diffusion des revenus ont favorisé le développement du secteur commercial. Comparée aux autres communes de la vallée, la commune de Richard Toll est relativement bien équipée en infrastructures marchandes (tableau n°12). La commune compte trois marchés (Escale, Thiabakh et Khouma) qui polarisent la majeure partie des activités commerciales. A cela s'ajoutent les épiceries, les magasins de vente de pièces détachées, les quincailleries qui s'échelonnent le long de la route nationale.

⁸⁴ Le Sénégal importe chaque année 400 000 tonnes de riz en provenance de la Thaïlande, du Vietnam, de l'Inde, de la Chine et du Pakistan, soit les 2/3 de la consommation nationale.

Photo 9: La RN2, le poumon économique de la commune de la Richard Toll



Source : Badiane, 2008

La RN2 qui attire les plus importantes infrastructures commerciales et économiques de la commune. A gauche c'est la caserne des sapeurs pompiers et à droite on aperçoit une de cantines composées de box téléphoniques, de boucheries, d'ateliers de tailleurs etc. Ce qui explique l'importance de l'apport du secteur informel à la vie de la commune de Richard Toll.

- l'actuel grand marché central de l'Escale couvre une superficie de 24 ha. Il est constitué de deux halles, de cantines et de souks. Aujourd'hui, le marché est saturé et délabré par un décor insolent de cantines et d'étals qui occupent d'une manière anarchique les voies de circulation. La commune a entamé la construction d'un nouveau marché à Ndiao situé à l'entrée de la ville.

Photo 10 : Le marché Escale



Source : Badiane 2008.

Ce marché est le plus grand centre polarisateur d'échanges économiques de la commune. Aujourd'hui, il est saturé et délabré par un décor insolent de cantines et d'étals qui occupent d'une manière anarchique les voies de circulation.

- les petits marchés des quartiers de Thiabakh, de Khouma et de Ndiao constituent des points de vente de proximité.

Photo 11 : Le marché de Thiabakh



Source : Badiane, 2008.

Il s'agit du petit marché de Thiabakh. On y retrouve que des détaillants vendant sur des étals ou à même le sol. Les étals sont souvent faits avec des matériaux de récupération ou traditionnels notamment des palissades attachées sur des piquets enfouis sous la terre ou des tables en bois. Ils assurent l'approvisionnement en denrées de premières nécessités aux habitants de Thiabakh qui ne parcourront plus de longues distances pour aller au marché central ou à celui de Khouma.

- la gare routière est localisée dans un site très étroit, en face de la mairie et à côté de la route nationale. Compte tenu de l'exiguïté du site, la municipalité a entrepris, avec l'aide du programme d'appui aux communes, la construction d'une nouvelle gare routière plus vaste et plus moderne à l'entrée de la ville, à Ndiao.

Photo 12 : La photographie aérienne de la gare routière de Richard Toll



Source : Google Earth, 2007

Cette photo montre l'emplacement actuel de la gare routière de Richard Toll. Il s'agit d'une place située entre le canal de la CSS et la RN2. L'exiguïté de cette place oblige certains chauffeurs à se garer de leur l'autre côté de la RN2 notamment en face de la mairie.

Photo 13 : L'actuelle gare routière de Richard Toll



Source : Badiane, 2008.

Cette photo montre l'exiguïté de l'actuelle gare routière qui occupe de manière anarchique les espaces disponibles le long de la RN2.

L'équipement commercial est complété par une centaine de boutiques de quartier, trois pharmacies et trois banques concentrées dans le quartier Escale. La dynamique commerciale repose sur un secteur financier très actif. La multiplication des virements bancaires et des mandats postaux pendant les jours de paiement prouve que l'impact de la masse salariale de la CSS s'étend au delà des frontières de la ville. Les grandes banques nationales comme la BICIS, la CNCAS, et la CBAO y ont implanté des agences locales. A cela s'ajoutent les mutuelles d'épargne et crédit qui assurent la microfinance. Cependant, des efforts restent encore à faire dans la mesure où certaines catégories sociales ont toujours du mal à trouver des réponses adéquates à leurs besoins de financement.

La commune assure le ramassage et la collecte des ordures ménagères au niveau des marchés et de la gare routière.

Carte 9: Les équipements urbains de la commune de Richard Toll

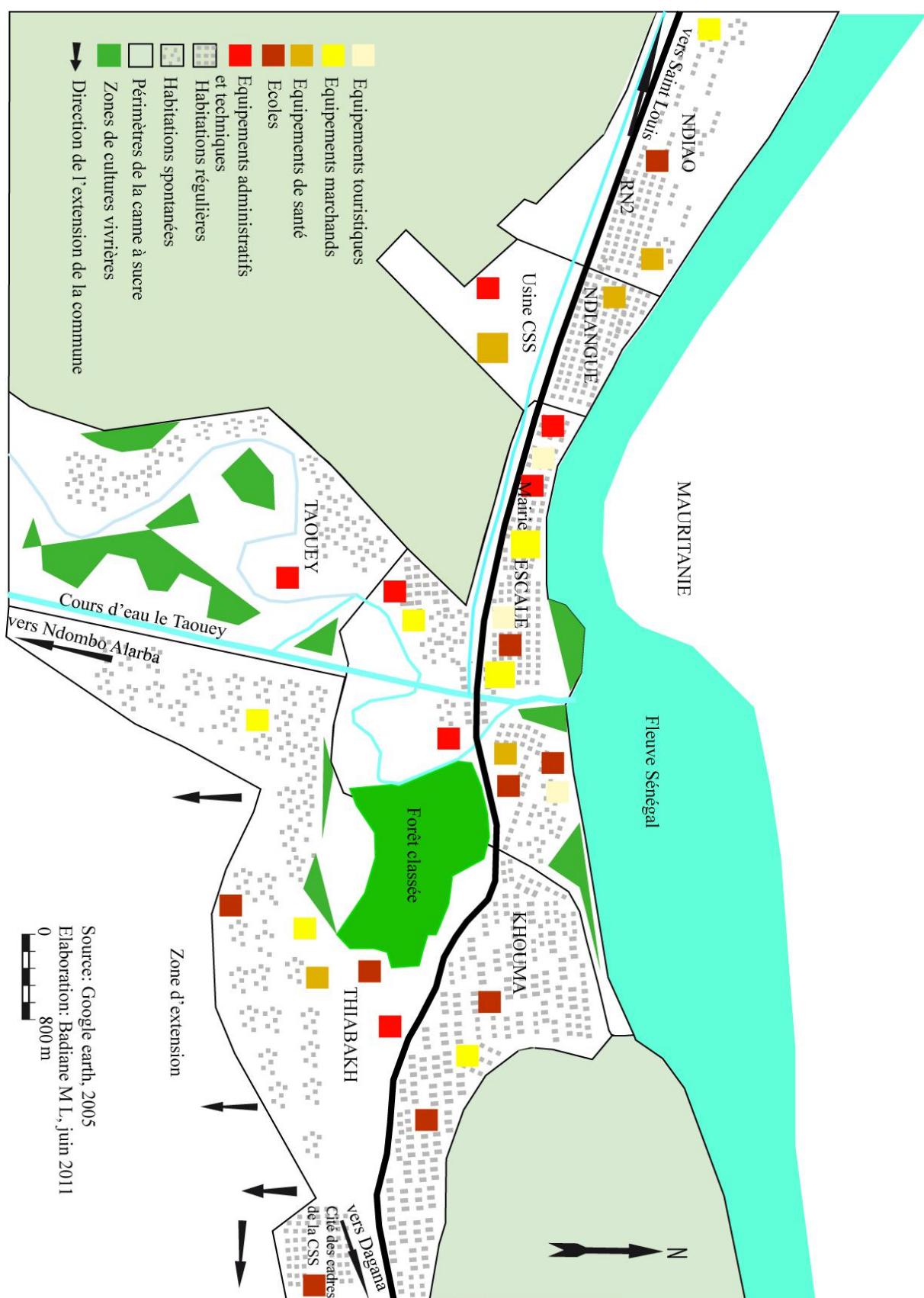


Tableau 9: Les infrastructures et Equipements de la commune

<u>Domaines</u>	<u>Infrastructures</u>
Administrations et services publics	Hôtel de Ville, Services déconcentrés, ONG, SONATEL, SDE, Poste, SENELEC...
Boulangeries	Ndiangué, Mbassine Kébé, Khouma.
Communication	Stations Radio (Dunya FM, Sud FM), Ponts (Sermat, Taouey)
Education	Collèges, Lycée, Ecoles Primaires, Bibliothèque, Ecoles maternelles, Centre de Formation professionnel, Case des Tout-petits.
Essenceries	02 stations Shell.
Finances	CBAO, BICIS, Mutuelles, CNCAS.
Grandes entreprises	CSS, SAED...
Loisirs	Cinéma, Bars officiels, Dancings...
Santé	Postes de santé, Cliniques dentaires, Pharmacies, Centre de dépistage
Sécurité	Sapeurs pompiers, Gendarmerie.
Sport	Stade Municipal, Terrain de Basket.
Tourisme	Hôtel gîte d'étape, Hôtel la Taouey, Auberge de la Cité, Folie du Baron Roger
Transport	Gares routières, Aérodrome.

Source : Mairie de Richard Toll, 2006.

La liste des infrastructures présentes dans le périmètre communal n'est pas exhaustive. Cependant le tableau n°11 donne un aperçu de l'état d'équipement de la commune sucrière. La zone d'influence des infrastructures varie en fonction de leur pouvoir de polarisation. C'est l'exemple du centre de santé de la CSS qui polarise l'ensemble des villages environnants et même de la ville de Rosso. Sur le plan commercial, il n'est pas rare de voir un habitant de Dagana aller s'approvisionner chez les grossistes de Richard Toll qui abrite les plus grandes banques du département de Dagana. Le Lycée de Richard Toll accueille des élèves provenant

des localités de Rosso, de Ronkh, de Mbane. D'autres difficultés résident dans l'insuffisance de salles de classe et les problèmes d'accessibilité géographique de certains quartiers de la commune. Les élèves résidents des quartiers de Ndiangué et de Ndao éprouvent d'énormes difficultés pour se rendre au Collège 2 situé à la périphérie Est de la commune. Les capacités d'accueil du collège 1 ne permettent pas d'absorber toutes les cibles des quartiers environnants et les autorités ont été dans l'obligation d'orienter des élèves issus de quartiers éloignés. Le secteur touristique n'est pas en reste. La commune compte deux hôtels qui accueillent souvent des séminaires et d'une auberge. La participation du secteur touristique à l'économie locale encore faible malgré l'existence d'un certain nombre de site comme la folie du Baron Roger qui est un modèle architectural, la proximité de Richard Toll avec le parc national des oiseaux de Djoudj et la richesse culturelle de l'ancien royaume du Oualo.

I.3/ L'artisanat, un secteur d'appui à l'économie

Il constitue un secteur très porteur dans la commune de Richard Toll qui abrite nombreux artisans venus d'horizons divers. Il existe plusieurs types d'artisanat dans la commune : l'artisanat d'art, l'artisanat de production et l'artisanat de service. L'artisanat de production est, en grande partie, dominé par l'informel. Il s'agit essentiellement de menuiserie, cordonnerie, la maçonnerie, de la couture, de la confection, et des réparations diverses. En artisanat de service, ce sont la mécanique et l'électricité et pour l'artisanat d'art, la teinture, la bijouterie, le tissage et la fabrication de natte. Selon l'audit organisationnel et financier de la commune de Richard Toll de 2001, il existait 3 119 unités artisanales en 1998. En 2006, environ 253 artisans se sont organisés en GIE affilié à la chambre des métiers de Saint Louis. Le GIE bénéficie de l'appui du projet PROMART grâce à la dotation de matériels, d'outillages et de local devant servir de siège. Dans le cadre d'un meilleur encadrement du secteur, le GIE a mis en place une mutuelle d'épargne et de crédit en vue d'assister les artisans aux besoins de financements productifs. Il en est de même pour l'Agence pour la Promotion et le Développement de l'Artisanat (APDA) qui est prête à financer la construction d'un village artisanal. Cependant, le choix d'un site adéquat est encore source de divergence entre communes, artisans, bailleurs et populations).

La commune n'est toujours pas dotée de village artisanal. Cette situation amoindrit les perspectives de développement du secteur. La dispersion des ateliers artisanaux dans les quartiers et le problème d'écoulement des produits restent encore une préoccupation pour

l'ensemble des acteurs de la filière. Par ailleurs, faute de moyens, on note une insuffisance notoire de l'appui des autorités municipales au secteur.

Encadré 2 : Témoignage d'un artisan à Richard Toll

Je m'appelle Papis, je suis originaire de Saint Louis. Je suis serrurier depuis 11 ans ici à Richard Toll. Après mon échec à l'entrée au collège, ma mère m'a amené dans un atelier géré par son ami pour l'apprentissage du métier de serrurier communément appelé « clé-minute ». Après 6 ans de formation sanctionnée par un diplôme, je suis venu m'installer dans cette ville car non seulement je suis le seul à exercer ce métier mais aussi parce que le marché est saturé à Saint Louis où je ne voulais pas concurrencer mon patron et mes collègues.

Avant mon arrivée, les habitants de la commune étaient obligés de se déplacer jusqu'à Saint Louis pour commander leurs clés ou réparer leurs serrures. Maintenant, depuis que je suis là, ca va, ils viennent juste dans mon atelier pour avoir ce qu'ils veulent.

En ce qui me concerne, je gagne bien ma vie, j'ai acheté une maison à Thiabakh où je loge et j'ai aussi réussi à acheter mon atelier que j'ai loué pendant des années. Maintenant, j'ai gagné tout le marché de la CSS et de plusieurs entreprises qui commandaient à Saint Louis. Il m'arrive souvent d'aller intervenir jusqu'à Dagana, la commune voisine et même dans les villages environnants. Ainsi j'ai agrandi mon atelier sis à Escale et j'ai recruté deux employés (apprentis) qui peuvent travailler pendant je suis en intervention à domicile.

Mais, je dois dire que mon chiffre d'affaire dépend de la bonne santé de la CSS et de ses salariés, les 8 et 22 du mois, jours de paie de l'entreprise, sont des moments de fortes affluences et fortes demandes de services. « Quand la CSS s'éternue, toute la ville de Richard Toll s'enrhume » dixit Papis, 2008.

I.4/ Un transport intra urbain dominé par l'hippomobile

La commune de Richard Toll est reliée au reste du Sénégal par des axes majeurs : la RN2 et le fleuve. Elle est dotée d'un aérodrome avec une piste d'atterrissement des moyens porteurs. Le transport aérien est existant dans le cadre commercial : il assure juste le déplacement des hauts cadres de la CSS et occasionnellement des autorités de l'Etat. Pour les déplacements internes, elle dispose de trois principaux modes de transport : le transport hippomobile, le transport fluvial et le transport automobile.

La calèche représente le principal moyen de locomotion dans la commune (photo n°8). Cette dernière vit au rythme des galops de chevaux. Selon les statistiques communales de 1998, sur les 453 unités de transport que compte la ville, 245 sont des calèches soit 54% des moyens de transport. Pourtant, il existe un nombre important de « *borom saret*⁸⁵ » qui échappe au recensement car non seulement ils ne paient pas la taxe communale mais aussi ils ne sont que des transporteurs occasionnels. Ils sont tantôt transporteurs, tantôt agriculteurs, tantôt saisonniers à la CSS. Ils assurent le transport intra urbain. Mais, l'inexistence d'espaces aménagés pour le stationnement des calèches crée des problèmes de mobilité (exigüité des routes, embouteillage). En outre, les voies de circulation non aménagées dans les quartiers restreignent les déplacements des personnes et des biens.

Photo 14: Un mode de transport urbain florissant



Source : Badiane, 2008

Le transport hippomobile est le principal moyen de circulation communale. Une calèche peut transporter trois personnes, y compris le conducteur et près de 100 kg de bagages.

⁸⁵ Conducteurs de calèche, cocher

Le parc automobile est vétuste ; la voiture constitue le second moyen de transport après la calèche. L'état actuel du parc ne permet pas de satisfaire la demande de la population notamment pour le transport de produits manufacturés et des produits agricoles. Le parc automobile compte 37 taxis urbains, 21 taxis interurbains (7 places), 6 minicars (14 places), 15 camionnettes qui assurent le transport interurbain (PIC). Cependant, l'inexistence d'espaces de stationnement aménagés constitue de réelles contraintes de développement du secteur. Le secteur des transports dispose d'atouts réels sur lesquels il peut s'appuyer pour son développement. La commune polarise beaucoup de localités dont les habitants se déplacent de manière quotidienne sur Richard Toll pour divers besoins.

Les voitures occupent de manière anarchique les espaces disponibles le long de la route nationale. Une nouvelle gare routière est construite à Khouma (nord-est de la ville) mais jusqu'à nos jours, la date de sa mise en service est toujours l'objet de débat entre les autorités municipales et les professionnels des transports.

Le transport sur le fleuve Sénégal et sur le Taouey souffre de manque de quais d'embarquement et de débarquement des personnes et de biens. Avec 25 pirogues recensées, ce mode de transport offre de réelles possibilités d'évacuation des produits halieutiques et agricoles vers la moyenne vallée et constitue une alternative à la vétusté du parc automobile. Grâce à son pôle agro-industriel, Richard Toll polarise plusieurs localités particulièrement son arrière-pays (Rosso, Dagana, Mbane, Ross Béthio etc....). En effet, la diversité de l'offre de transport (fluvial, automobile, hippomobile) et la dynamique des mouvements migratoires induits par l'industrie sucrière font de Richard Toll un centre urbain en croissance.

Ainsi, la commune de Richard Toll, de par sa position dans le delta (à mi-chemin entre les communes de Dagana et de Rosso) joue un rôle important dans l'économie régionale. Elle constitue un centre dynamique dans les relations ville/campagne et dans une moindre mesure dans les relations économiques entre le Sénégal et la Mauritanie. L'agro-industrie organisée autour de la CSS et des rizeries a été à la base du développement de la ville. Les potentialités de Richard Toll ont contribué, d'une part, à la relance de l'économie urbaine, notamment, la création d'emplois et l'émergence des PME et PMI et, d'autre part, à la croissance démographique et spatiale de la ville.

II/ Une croissance démographique rapide

Hormis la ville de Saint Louis, Richard Toll est la commune la plus peuplée de la vallée du fleuve Sénégal. Sa croissance rapide est consécutive à la dynamique économique

essentiellement liée à l'exploitation des casiers rizicoles et surtout à la présence de l'agro-industrie sucrière.

Aujourd'hui le développement de l'agglomération a attiré de nombreux migrants dont l'activité professionnelle est dépendante de l'agro-alimentaire. On trouve ainsi à Richard Toll une population hétérogène formée de plusieurs catégories sociales.

II.1 / L'évolution de la population de Richard Toll

Selon les résultats définitifs du recensement général de la population et de l'habitat (RGPH), la population de la commune est de 42 621 habitants. En 2005, elle atteint 46 547 habitants. La population est composée en majorité de wolofs (65%), de Pulars (18%), de Maures (4%), de Diolas (3%) et d'autres ethnies du pays et de la sous région (10%) (Tableau n°10).

Tableau 10: La composition ethnique de la population de Richard Toll

Ethnies	Nombre	Pourcentage (%)
Wolofs	30 255,55	65
Pulars	8378,46	18
Maures	1861,88	4
Diolas	1 396,41	3
Autres	4 654,7	10
Total	46 547	100

Source : Pic 2007

La ville de Richard Toll représente la deuxième agglomération de la vallée. Elle concentre environ 25% de la population urbaine de la vallée soit 6% de population totale de la vallée. En tant que pôle de développement régional, Richard Toll doit sa forte croissance à son essor économique qui a engendré plusieurs activités pourvoyeuses d'emplois. Sans fonction administrative, elle continue d'être un centre de convergence pour une bonne partie de la population active du pays.

Les données, tirées des recensements de 1976, 1988 et de 2002 (tableau n°11, figure n°2), nous permettent d'analyser la tendance à la baisse du taux d'accroissement de la population de Richard Toll.

Tableau 11 : L'évolution de la population de Richard Toll (1976 – 2005)

	1976	1988	2002	2005
Effectifs	13 304	29 611	42 621	46 547
croissance annuelle	12,94 %	6,89 %	2,8 %	2,5 %

Source : DPS, 2002

L'analyse comparative des taux de croissance de 1976 à nos jours, prouve une décroissance continue entre ces deux périodes. Richard Toll a connu, au cours de ces deux dernières décennies, le plus fort taux d'accroissement de la population avec 7 à 8 % par an dans la période de la montée en puissance de la CSS, de 1970 aux années 1980. Le taux record de croissance enregistré (13%) en 1976 s'explique par l'installation en 1970 de la CSS qui a drainé un nombre important de ruraux et de citadins. Les résultats du recensement de 2002 montrent que même si la population urbaine de Richard Toll continue de s'accroître, son taux d'accroissement annuel connaît une baisse. Cette situation s'explique par le développement d'activités agricoles dans les autres localités du delta (Ross Béthio) et par les limites de la CSS d'absorber toute la main d'œuvre disponible.

Quant à l'effectif de la population, il a été multiplié par deux entre 1976 et 1988, passant de 13 304 habitants à 29 611 habitants, soit un taux d'accroissement annuel de près de 13 %. La dynamique démographique est le fruit d'un développement économique et social émergent qui s'illustre par :

- la création de casiers rizicoles à partir de 1947 et l'implantation d'une rizerie dans la ville qui ont favorisé le développement de la culture irriguée du riz. Cette dernière emploie beaucoup de main d'œuvre venue de l'arrière-pays et des villes voisines.
- la création de la Compagnie sucrière sénégalaise en 1970.
- l'implantation, à Richard Toll, de plusieurs organismes d'encadrement du monde rural et de recherche (SAED, Centre de gestion d'économie rurale du *waalo*, centre départemental de formation professionnelle, service départemental des Eaux et Forêts etc.)
- la proximité de la commune de Rosso Sénégal, dont le rôle de carrefour frontalier a favorisé le développement du commerce dans la ville de Richard Toll.
- la sécheresse des années 1970 qui a favorisé l'exode de ruraux vers le delta, en général, et Richard Toll, en particulier.

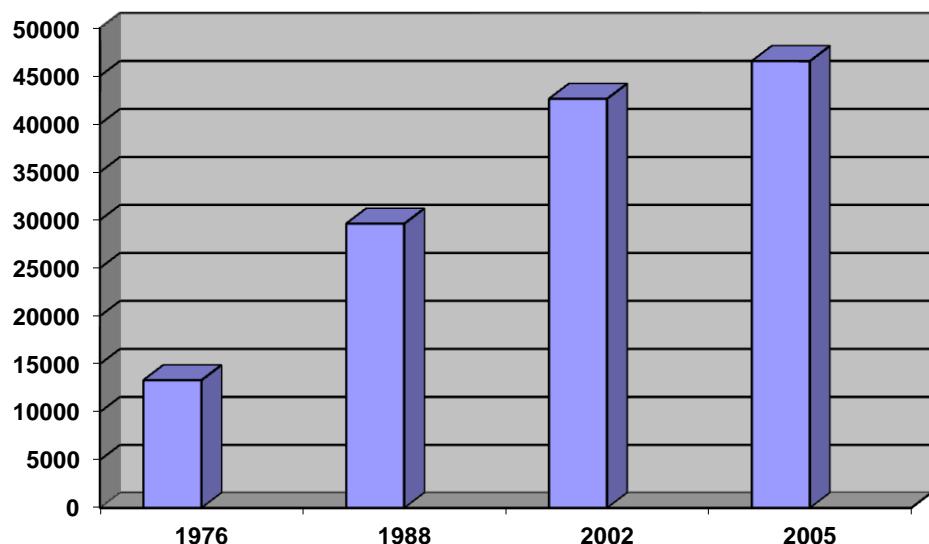
Ainsi, la croissance démographique qu'a connu la commune de Richard Toll est intimement liée son essor économique symbolisé par la création de casiers rizicoles et le développement de l'agro-industrie sucrière. « *Depuis son démarrage, l'activité agro-industrielle omniprésente a ainsi contribué à façonner un environnement spécifique unique dans la vallée du fleuve Sénégal, en transformant le peuplement et le bâti originels mais également en aménageant les canaux d'irrigation et de drainage profonds, sans commune mesure avec les besoins de la riziculture environnante* »⁸⁶. La dynamique de croissance a amené les autorités à

⁸⁶ Sarr C et Piermay J L, 2007.

ériger la localité en commune en 1980. Le développement de l'agro-industrie a favorisé l'essor démographique de la commune surtout entre 1970 et 1980 avec un taux d'accroissement de près de 13%. Une phase de stagnation est notée à partir des années 1990 (7%) avant de se stabiliser autour de 2,5% en 2005.

Figure 2: L'évolution de la population de Richard Toll (1976 – 2005)

Population en 2002

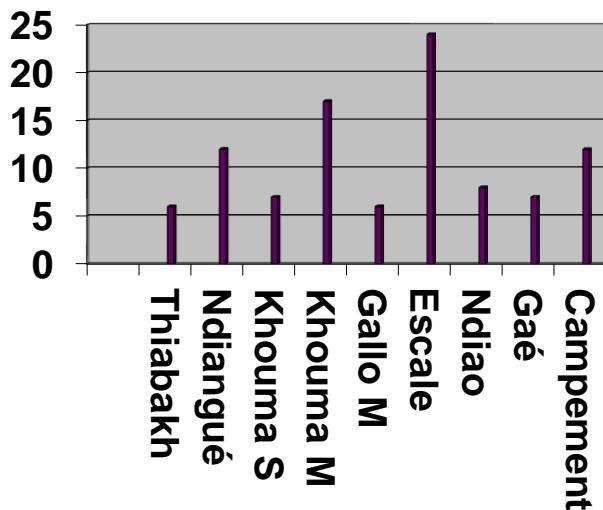


Source : DPS, 2002

La population de Richard Toll est très inégalement répartie dans l'espace communal (figure n°3). Le centre ville abrite l'essentiel des services urbains et polarise près de 25% de la population communale. Les quartiers alentours (Khouma, Ndiangué et Escale) concentrent un nombre important de citadins. Ces quartiers sont situés le long de la route nationale, donc plus accessibles. Les quartiers les moins peuplés sont ceux situés à la périphérie de la commune. Il s'agit essentiellement de Thiabakh qui souffre de son enclavement par rapport à la route nationale. C'est un quartier dortoir très excentré par rapport au centre-ville.

Figure 3: La répartition de la population estimée par quartier

Population en pourcentage



Source : PIC, Richard Toll, 2007

II.2/ Une dynamique démographique liée à l'essor économique de Richard Toll

La commune de Richard Toll est une des rares villes de la vallée où l'émigration des jeunes et l'exode rural sont moins fréquents. Les actifs sont soit des employés de la CSS soit des agriculteurs dans les aménagements hydroagricoles de la SAED, soit des commerçants.

L'implantation de la CSS a engendré une forte immigration de jeunes actifs venus travailler dans les casiers de canne à sucre et dans l'usine sucrière. Ainsi, l'évolution de la politique de recrutement du personnel permanent et des saisonniers a fortement pesé sur la structure de la population. Une telle situation montre l'importance de la population active, notamment en âge de travailler. En d'autre terme, la structure de la population met en lumière l'influence déterminante que joue la recherche d'un emploi à Richard Toll.

Le lycée et les collèges qu'abrite la commune polarisent les localités de Rosso, de Ronkh et de Mbane situés à près de 10 km. De nombreux jeunes collégiens originaires de l'arrière-pays viennent chaque année grossir le poids démographique de la ville. Par conséquent, la population immigrée scolaire contribue à maintenir un taux de masculinité relativement élevé car le nombre de garçons collégiens (65%) reste plus important que celui des filles. Au niveau national également, le sex-ratio est favorable aux hommes (50,3%). Les départs de la campagne vers la ville touchent d'avantage les garçons que les filles. L'arrivée régulière d'un nombre important de jeunes, contribue aussi à un rajeunissement de la population urbaine.

Cette dynamique est d'avantage renforcée au cours des années 1980 avec la politique d'aménagement hydroagricole de la SAED qui a favorisé la conversion de beaucoup de jeunes sans emploi dans la riziculture. Par ailleurs, le développement de l'activité économique induite par la CSS a entraîné l'installation, dans la commune, de nombreux salariés du bâtiment, de l'artisanat de production et de service.

Cependant, suite aux difficultés de plus en plus croissantes d'insertion dans le secteur agroindustriel, le phénomène d'immigration a connu une légère stabilité à partir des années 1990. Une telle situation a engendré une baisse considérable du taux d'accroissement de la population de la commune. Aujourd'hui, malgré la mise en valeur du delta, la dynamique reste stable et la plupart des statisticiens ont revu leur estimation démographique à la baisse.

III/ Un développement spatial contraignant

Le développement spatial de la ville de Richard Toll est le fruit d'une longue évolution. En effet, la commune s'est développée à partir d'un noyau, le quartier « Escale » (carte n°9). Ce dernier, loti avant l'indépendance, est situé entre le fleuve qui fait frontière avec la Mauritanie et la RN2 (Dakar-Saint Louis-Matam). Aujourd'hui, c'est le quartier d'affaires de la commune. Il abrite la presque totalité des équipements de l'administration, des services et des banques et des structures d'encadrement du monde rural. Le quartier « Escale » jouit, ainsi, de son accessibilité et son rôle d'ancienne escale fluviale pendant la période coloniale. Le quartier est traversé par la Taouey (un défluent du fleuve) et limité à l'est par le canal d'irrigation de la CSS. Richard Toll comprend plusieurs quartiers.

A l'est de Richard Toll « Escale », se situe le quartier de Khouma limité au nord par les périmètres irrigués de la CSS et au sud par la RN2. Il est localisé à la périphérie de la ville notamment en direction de Dagana. Le quartier regroupe Khouma Peul, Khouma Wolof et Gallo Malick. Implanté dans une cuvette, ce vaste quartier d'habitat irrégulier fait l'objet d'une restructuration et de régularisation en cours d'exécution. Il s'agit d'un quartier qui tend à suppléer « Escale » de son rôle de centre-ville. On remarque une délocalisation de plus en plus croissante de plusieurs infrastructures urbaines vers ce quartier, plus spacieux. Il abrite la nouvelle gare routière et le nouveau marché central. En d'autre terme, la plupart des nouvelles infrastructures urbaines est implantée à Khouma.

A l'ouest de Richard Toll « Escale », notamment à l'entrée ouest de la ville (en provenance de Saint Louis ou de Rosso) se localisent les quartiers de Ndiao et de Ndiangué. Situés entre le fleuve et la RN2, les quartiers souffrent de leur position excentrée par rapport au reste de la

commune. Ils ne possèdent plus de possibilités d'extension. Ils se sont développés tout au long du tracé de la route nationale. Ils sont, en partie, localisés sur des sols peu aptes à l'urbanisation du fait de la remontée de la nappe salée qui attaque les fondations des habitations. Le quartier de Ndiangué abrite l'usine sucrière.

Au sud de la RN2, se situent deux principaux quartiers : Campement ou Taouey et Thiabakh. C'est la seule zone qui offre des possibilités d'extension de la commune :

- Comme son nom l'indique le quartier de Campement était densément occupé par des campements qui sont devenus de vrais villages gravitant autour de la Richard Toll. C'est par la suite qu'ils ont intégré l'espace communal sous le nom de Campement ou Taouey pour faire allusion au canal du fleuve Taouey⁸⁷ qui traverse le quartier en direction du lac de Guiers. De nos jours, il s'agit d'un quartier très exigu situé entre le canal et les périmètres sud-ouest de la CSS. Par ailleurs, c'est un quartier non loti où coexistent habitats et terroirs de culture.

- Situé entre le canal du Taouey et la piste qui mène à l'aérodrome, Thiabakh est un quartier spontané apparu au cours des années 1980. Il était jadis une forêt classée appartenant aux Eaux et Forêts. Ce déclassement a été l'objet d'une longue bataille juridique entre les Eaux et Forêts, la municipalité et les bergers peuls qui occupaient Thiabakh d'une manière illégale. Après moult tractations et pour des enjeux électoraux, un accord est trouvé entre les différents protagonistes. Il s'agit, d'abord, d'un respect des normes urbanistiques de lotissement par les bergers ; ce qui permet de prévoir la largeur des voies de communication, l'assainissement et l'alignement des constructions. Ensuite, la municipalité, de son côté, accepte la reconnaissance administrative du quartier en légalisant son caractère spontané. Enfin, en lieu et place de « forêt classée », la zone est déclarée « zone sensible » pour permettre aux Eaux et Forêts d'y avoir accès. Cette solution trouvée à l'amiable a permis de limiter les frustrations entre les différents protagonistes.

Aujourd'hui Thiabakh accueille la population additionnelle de la commune et constitue un grand quartier incontournable dans l'armature urbaine. Il est la seule zone où il existe encore des possibilités d'extension de la commune. La construction de la cité des cadres de la CSS dans ce site reste un exemple concret. De toute évidence, la configuration du site présente des contraintes pour le développement urbain. Malgré ses potentialités, Thiabakh est encore

⁸⁷ C'est un défluent naturel du fleuve Sénégal en période de crue. Il permet d'alimenter le lac de Guiers qui est la plus grande réserve d'eau douce au Sénégal. Ce couloir d'eau sert aussi d'abreuvoir aux troupeaux des localités qu'il traverse et permet aux riverains de pratiquer le maraîchage.

faiblement relié au centre-ville. Des pistes latéritiques et poussiéreuses restent les seules voies d'accès à Thiabakh.

Carte 10: L'occupation du sol dans la commune de Richard Toll



Source: Google earth, 2005
Elaboration: Badiane ML, juin 2011

III.1/ Les contraintes du site communal

La problématique de l'aménagement de la commune de Richard Toll reste tributaire de la configuration actuelle du site. La commune est implantée sur des levées de terres qui bordent les grandes cuvettes de décantation, inondables en période de crue et protégées par un endiguement. Le site est très bas et ne se situe qu'à 4 m au dessus du niveau de la mer. L'omniprésence de l'eau et de cuvettes inondables pose un sérieux problème d'aménagement urbain. La structure de la ville est dispersée et peu intégrée.

Richard Toll s'étend le long de la route nationale. La ville est contrainte dans son extension par des limites naturelles que constituent les plans d'eaux. La commune est limitée au nord par le fleuve Sénégal, large de 700 m, qui rend impossible toute tentative d'extension dans cette partie. Elle est traversée dans sa partie centrale par le Taouey, cours d'eau et le canal d'irrigation de la CSS (PIC, Richard Toll, 2007). Cette situation réduit l'espace habitable. Les forêts classées et les casiers irrigués constituent également une réelle contrainte au développement spatial de la commune. Le manque d'espaces et les contraintes physiques font que la ville connaît des problèmes d'extension. Les seules terres urbanisables se situent au sud-est notamment à Thiabakh et vers Ndombo Alarba.

L'enchevêtrement d'espaces de production agricole et des espaces habités notamment à Taouey et Thiabakh constitue une pratique jugée contraire aux normes urbanistiques. La croissance démographique rapide consécutive à l'implantation de la CSS a provoqué une demande exponentielle de parcelles à usage d'habitation. L'insuffisance de l'offre a suscité l'émergence d'habitats spontanés, en particulier dans les quartiers de Khouma et Thiabakh et de quartiers irréguliers, non lotis. En d'autres termes, cette situation a obligé certains néocitadins à s'installer à côté des champs de canne et des casiers rizicoles. Par conséquent, mis à part le quartier Escale, les autres quartiers sont faiblement urbanisés. Anciens villages gravitant autour du quartier originel de Richard Toll, Escale, les quartiers conservent un mode de vie rural. L'enclavement de certains quartiers périphériques (Ndiao et Ndombo) est tel qu'ils sont très faiblement intégrés à l'espace communal

Tableau 12: Le répertoire des principaux quartiers de la ville de Richard Toll en 2005

Nom du quartier	Nombre de parcelles loties	Nombre de parcelles non loties
Escale	555	30
Ndiangué		282
Khouma		652
Gallo Malik		415
Taouey	75	563
Thiabakh		302
Ndiao		274
Total	630	2518

Source: Tableau de bord des communes, DLC/ MINT, DAT/ MEFP et DUA/MUH, 1993

III.2/ Une structure urbaine éclatée

La commune de Richard Toll ne dispose pas d'instruments actualisés de planification. Elle dispose d'un plan directeur d'urbanisme en date de 1983, dont les données ne sont pas actualisées. Le PDU de 1983 découpe la ville en sept quartiers constitués de Escale et de six villages rattachés officiellement. Donc, l'urbanisation reste un phénomène récent à Richard Toll. La ville présente une forme très allongée et une structure très éclatée. « *La ville a connu une phase d'extension essentiellement linéaire succédant à une phase d'intensification des noyaux constitués par les anciens villages d'agriculteurs pêcheurs waalo-waalo et éleveurs peuls, désormais phagocytés par l'ensemble urbain*⁸⁸ ». Elle s'est développée sur les terres de levées comprises entre le fleuve, les affluents et les cuvettes inondables. La RN2 sépare la ville en deux parties faiblement reliées. La partie nord est constituée de l'Escale, Khouma, Ndiangué et Ndiao et la partie sud abrite Taouey et Thiabakh.

La zone nord s'est développée sur une mince bande de terre légèrement élevée, située entre le fleuve Sénégal et la route nationale. Elle est longue de 5 500 m et large de 960 m à Khouma et 200 m à l'Escale. Cette partie est très peu intégrée au reste la ville. Elle est séparée du sud par la RN et une vaste zone marécageuse et boisée.

La zone sud est une mosaïque de terres habitables, de forêts classées, de cuvettes inondables et de canaux d'irrigation. Elle est localisée au sud de la RN2. Elle présente une structure éclatée et très mal intégrée dans la structure urbaine. Les voiries qui existent sont en latérite et ne desservent pas toute la zone. Aussi, cette zone est-t-elle dominée par des habitats irréguliers qui ne répondent à aucune norme urbanistique.

⁸⁸ Sarr C et Piermay J L, ibid.

De façon générale, l'essentiel des déplacements se font en direction du centre-ville qui est très mal raccordé aux autres quartiers. La seule voie d'accès revêtue est constituée par la route nationale qui traverse la ville sur 8 km. Les autres axes de communication sont des pistes latéritiques, impraticables en hivernage.

En ce qui concerne l'habitat, à l'exception du centre-ville et de la cité CSS où l'on rencontre des villas de grand standing, il est, dans sa forme et dans ses fonctions, dominé par des constructions en banco couvertes de ciment. La construction en dur se développe de plus en plus dans tous les quartiers, mais ils sont sous équipés car les services urbains font cruellement défaut.

Dans le cadre d'une meilleure planification urbaine, les autorités municipales et étatiques sont en train de mettre en exécution les différents projets de lotissements et de restructurations des quartiers spontanés et irréguliers de la commune. L'Etat réalise un vaste programme de ZAC de 207 ha pour près de 6 000 parcelles et emprises pour infrastructures socio-économiques. A cet égard, la commune a un programme de lotissement de 1 528 parcelles derrière la nouvelle gare routière sur la RN2 en direction de Dagana. (PIC, Richard Toll, 2007, p 40). Dans ce même élan, la société HLM participe à l'offre d'habitat en mettant en œuvre un projet immobilier derrière la cité des cadres de la CSS. Ainsi, l'Etat et la municipalité devraient mettre à la disposition des populations de Richard Toll près de 8 000 parcelles d'habitations et d'emplacements pour des infrastructures collectives (Tableau n°13).

Tableau 13: Les lotissements réalisés au cours des 10 dernières années

Lotissements	Localisation	Superficie (ha)	Nombre de parcelles
Route de l'aérodrome	Thiabakh	11,47	128
Lotissement complémentaire	Gaé (Escale)	20,69	231
Restructuration et régulation foncière	Khouma	90	2100
Lotissement sud cité CSS	Thiabakh	98,14	1 700
			4 159

Source : Audit urbain, Richard Toll, 2000.

Dans ce contexte, l'extension de la commune de Richard Toll a engendré des problèmes d'ordre foncier. En effet, Richard Toll offre le cas d'une ville où se côtoient six régimes juridiques résultant de la réforme foncière de 1964⁸⁹. Les casiers de la CSS les plus anciens appartiennent au domaine privé de l'Etat. Les anciens quartiers comme l'Escale font l'objet de titres fonciers privés. Selon Etienne Le Roy⁹⁰, l'extension des casiers de la CSS vers les zones pionnières a été à l'origine des problèmes de transfert d'une catégorie de terre à une autre. Le passage d'une zone pionnière à une zone de terroirs fait très souvent l'objet de contestation des populations des communautés rurales environnantes. Par ailleurs, l'extension du périmètre communal a favorisé l'insertion de certains anciens villages dans la zone urbaine. Ces terres souvent situées dans les quartiers périphériques comme Thiabakh sont non immatriculées dans la zone urbaine et font l'objet de litiges entre la collectivité locale et les chefs coutumiers.

En 1972, la réforme de l'administration territoriale et locale, introduite par la loi du 19 avril 1972 permet la création des communautés rurales. Cette réforme vise à introduire la décentralisation en milieu rural, en mettant en place des structures capables d'impliquer une large participation des populations rurales dans la gestion des affaires locales. Avec cette loi, la gestion des terres est confiée au conseil rural, alors que les limites des collectivités locales restent encore imprécises. Cette nouvelle situation engendre des enjeux de taille liés à la gestion des terres entre collectivités riveraines. C'est le cas de Richard Toll et de la communauté rurale de Gaé.

La commune de Richard Toll et la communauté rurale de Gaé s'opposent sur le partage des terres. Les élus ruraux de Gaé dénoncent l'extension abusive de Richard Toll qui menace leurs terres. Le besoin de foncier constructible pour la croissance de la ville (7 à 8% par an dans la période de montée en puissance de la CSS, de 1970 aux années 1980) et les questions environnementales notamment la gestion des déchets urbains et des eaux usées péri-urbaines sont à l'origine des tensions entre la commune de Richard Toll et la communauté rurale de Gaé. L'imprécision des limites des collectivités locales due à la non correspondance entre les territoires coutumiers et les territoires administratifs issus de la décentralisation nourrit des litiges entre élus locaux et chefs coutumiers, d'une part et entre citadins et ruraux, d'autre part (Magrin, 2005, p 171). Ainsi l'attribution de terres dans les territoires limitrophes à des habitants de Richard Toll a été vivement contesté par le conseil rural de Gaé à tel point qu'un

⁸⁹Les six régimes fonciers sont : les titres fonciers privés, le domaine privé d'Etat, les zones urbaines, les zones classées, les zones de terroir, la zone pionnière.

⁹⁰Le Roy E, 1991.

arrêté sous préfectoral a dû suspendre l'affectation de terres entre 1996 et 2002. Avec une spéculation foncière de plus en plus importante, les dispositions de la loi sur le domaine national de 1964 sont contestées et sont souvent inapplicables dans certaines situations. Ainsi, la terre, source de revenus encore inexploités, reste un enjeu économique et socioculturel dans toutes les collectivités. (Diop, 2006, p 204). En effet, une nouvelle réforme foncière capable de corriger les imperfections de la loi actuelle est nécessaire pour une meilleure adaptation des politiques au contexte actuel.

Conclusion

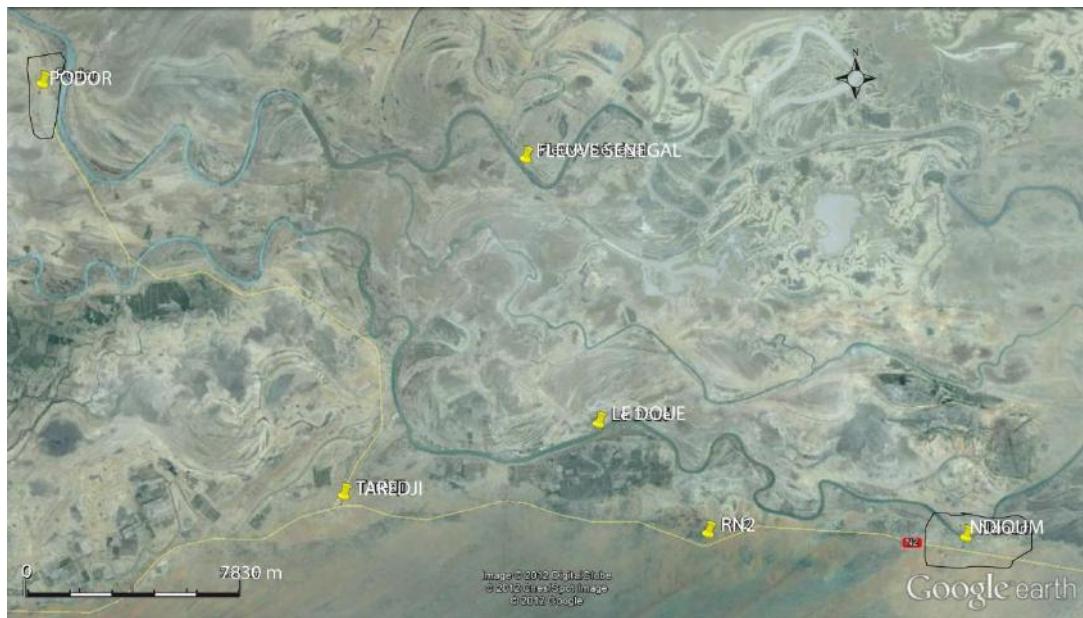
Richard Toll est une ville d'envergure nationale qui a connu un fort taux d'accroissement de sa population au cours des deux dernières décennies. Cette croissance urbaine s'est accompagnée d'une dynamique économique amorcée à partir des années 1970. La création de la CSS et la mise en place des politiques d'aménagement du delta ont eu des retombées très positives pour la ville. Cependant il faut reconnaître l'environnement urbain est menacé par la pollution de l'air et du canal de Taouey. La fumée dégagée par les chaudières de la CSS, les rejets de déchets dans les plans d'eau et l'emploi des pesticides dans les plantations représentent des risques pour la santé de la population.

N'ayant aucune fonction politico-administrative, Richard Toll a tiré profit de la perte d'influence des anciennes escales fluviales pour se hisser à la tête de hiérarchie urbaine de la vallée du fleuve Sénégal. Elle concentre plusieurs équipements publics et des fonctions de redistribution commerciale qui lui permettent de polariser son arrière-pays et de jouer un rôle important dans les relations économiques entre communes voisines comme Ndioum située dans le jeeri.

Chapitre VI: Ndioum, une ville émergente du jeeri

La ville de Ndioum (12 407 habitants en 2002) est située à 225 km de Saint Louis, son chef lieu de région. Elle est située le long de la RN2 non loin de Podor, l'ancienne escale fluviale à laquelle elle est reliée par la bretelle de Taréjji. Par ailleurs, Ndioum est séparée en deux par le Doué, un affluent du fleuve Sénégal. Le village traditionnel, aujourd'hui devenu un ancien quartier se trouve dans l'île à Morphil⁹¹ et est relié par un bac aux quartiers plus récents qui se sont développés de part et d'autre de la route nationale. Ndioum, de par sa situation de carrefour et de contact entre la zone du *waalo* au nord et celle du *jeeri* au sud, s'est dotée de fonctions essentielles lui permettant d'exercer une forte concurrence à Podor. Elle valorise un carrefour entre la route nationale, une piste qui dessert le Ferlo et un point d'accès à un secteur peuplé et actif de l'île à Morphil, desservie par le Doué et par la piste principale de l'île.

Photo 15 : Photographie aérienne des communes de Podor et de Ndioum



Source : Google earth, 2011

Ndioum est située à 45km au sud est de Podor. On voit en couleur jaune la route qui sépare les deux communes. Il y'a d'abord la RN2 entre Ndioum et Taréjji puis la bretelle Taréjji – Podor longue de 22km. Podor, enclavée

⁹¹ Celle-ci s'étend sur une centaine de kilomètres entre le Sénégal et le Doué, un de ses bras. C'est une zone à la fois peuplée, à fort potentiel agricole et enclavée.

est tournée vers le fleuve qui sert de frontière avec la Mauritanie. Quand à Ndioum, elle est formée entre le Doué et la RN2.

Erigée en commune en 1990, la ville de Ndioum occupe une place importante dans la hiérarchie urbaine de la vallée. Son site reste original. Le village originel de Ndioum, actuel quartier de Ndioum *waalo*, est implanté sur une levée alluviale inondable, en rive droite du Doué. En amont de Saldé, le fleuve se divise en deux bras. Le petit bras appelé Doué longe le bord méridional de la vallée et rejoint le cours principal en aval de Podor, décrivant ainsi une vaste île appelée Ile à Morphil. Le site est compris de part et d'autre du Doué, isolant ainsi l'ancien quartier de Ndioum *waalo* du reste de la commune. Les méandres du Doué recoupent des systèmes de levées alluviales souvent hautes et larges, insubmersibles ou inondées exceptionnellement. Ce sont d'anciens bourrelets du défluent du fleuve. La morphologie des sols résulte de l'action de la crue annuelle du fleuve.

La principale contrainte du site est la faible intégration de Ndioum *waalo* au reste de la commune. Un bac manuel et peu performant assure la liaison entre les rives du Doué (photo n°17). Les pirogues assurent 40% du transport quotidien des personnes et servent souvent de relais entre la ville de Ndioum et celle de Podor en passant dans le *waalo*.

En raison de sa position sur l'axe routier national et sa fonctionnalité à l'échelle départementale, elle a dépassé en taille la ville de Podor son chef lieu de département situé à 45 km.

Photo 16 : Photographie aérienne de la commune de Ndioum



Source : Google earth, 2011

I/ Une dynamique urbaine en évolution constante

Véritable pôle de croissance dans la moyenne vallée, Ndioum fait partie des centres intermédiaires qui ont permis de dessiner une nouvelle armature urbaine nationale. Grâce à sa position stratégique, elle soutient et favorise les relations ville/campagne en alimentant des flux et de circuits d'échanges avec son arrière-pays.

I.1/ L'organisation spatiale de la commune

La ville s'est développée à partir du noyau ancien notamment le village traditionnel qui s'est implanté dans l'île à Morphil⁹². Les quartiers récents se sont formés le long de l'axe routier, unique axe d'échange à l'échelle régionale. La commune couvre une superficie de 28 km². La route nationale et le Doué divisent la ville en trois parties (carte n°10). Du nord au sud, on localise Ndioum *waalo* isolé dans l'île à Morphil, ensuite Ndioum *jeeri* entre le Doué et la route nationale et le Bas *jeeri* dans la partie méridionale de la route.

- Le Ndioum *waalo* est un ancien village, berceau de la commune. Il se situe dans l'île Morphil et est séparé du reste de la commune par le Doué. Cette partie reste peu étendue à cause de son enclavement. Des pistes relient le seul quartier de cette partie nord au reste de l'île à Morphil. Il abrite une école primaire et un cimetière. Son enclavement et son caractère rural constituent le principal handicap de son extension et de sa mise en valeur.

⁹² L'île à Morphil est définie comme étant le cœur historique du Fouta. L'île à Morphil est enfermée entre le fleuve Sénégal au Nord et la rivière du Doué au Sud. Elle est formée par de célèbres villages comme Donaye, Guédé et Ngawlé. On y accède par une piste depuis Podor ou par des bacs depuis Ndioum, situé sur la route nationale 2.

Photo 17: Traversée à Ndioum du Doué par le bac



www.au-senegal.com

Source : www.au-senegal.com

Ce bac fait quatre rotations par jour pour relier l'île à Morphil au reste de la commune de Ndioum. Il permet ainsi le désenclavement cette partie du *waalo*.

- Le Ndioum *jeeri* se situe entre le Doué et la RN2, notamment sur les terres du *waalo* au nord. Il est composé de deux grands quartiers qui sont Nianga à l'ouest et Ndioum *jeeri* à l'est. Les périmètres irrigués au nord-ouest et les zones inondables du nord-est réduisent les possibilités d'extension de ces deux quartiers. L'encaissement du site a créé des poches inondables, sources de nuisances en saison des pluies. Il existe aussi à l'est une petite dépression difficile à organiser et au sud-est un défluent du Doué très raviné. Les deux quartiers abritent la presque totalité des infrastructures administratives (mairie, sous préfecture, Travaux Publics, CERP, poste de santé) et commerciales (marchés).

Carte 11: L'évolution spatiale de la commune de Ndioum

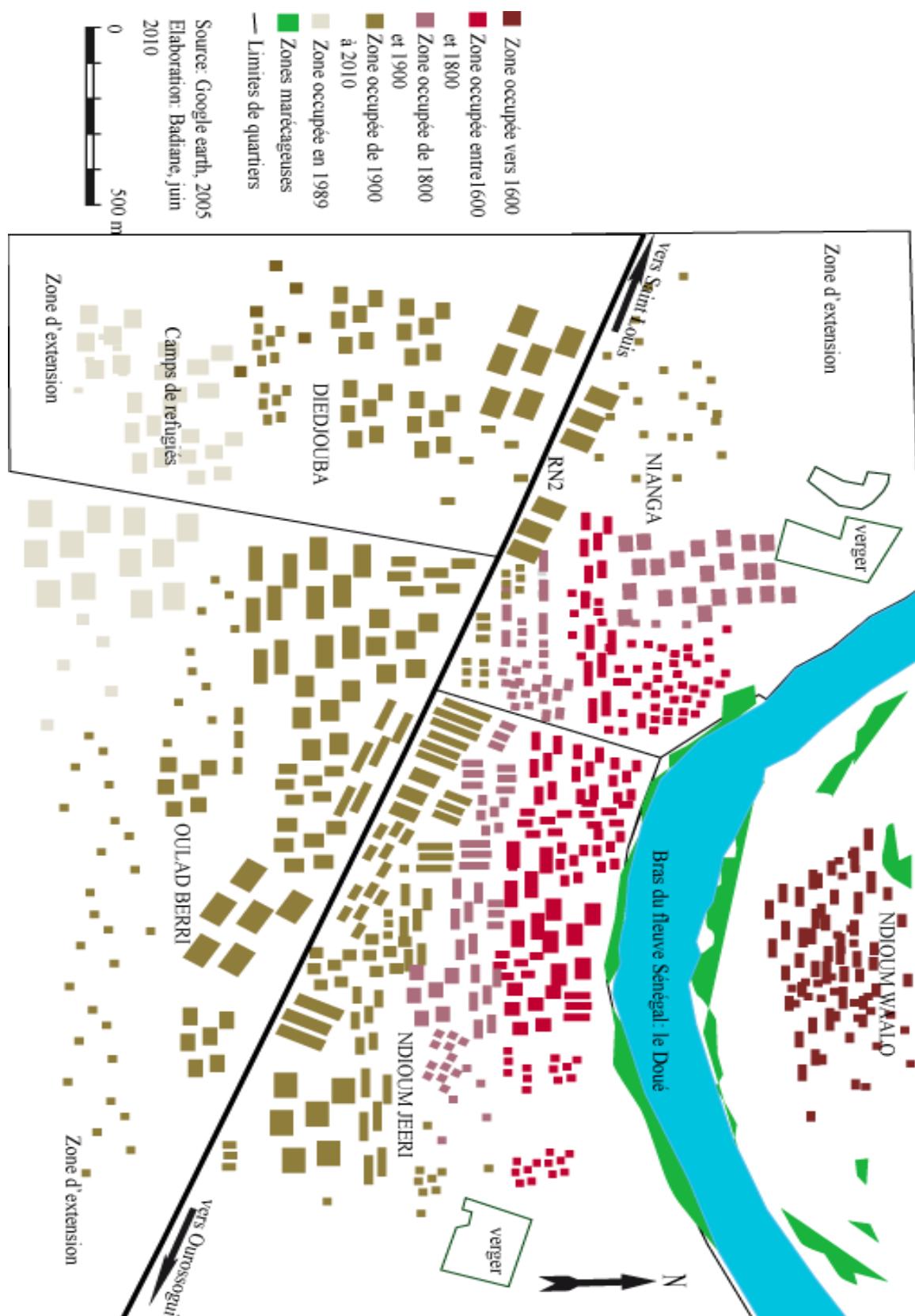


Photo 18: La mairie de la commune de Ndioum



Source : Badiane, 2008.

La mairie, faisant face à la RN2, est localisée dans le quartier de Ndioum *jeeri*. Ce dernier, très exigu, abrite les anciennes infrastructures locales d'encadrement.

- Le Bas *jeeri* se situe au sud de la RN2. Il doit son extension à la présence de la route. Cette partie comprend deux quartiers : le Oulad Berri à l'est et le Djedjouba à l'ouest qui abrite les grands équipements comme l'hôpital et le lycée. L'habitat est dispersé. Les quartiers plus récents sont assez éloignés du cours d'eau. Ils se sont développés sur des terres à faible valeur agricole (sols sableux, perméables et aptes à la construction) et favorables à l'urbanisation. Ainsi, le Bas *jeeri* offre encore des possibilités d'extension de la commune vers sa partie méridionale.

I.2/ L'évolution spatiale

La commune de Ndioum s'étend sur 5,5 km d'est en Ouest et sur 5,1 km du nord au sud. Elle couvre une superficie de 28 km². Cependant, seuls les 15 % de sa superficie sont habités. Elle couvre de vastes espaces urbanisables non encore occupés. Il s'agit des quartiers de Oulad Berri et de Djedjouba, situés sur les hautes terres méridionales de la commune, assez éloignés du cours d'eau, donc favorables à l'urbanisation.

I.2.1/ Les différentes phases de la croissance spatiale

L'absence de documents topographiques et cartographiques ne permet pas de dater avec précision les différentes phases d'extension de la ville. En effet, l'existence de Ndioum *waalo*,

village originel situé dans l'île à Morphil, constitue la première phase de l'évolution spatiale. Devenu quartier depuis la création de la ville, il est constitué d'anciennes habitations occupant un espace réduit, souvent en proie aux inondations pendant la saison des pluies. L'étroitesse du site originel a favorisé l'extension de Ndioum *waalo* sur la rive gauche du Doué. L'installation sur cette rive se justifie par le désir des populations de se rapprocher des champs du *jeeri*. Ce qui est à l'origine de la création vers 1800 du village de Ndioum *jeeri* par opposition à Ndioum *waalo*. Ce village devenu un quartier s'est étendu le long du Doué et a favorisé la création du quartier de Nianga essentiellement peuplé par des immigrants, notamment des populations maures venues de la Mauritanie. Au cours des années 1940, l'agglomération s'est étendue au sud avec la création des quartiers de Oulad Berri et de Djedjouba (carte n°10).

A partir de 1960, Ndioum devient chef lieu d'arrondissement. Ce qui lui permet d'abriter un certain nombre d'infrastructures comme la sous préfecture dans le *jeeri* qui constitue la zone d'extension de la localité. La croissance des quartiers du *jeeri* est favorisée par la construction de la route nationale qui traverse la ville d'ouest en est sur plus de 5 km et l'installation du commerce.

En 1970, un premier plan de lotissement est conçu mais il ne concerne qu'une partie de la future commune. Ainsi, l'organisation de l'espace est limitée par le type dispersé de l'habitat. Il existe de nombreux espaces libres à l'intérieur des quartiers.

Erigée en commune en 1990, Ndioum ne dispose pas encore aujourd'hui en 2012 de plan directeur d'urbanisme. Un plan de lotissement classique de 1 100 parcelles est réalisé en 1980 par le service régional du cadastre de Saint Louis. Mais, ce lotissement est conçu sans tenir compte du mode d'occupation de l'espace de la commune, ancienne communauté rurale à structure villageoise, caractérisée par une certaine occupation anarchique de l'espace (construction de maisons dans les rues, construction sans permis). Tous les quartiers ont des réserves d'espaces pour leur extension. Cependant, Ndioum *waalo* constitue du fait de son enclavement une spécificité. Sa zone d'extension s'étend au nord et à l'ouest du quartier. A l'origine, ces zones sont inondées en période de fortes crues par le Doué qui ceinture presque le quartier. Ainsi, il serait nécessaire de protéger Ndioum *waalo* de la montée éventuelle des eaux grâce à une digue de protection. Ce quartier avait bénéficié d'un alignement mais non appliqué à cause de la réticence des populations. Il est apparu, au cours de ces dernières années, que l'essentiel des extensions se font au sud de la route nationale dans les quartiers de Oulad Berri et de Djédjouba. Actuellement, seul le quartier de Ndioum *jeeri* est loti et un autre plan est en cours de finition et englobe le quartier de Nianga. Dans le quartier de

Djedjouba, la densité d'occupation du sol reste encore très faible et l'habitat est de type dispersé. Cependant, il abrite l'hôpital et le lycée qui polarisent une bonne partie de la population du département de Podor.

I.2.2/ Une faible densité d'occupation du sol

La commune de Ndioum présente une forme linéaire sur le long de la RN2. Hormis Ndioum *waalo*, qui abrite les fortes densités de la commune, l'habitat est, pour l'essentiel, de type dispersé. Ainsi, seuls les 15 % de la superficie de la commune sont habités. La densité de la population de Ndioum est encore très faible. Elle est de 26 hts/ha soit 2 fois moins que celle de Richard Toll estimée à 64 hts/ha. Une telle situation est consécutive à la nature de l'occupation de l'espace. En effet, les quartiers récents laissent apparaître de vastes espaces libres. Les zones inondables et les plans d'eau représentent plus de 47 % de la superficie communale. La ville de Ndioum ne dispose que d'une seule route revêtue (RN2). D'une longueur de 3800 m, elle sépare la ville en deux parties. Il n'existe pas de voirie communale intérieure aménagée du fait du caractère irrégulier de certains quartiers parmi les plus importants : Ndioum *waalo*, Ndioum *jeeri* et Nianga. Les eaux de ruissellement rendent les pistes presque impraticables après l'hivernage (zones inondables). La voirie communale est estimée à 8500 m.

La densité nette qui ne prend en compte que les superficies occupées par l'habitat et la petite voirie est de 55hts/ha. Elle varie très fortement selon les quartiers :

- Ndioum *waalo*, avec ses 381 hts/ha, concentre la plus forte densité de population. Ce quartier, village originel de la commune, garde son caractère traditionnel avec un habitat très dense et un faible niveau de desserte en voirie.
- Ndioum *jeeri*, bénéficiant de sa position stratégique entre le Doué et la RN2, concentre la deuxième plus forte densité de la commune avec 104 hts/ha.
- Nianga, excentré au nord-ouest, affiche une densité légèrement supérieure à la moyenne de la commune soit 71 hts/ha.
- Les quartiers les plus récents Djédjouba et de Oulad Berri, situés au sud de la RN2, abritent de vastes espaces libres. L'habitat y est très dispersé. Leurs densités semi nettes, estimées à 20 hts/ha, restent inférieures à la moyenne de la commune.

Tableau 14: La structure urbaine (m²)

Quartiers / Surfaces	Total	Quartiers				
		Ndioum jeeri	Nianga	Ndioum waalo	Djedjouba	Oulad Berry
Habitat	1990500	470 500	328200	70 500	428 700	692 600
Equipements	147 700	40 100	50 600	10 200	33 800	13 000
Plan d'eau	112 500	0	0	112 500	0	0
Zones inondables	80 900	35 200	36 300	200	4 700	4 500
Espaces verts	37 500	37 500	0	0	0	0
Voirie – Espaces libres	1785800	401 200	276 900	109 100	364 000	364 000
Surface totale	4154900	984 500	692 000	302 500	831 200	1344700

Source : Audit urbain, ADM, 2000

La structure urbaine se caractérise par un type d'habitat d'architecture traditionnelle notamment dans les quartiers anciens de Ndioum *waalo* et Ndioum *jeeri*. Les habitations sont, en grande majorité, faites de murs en briques, de toitures en terre compactée et de vérandas en structure végétale. Dans les quartiers récents, on retrouve en majorité une forme d'habitation organisée sur des parcelles plus grandes et desservies par de plus larges voies.

- L'habitat régulier

C'est un type d'habitat structuré que l'on rencontre dans les quartiers lotis. Les habitations, conformes aux normes urbanistiques, sont construites en dur avec un système de lotissement rectiligne. C'est le cas du quartier de Ndioum *jeeri* qui concentre la plupart des infrastructures administratives de la commune (sous préfecture, salle des fêtes, marché central, école 1, poste de santé etc.).

- L'habitat irrégulier

Dans ce type d'habitat, les constructions ont un caractère rural. L'habitat non structuré révèle une occupation anarchique de l'espace communal. C'est l'exemple de Ndioum *waalo*, un quartier traditionnel qui a abrité les premières habitations ayant constitué le village de Ndioum. Dans ce quartier, la presque totalité des maisons sont en banco (tableau n°15) et les

ruelles tortueuses. Le quartier regroupe des concessions réparties d'une manière aléatoire entre lesquelles des cheminements finissent par donner naissance à des rues. Avec une population attachée à ses terres, la restructuration de Ndioum sera, pour les autorités municipales, une tâche difficile à accomplir.

Tableau 15 : La constitution de l'habitat

Matières	Nianga		Djedjouba		Oulad Berry		Ndioum jeeri		Ndioum waalo		Total	
	Effectif	%	Effect	%	Effect	%	Effect	%	Effect	%	Effect	%
ciment	19	33,3	8	42,1	9	50,0	25	35,7	5	6,9	66	28,0
En banco	36	63,2	10	52,6	9	50,0	44	62,9	64	88,9	163	69,1
En paille	2	3,5	1	5,3	0	0,0	1	1,4	3	4,2	7	3,0
Total Zone	57	100	19	100	18	100	70	100	72	100	236	100

Source : enquête ménages, PIC 2004

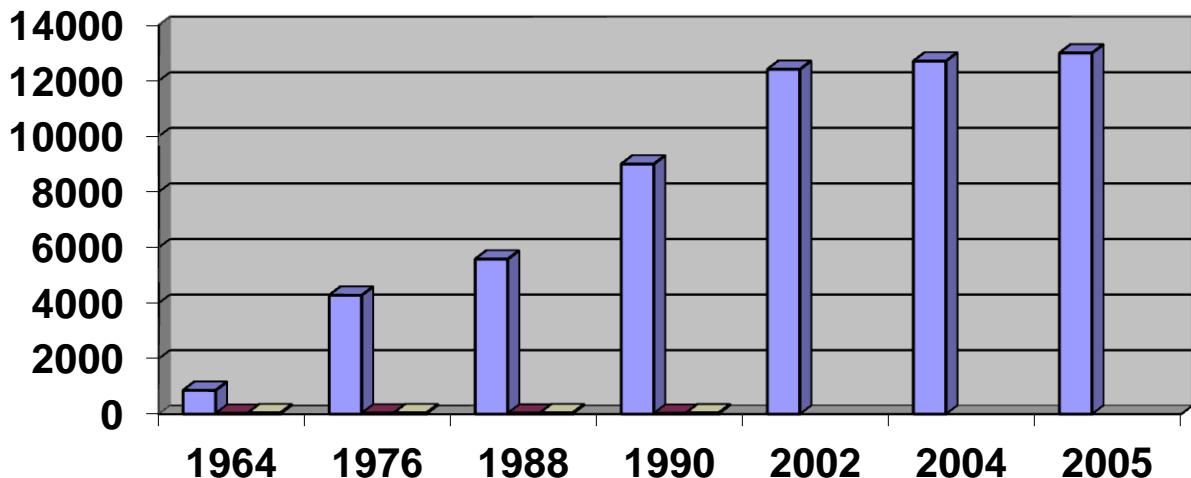
En examinant le tableau n°15, on note une prédominance des constructions en banco, soit 69% de l'effectif total. Elles constituent un type d'architecture traditionnelle très répandu dans la moyenne vallée. Dans la commune de Ndioum, particulièrement à Ndioum *waalo*, Nianga et Ndioum *jeeri*, l'habitat reste encore traditionnel. Dans les quartiers récents du sud de la RN2, les parcelles sont plus grandes, les rues plus larges et les constructions en dur plus répandues. Il s'agit d'habitats réguliers. La prédominance des constructions en banco particulièrement à Ndioum *waalo* (90%) a un impact certain sur l'environnement immédiat des quartiers. Ainsi l'extraction du banco se faisant au bord du fleuve, entraîne l'érosion hydrique et l'avancée des eaux vers les habitations. Ce phénomène est particulièrement observé dans les quartiers adossés au Doué.

II/ Une population en évolution et inégalement répartie dans la commune

De la fin des années 1960 aux années 2005, la population de Ndioum est passée 856 habitants à près de 13 000 habitants. Sur près d'un demi-siècle, le nombre d'habitants de ce village devenu commune a été multiplié par 15 (figure 4). Une telle évolution résulte d'un ensemble de facteurs liés à l'exode rural, aux programmes d'appui au développement communal (PIP en 1974) et surtout au conflit sénégalo-mauritanien de 1989. Les néo-citadins que Ndioum

continue d'accueillir sont inégalement répartis sur l'espace communal et sont de plus en plus jeunes.

Figure 4: L'évolution de la population de Ndioum de 1964 à 2005



Source : PIC, 2004

II.1/ Une population inégalement répartie dans l'espace communal

La répartition de la population par quartier est très inégale. En examinant le tableau n° 16, on remarque que les quartiers traditionnels sont les plus peuplés. Cette situation s'explique par leur position stratégique par rapport aux centres de décision et par la nature du type d'habitat généralement régulier.

Tableau 16: Répartition de la population de Ndioum par quartier

Quartiers	Nombre de concessions	Population	Pourcentage
Ndioum <i>waalo</i>	299	4053	30
Ndioum <i>jeeri</i>	491	3717	30
Nianga	257	2996	24
Djédjouba	55	962	8
Oulad Berry	66	975	8
Total	1 168	12 703	100

Source : Audit urbain, ADM, 2000 réactualisé en fonction des résultats du RGPH de 2002.

Le quartier de Ndioum *waalo* est le plus peuplé avec 4 053 hts. Il concentre plus de 32% de la population urbaine de la commune. Malgré son importante population, ce quartier ne compte

que 299 concessions. Le quartier traditionnel se caractérise par son aspect populaire, environ 12 personnes par concession.

Il est suivi de Ndioum *jeeri* qui abrite le plus important nombre de concessions soit 491. Le quartier de Ndioum *jeeri* compte 3 717 hts représentant 30% de la population de la commune. Le nombre de personnes par concession est estimé à 7. Nianga est le troisième quartier le plus peuplé avec un effectif de 2 996 hts. Les deux quartiers jouissent de leur position stratégique et de leurs fonctions administratives et économiques.

Les quartiers du sud de la RN2, Djédjouba et Oulad Berry, sont encore faiblement peuplés avec respectivement 962 et 975 hts. Le nombre de parcelles non occupées reste encore important. En effet, seule une centaine d'habitats est recensée dans chacun de ces quartiers.

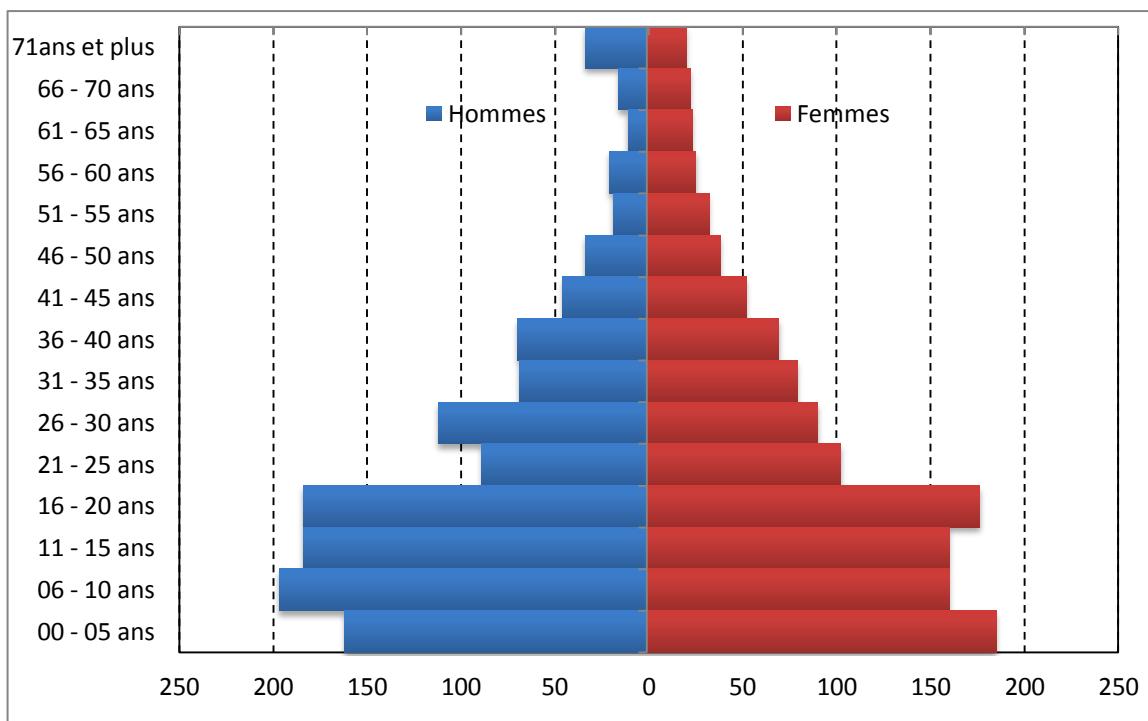
II.2/ Une population jeune et en majorité *Halpular*

D'après les résultats du recensement de 2002, la structure de la population de la commune de Ndioum laisse paraître deux caractéristiques : une prédominance des moins de 20 ans et une très large majorité du groupe *Halpular* constitué de *Peulhs* et *Toucouleurs*.

II.2.1/ Structure par sexe et par âge

L'analyse de la pyramide des âges nous permet d'évaluer la structure de la population par âge et par sexe. La population est relativement jeune, plus de 56% ont moins de 20 ans. Les plus de 60 ans ne représentent que 5% de la population. Cette structure s'explique par le taux important d'accroissement naturel de la population, d'une part et par l'importance de la migration des adultes vers d'autres lieux, d'autre part. Le sex-ratio est en faveur des femmes qui représentent 52% de la population. La pyramide révèle également une prédominance des femmes dont l'âge se situe entre 40 et 70 ans ; ce qui pourrait traduire une relative longévité des femmes par rapport aux hommes ; mais au-delà de 70 ans, le sex-ratio est en faveur des hommes. La jeunesse de la population révèle toute la problématique de la prise en charge scolaire (petite enfance, élémentaire, etc.), de l'emploi urbain et de la demande sociale en général.

Figure 5 : La pyramide des âges de la commune de Ndioum



Source : Enquête ménages, PIC 2004

II.2.2/ La répartition ethnique et socioprofessionnelle de la population

Les *Halpulars* constituent la principale ethnie dans la commune (tableau n°18). Ils représentent 95% de la population et sont suivis respectivement par les maures et les *Ouolofs* avec 3% et 2%. Les *Peulhs* et les *Toucouleurs* sont les autochtones qui habitent majoritairement les quartiers traditionnels Ndioum *waalo* et Ndioum *jeeri*. Les Maures et les *Wolofs*, installés récemment dans la commune, habitent dans les nouveaux quartiers au sud de la route nationale. Ils sont généralement des réfugiés mauritaniens chassés de la rive droite du fleuve Sénégal lors des événements de 1989 ou des victimes de l'exode rural durant les années de sécheresse.

Tableau 17: La répartition ethnique par quartier

	Nianga		Djedjouba		Oulad Berry		Ndioum <i>jeeri</i>		Ndioum <i>waalo</i>		Total	
	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%
Ouolofs	9	1,5	16	8,9	16	7,0	2	0,3	0	0	43	1,7
Pulars	607	98,4	95	53,1	214	93,0	743	98,0	729	99,9	2388	95,0
Maures	0	0,0	65	36,3	0	0,0	2	0,3	1	0,1	68	2,7
Soninké	1	0,2	0	0,0	0	0,0	10	1,3	0	0,0	11	0,4
Autres	0	0,0	3	1,7	0	0,0	1	0,1	0	0,0	4	0,2
Total	617	100	179	100	230	100	758	100	730	100	2514	100

Source: *Enquête ménage, PIC 2004*

Selon un échantillon de population enquêtée mené dans le cadre de l'élaboration du plan d'investissement communal en 2004, la ville de Ndioum détient une part importante d'élèves et d'étudiants dans sa classification professionnelle. Ils représentent plus de 35 % de la population. En outre, les activités primaires comme l'agriculture et l'élevage tendent à céder la place aux activités de services urbains. Il s'agit essentiellement du commerce, de l'artisanat, du transport, de l'administration et de l'industrie.

Tableau 18: La répartition socio- professionnelle sur un échantillon estimé à 15% de la population.

Activités	Total	
	Effectif	Pourcentage
Aucun	1	0,1
Elève/Etudiant	6 30	35,8
Ménage/inactif	596	33,9
Agriculture	158	9,0
Elevage	10	0,6
Pêche	4	0,2
Artisanat	59	3,4
Transport	31	1,8
Commerce	113	6,4
Industrie	24	1,4
Administration	63	3,6
Autres	71	4,0
Total	1760	100

Source : *enquête ménage, PIC 2004*

III/ Ndioum, une urbanisation récente

La ville de Ndioum, ancien chef lieu d'arrondissement, est érigée en commune par le décret 90- 1135 du 08 octobre 1990. De par sa position de contact entre la zone du *waalo* au nord et celle du *jeeri* au sud, Ndioum a connu au cours des dernières décennies une forte polarisation. Cette dernière s'explique par la construction de la route nationale à partir de 1964, qui la traverse d'ouest en est, mais aussi par sa position centrale dans le département de Podor. En outre, la présence d'équipements comme l'hôpital et le lycée, qui rayonnent dans tout le département, a renforcé les fonctions de la ville.

III.1/ La place de Ndioum dans la hiérarchie urbaine de la vallée

La commune de Ndioum est classée dans la catégorie des centres intermédiaires. Ces derniers sont des pôles de croissance ; ils soutiennent et favorisent les relations villes/campagnes. Ils alimentent et structurent les flux et les circuits d'échanges entre les villes et les campagnes. Dans la vallée du fleuve, hormis les anciennes escales fluviales qui sont des centres secondaires du fait de leurs fonctions administratives, toutes les autres communes sont des centres intermédiaires. Il s'agit de la génération des communes créées à partir des années 1990 : Ndioum et Ourossogui en 1990, Thilogne, Kanel, Semmé et Golléré en 1996, Waoundé en 1997 et Rosso en 2002. Ces nouvelles communes localisées dans la moyenne vallée ont permis de dessiner une nouvelle armature urbaine nationale.

Dans la moyenne vallée, Ndioum constitue un centre important dans l'échiquier urbain. Grâce à sa position stratégique (zone de contact entre le *waalo* - *jeeri*) et à son accès facile (RN2), Ndioum abrite les infrastructures administratives (mairie, sous-préfecture, travaux publics) et commerciales les plus importantes de la vallée (marché permanent et marché hebdomadaire du lundi). Depuis son érection en commune, la ville est devenue un centre relais dans la moyenne vallée. Elle polarise non seulement les petites villes environnantes (Niandane et Golléré) mais aussi elle concurrence le chef- lieu de département, Podor, enclavé, plus ouvert sur la Mauritanie.

III.2/ Les atouts de la commune : la RN2 et sa position géographique

L'émergence de Ndioum pendant la période post-indépendance est liée à la mise en place de la route du *jeeri* à partir de 1964. Ndioum est un exemple concret du pouvoir urbanisant de la route (photo n°19).

La route est un mode de transport qui a favorisé l'aménagement de la commune de Ndioum ainsi que son statut de leader économique dans le *jeeri*. Par ailleurs, elle a apporté des retombées économiques sur l'ensemble des villes qu'elle a traversées. En outre, la route a facilité l'accès des populations environnantes aux différents marchés et services sociaux induits par sa présence (petit commerce, écoles, hôpital etc.) ; ce qui conduit, par effet d'entraînement, à la réduction de la pauvreté dans les zones concernées et permet le désenclavement de plusieurs localités emboîtées dans la vallée profonde.

Aujourd'hui, l'essentiel de la structure urbaine s'est constituée tout au long de la route nationale (Ndioum jeeri, Nianga, Diedjouba et Oulad Berri).

Photo 19: La RN2, facteur du développement spatial de Ndioum



Source : Badiane, 2008

Cette route traverse la commune et favorise son extension vers le sud. Aujourd'hui toutes les grandes infrastructures (lycée, hôpital, case de santé, écoles élémentaires, stations services) sont localisées dans les nouveaux quartiers (Diedjouba et Oulad Berri) situés au sud de la route nationale.

III.2.1 / Rôle de la route dans l'économie locale

La route a joué un rôle structurant dont les effets ne cessent de s'accentuer. A ce propos, le rayonnement économique actuel de Ndioum n'est pas un héritage colonial mais plutôt le fruit d'une politique de désenclavement amorcée après les indépendances par les autorités. Bref, l'influence de la route reste le principal facteur de la dynamique urbaine. La route est un facteur d'intégration physique et économique du *jeeri*. La voirie aménagée constituée principalement de la route nationale, fait 3800 m. Le secteur du transport dispose d'un parc limité au niveau local à 10 véhicules (7 places). Cependant le nombre de véhicules transitant ou faisant escale à Ndioum demeure relativement important du fait de la position de carrefour. En outre, polarisant les services administratifs, l'éducation et le commerce, Ndioum compte une forte densité du flux de véhicules. Il faut noter que le flux journalier de véhicule en station à la gare routière dépasse rarement 10, alors que le flux sur la route nationale est de 100 voitures en moyenne par jour (Pic, 2004)

La route est destinée à remplir certaines fonctions traditionnelles qui sont de faciliter l'approvisionnement et l'acheminement des produits sur les marchés. En outre, elle permet la libre circulation des personnes et des biens, des services et des valeurs (commerce, culture, technologie, savoir). Elle contribue, aussi, à l'accroissement des flux d'échanges physiques, commerciaux, financiers et des facteurs de production entre les villes et même au-delà du territoire national.

Toutefois, à côté de ces fonctions traditionnelles, la route a contribué est à l'insertion de la vallée dans l'économie nationale. En effet, la vallée a longtemps souffert de sa position excentrée par rapport au reste du pays si bien qu'une bonne partie de ses activités économiques étaient tournées vers la Mauritanie. La route a permis le désenclavement de plusieurs autres localités, jadis dispersées dans le *jeeri*, d'entretenir des relations économiques avec Ndioum. Elle a contribué à l'élargissement de la taille des marchés de la région, à l'intensification et à la diversification de leurs activités; ce qui a créé un environnement incitatif favorable à la promotion du secteur privé et à l'investissement.

III.2.2 / Rôle de la route dans l'aménagement de Ndioum

L'émergence de Ndioum située sur l'axe routier a permis de mettre en évidence le rôle déterminant de la route dans l'urbanisation du *jeeri*. En effet, suite au déclin du réseau fluvial et au développement du secteur de l'automobile, la route a acquis une place prépondérante dans les infrastructures de transport. A ce titre, la structure urbaine de la commune de Ndioum

reste intimement liée au tracé routier. L'axe routier a contribué à raffermir la place des villes du *jeeri* dans les courants d'échanges. En désenclavant la zone, la route a redonné de l'importance aux anciens centres de transit longtemps marginalisés au profit des escales fluviales. Ndioum n'a pas échappé à cette dynamique. Jusqu'en 2011, la commune dispose d'un hall en bordure du marché qui faisait office de gare routière d'une capacité de 10 véhicules. Cette gare routière était occupée par un groupement de chauffeurs avec un agent de la municipalité. Elle n'était ni électrifiée ni alimentée en eau potable. La nouvelle gare routière est fonctionnelle depuis 2011.

Photo 20: La nouvelle gare routière de Ndioum



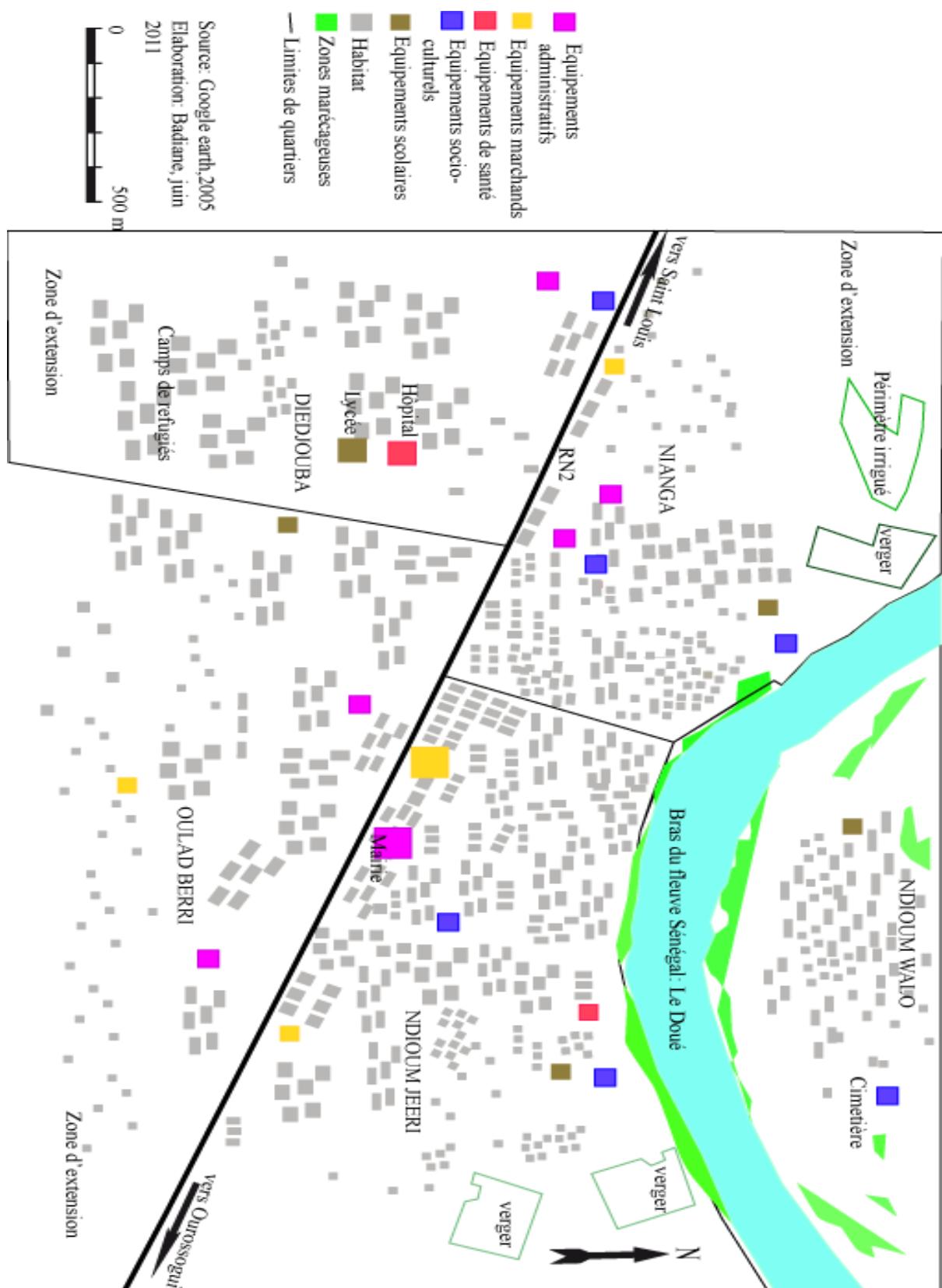
Source : Badiane, 2004

Cette nouvelle gare routière, financée par l'ADM à hauteur de 34.691.755 F cfa, est construite à la périphérie de la ville, notamment à l'entrée de la commune en provenance de Saint Louis pour désengorger le centre ville et décentraliser les infrastructures urbaines.

III.3/ L'influence de Ndioum dans la vallée

Ndioum est un centre intermédiaire caractérisé par des fonctions de portée régionale grâce à son hôpital, son lycée et son marché hebdomadaire. Elle est considérée comme une place centrale dont le rôle est de fournir des services et des biens à l'espace environnant. En raison de la portée de ses services, Ndioum se différencie des autres centres urbains de la moyenne vallée.

Carte 12: Les équipements urbains de la commune de Ndioum



III.3.1 / Le commerce, un facteur de polarisation

Les activités commerciales occupent une place importante dans l'étude de la vie des relations de la vallée et plus particulièrement entre la ville de Ndioum et son hinterland. D'une situation de survie, essentiellement basée sur le troc, le commerce est passé au premier rang des activités urbaines. Ces échanges constituent le socle des relations socio-économiques que Ndioum entretient avec les autres collectivités de la vallée ; ils se traduisent par :

- Des flux de produits manufacturés de Ndioum en provenance de Dakar vers ces localités. Il s'agit pour la plupart du tout temps des produits alimentaires ou des produits de beauté mais aussi des poissons frais provenant de Saint Louis.
- Des flux de produits agricoles en provenance des autres localités vers Ndioum. C'est le cas du bétail et de la volaille qui constituent une part importante des échanges commerciaux au marché hebdomadaire.

Ces échanges se multiplient grâce au marché central de Ndioum. Ce marché est une place centrale qui joue essentiellement un rôle de distributeur. Le potentiel de commerçants présents à Ndioum demeure relativement important. Crée en 1987, le marché dispose de 3 halls (tables et étalés), 129 souks et quatre magasins. En outre, on compte 29 souks privés, 23 cantines privées, 15 boutiques, 9 gargotes dressés le long de la RN2. A l'intérieur de la ville des boutiques sont éparpillées un peu partout dans les quartiers (Pic, 2004).

La proximité de la commune avec le monde rural joue en faveur de son évolution et de son influence dans toute la vallée. Le marché reçoit chaque jour un flux de petits commerçants et de paysans venant des villages environnants pour écouler leurs produits agricoles. En retour, ils s'approvisionnent en biens manufacturés et en équipements modernes.

L'instauration d'un marché hebdomadaire, appelé « louma » offre des opportunités d'échanges de produits divers. Il permet aux populations rurales de vendre leurs produits et en retour de s'approvisionner en denrées et produits manufacturés. Le marché hebdomadaire de Ndioum est l'un des plus grands marchés de la moyenne vallée. Il a pris une importance dans des domaines aussi divers que le commerce, l'artisanat d'art, la menuiserie, les métiers de cuir et des peaux, la couture et la mode. Chaque lundi le marché accueille des centaines de vendeurs, d'acheteurs d'origine diverse. Des camions chargés de marchandises (denrées alimentaires pour le ravitaillement des grossistes ou des fruits de la saison provenant des régions du sud) débarquent à Ndioum. Les produits sont vendus en grande quantité par des commerçants venus des localités voisines ou même par les populations locales pour leur consommation. Le lundi, jour de marché hebdomadaire, constitue un moment privilégié de

contact entre la population venue du *jeeri* et celle du *waalo*. Pour les habitants du *jeeri*, où l'élevage occupe une place importante, le marché est un lieu propice pour écouler les produits laitiers et les petits ruminants mais aussi pour s'approvisionner en denrées de première nécessité comme le riz, le mil, le maïs, le sucre et les légumes fournis par les agriculteurs du *waalo*.

L'intensification des échanges et les interactions entre la ville de Ndioum et son arrière-pays à prédominance rurale constituent le principal facteur de son influence dans la vallée. Ses fonctions commerciales constituent habituellement les principales bases de l'activité urbaine de Ndioum.

En somme, le poids relatif du commerce et des services administratifs a propulsé Ndioum au premier rang des centres économiques de la vallée et a constitué son principal facteur d'influence.

III.3.2/ Des infrastructures d'envergure régionale

Les infrastructures sociales de base comme l'hôpital et le lycée sont des pôles majeurs de la vie locale. A Ndioum, ces infrastructures contribuent au renforcement de sa puissance d'influence.

➤ **Le lycée de Ndioum**

Avant sa création en 1990, tous élèves admis à l'entrée en sixième devaient poursuivre leurs études soit à Podor, soit à Saint Louis. Ce qui avait engendré un faible taux de scolarisation au collège, surtout chez les filles. La plupart des élèves n'ayant pas de familles d'accueil dans les autres villes étaient obligés d'abandonner l'école au profit des tâches domestiques.

En 1990, date de l'érection de Ndioum en commune, le collège est créé. Désormais, tous les élèves du premier cycle de la commune et de ses environs sont admis dans cet établissement; ce qui permet aussi d'encourager la scolarité des élèves, en particulier des filles et de limiter le nombre pléthorique d'élèves dans les collèges voisins. Cependant, le problème de la poursuite des élèves persistait après l'obtention du brevet. Le lycée de Podor était le seul cycle secondaire du département. N'ayant pas une grande capacité d'accueil, l'inspection académique départementale était obligée d'orienter certains élèves vers Saint Louis distant de plus de 200 km.

En 2003, avec l'appui de la mairie, deux classes de secondes sont construites dans le collège. En 2004, le lycée s'agrandit de deux classes de premières construites et mises en fonctionnement durant la même année. Il a fallu attendre 2006 pour assister à l'ouverture de trois classes de terminale. En 2006, le lycée s'étend sur environ 18 000 m² et compte 2 500

élèves contre 1 330 élèves en 2000. Chaque année, le lycée reçoit en moyenne 235 nouveaux orientés dont 48,5 % seulement d'entre eux viennent de la ville de Ndioum (Diallo N. F.2006, p 82). Le reste des élèves vient de l'arrondissement de Gamadji Saré, de la nouvelle commune de Aéré Lao et des communautés rurales de Mboumba, Thillé, Guédé etc. Ce qui explique la puissance de polarisation du lycée entre 2000 et 2006.

La création du lycée constitue une des étapes fondamentales de la polarisation de Ndioum. En dépit de la politique de scolarisation qui se traduit par la création de collèges de proximité dans tous les grands villages et toutes les communautés rurales, Ndioum continue d'étendre son influence au delà de ses frontières en accueillant, chaque année, une centaine d'élèves originaires des centres environnants.

➤ **Les infrastructures de santé polarisantes**

Dans la vallée, Saint Louis est de loin la région la plus équipée en infrastructures sanitaires, loin devant la région de Matam. Avec une population de 802 858 habitants, la région de Saint Louis compte 02 hôpitaux, 05 centres de santé et 93 postes de santé contre un hôpital, 03 centres de santé et 63 postes de santé pour la région de Matam. Ainsi, en terme de couverture, la vallée est encore très loin des normes de l'OMS :

- un hôpital pour 448 818 habitants,
- un centre de santé pour 163 187 habitants,
- un poste de santé pour 8 254 habitants.

Ndioum abrite des équipements sanitaires qui polarisent une population localisée au-delà de ses frontières.

➤ **L'hôpital de Ndioum**

Malgré son statut de commune sans aucune fonction administrative, Ndioum abrite le premier hôpital de la moyenne vallée. L'hôpital est créé en 1976 et se situe dans le quartier Djédiouba. En 2007, il compte 100 lits d'hospitalisation et une maternité d'une capacité de 19 lits. Malgré son faible niveau d'équipement, l'hôpital polarise une bonne partie de l'arrondissement de Gamadji et accueille plus de 2 000 patients par mois. Situé au nord du pays, son rayon d'action est de 200 km. En plus du département de Podor, il couvre une partie de la région de Matam, du département de Linguère, de Dagana et de la Mauritanie. Pour l'année 2007, les patients consultés étaient au nombre de 14 316 dont 1 414 hospitalisés.

Les contractuels qui constituent 50 % du personnel sont recrutés et payés par l'hôpital. D'où le besoin de la structure de faire facturer ses services afin de générer des ressources pour mieux prendre en charge son personnel.

Aujourd'hui, l'hôpital fonctionne grâce au budget alloué par l'Etat et à la subvention du conseil régional de Saint-Louis. Pour une amélioration du plateau technique de la structure sanitaire, l'augmentation du budget est souhaitée par le directeur. Elle permettrait de réaliser l'ensemble des programmes mis en place par l'Etat. Le passage de l'Etat providence (gratuité des soins) à la participation communautaire à l'effort de santé, marque l'adoption de la stratégie dite des soins de santé primaire par le pays.

Les principaux motifs de consultations à l'hôpital de Ndioum sont le paludisme, l'hypertension et le diabète. Le paludisme est la principale maladie endémique dans la moyenne vallée. Il sévit surtout en hivernage et occasionne un taux élevé de mortalité infantile et chez les femmes en état de grossesse. Le service de la maternité avec 3 571 consultations sur les 14 316, a été le plus sollicité durant l'année 2007 à l'hôpital de Ndioum. Il est suivi de l'accueil et de la pédiatrie avec, respectivement, 2 901 et 2 551 consultants. Le nombre total d'hospitalisation s'est établi à 1 414 dont 457 enregistrées à la maternité de l'hôpital (voir tableau 19).

Tableau 19: Les activités des services de l'hôpital de Ndioum en 2007

Désignations	Consultations	Capacités	Hospitalisés	Taux de couverture	Décès
Médecine	1 771	25	371	37	87
Chirurgie	2 483	28	277	26	9
Pédiatrie	2 551	28	309	39	23
Maternité	3 571	19	457	38	14
Stomatologie	505	-	-	-	-
Accueil	2 610	-	-	-	-
Total	14 316	100	1 414	35	133

Source : Hôpital de Ndioum, in ansd de Saint Louis, 2005

Photo 21:Une salle d'hospitalisation à Ndioum



Source : ARD, 2005

Une des salles d'hospitalisation de Ndioum avec une capacité d'accueil de 100 lits. En cas d'urgence, des malades sont évacués à Saint Louis ou à Dakar, en raison des limites de l'offre de soins.

➤ Le poste de santé

Le poste de santé constitue la base de la pyramide sanitaire dans les communes au Sénégal. Celui de Ndioum est un ancien dispensaire construit en 1936. En étroite collaboration avec l'hôpital de Ndioum et le centre de santé de Podor, le poste de santé reste une structure sanitaire d'application des politiques de l'Etat en matière de prévention et de planification. Dans ce cadre, le poste de santé accueille des patients venus en consultation, mais aussi, organise des descentes sur le terrain notamment lors des campagnes de vaccination. La structure polarise les populations des communautés rurales environnantes plus particulièrement celle de Gamadji où il n'existe ni maternité rurale, ni case de santé. Avec plus de 150 patients, le lundi reste le grand jour d'affluence. Selon le chef de poste, les populations venues s'approvisionner au marché hebdomadaire profitent pour se faire soigner.

Tableau 20: L'origine des patients fréquentant le poste de Santé de Ndioum en 2005

Origine	Dodel	Ndioum	Guédé	Nianga	Gamadji	Aéré Lao	Podor	Total
Nombre en %	5	27	8	1	49	6	4	100%

Source : Diallo, N. F 2006, P 77

A Ndioum, les structures sanitaires peinent encore à satisfaire la demande de la population. L'obsolescence et le déficit chronique de matériaux adéquats poussent souvent les habitants à

évacuer leurs malades vers l'hôpital régional de Saint Louis et quelquefois vers les centres hospitaliers universitaires de Dakar.

III.3.3/ La dynamique culturelle de Ndioum

Ndioum est une commune à forte organisation communautaire. Les populations se retrouvent le plus souvent autour des organisations communautaires de base (ASC, GIE, GPF etc.) pour mener des actions de développement local. Les organisations locales travaillent en parfaite collaboration avec les organisations du département, de la région et avec des partenaires extérieurs.

L'Association pour la Rénovation de Ndioum est une structure dynamique. Elle est la principale maîtresse d'œuvre de l'organisation des premières journées culturelles de Ndioum communément appelées « 72 heures de Ndioum » en 1990 qui furent un facteur propulseur de changements significatifs : un rayonnement culturel sans précédent et l'érection de la localité en commune dans la même année. Aujourd'hui, les « 72 heures » de Ndioum représentent un festival culturel qui polarise toute la moyenne vallée notamment de Podor à Matam. C'est le plus grand rendez-vous Haalpular de la vallée où toutes les valeurs culturelles sont valorisées. Cet événement est devenu un rendez-vous de portée régionale où tout Haalpular du Fouta peut s'y identifier. En plus des expositions des valeurs culturelles (courses de chevaux, de pirogues des pêcheurs, danses et folklores traditionnels, cavalerie traditionnelle etc.), cette manifestation socioculturelle a engendré une dynamique économique et sociale qui transcende les frontières de la commune de Ndioum et de son arrière-pays. Le brassage entre les habitants de collectivités différentes ainsi que la mobilisation des autorités locales et étatiques venues parrainer l'événement pourraient renforcer les liens de complémentarité entre communes voisines de la vallée. Cette manifestation annuelle pourrait constituer un cadre intéressant de concertation pour les collectivités locales et du coup encourager une gestion intercommunautaire dans toute la moyenne vallée. Ainsi, l'aspect socio-culturel peut constituer un atout dans la dynamique de l'intercommunalité.

Conclusion

A l'abri de l'influence directe de Richard Toll, située à plus de 120km, Ndioum bénéficie d'une position de centralité relative entre les petites villes et bourgs actifs de la moyenne vallée (Podor, Nianga, Thillé Boubacar, Kaskas, Aéré Lao, Bogué en Mauritanie) (Wade C.S. 2003, 323) : commerces, infrastructures sociales de base, fonctions administratives. Grâce à sa position sur la RN2, elle exerce des fonctions commerciales et anime un important marché

hebdomadaire. Elle concentre à la fois divers équipements publics et des fonctions de redistribution commerciale sur un arrière-pays étendu, auquel elle peine à satisfaire les besoins en matière de santé.

En revanche, Ndioum ne doit pas seulement capter les investissements de l'Etat, des projets d'appui à la décentralisation, elle doit aussi jouer le rôle catalyseur du développement local et doit renforcer ses liens socio-économiques avec les autres collectivités locales à travers l'intercommunalité.

Chapitre VII: Ourossogui, ville carrefour entre le jeeri, le waalo et le Ferlo

La ville de Ourossogui est située dans la moyenne vallée du fleuve Sénégal, à 7 km de Matam, son chef-lieu de Département et de région, à 700 km de Dakar et à 430 km au nord-est de Saint Louis. Ourossogui s'est développée sur un carrefour routier : la RN2 (Saint Louis – Bakel) et la RN3 (Matam – Linguière – Thiès).

Fondée en 1839, le village de Sogui du nom du premier éleveur installé sur les lieux, était l'ancien chef-lieu de l'arrondissement de Ourossogui jusqu'à son érection en commune par décret n° 90-1135 du 08 octobre 1990. Depuis, la ville un rôle stratégique dans le département de Matam.

Disposant de plusieurs infrastructures, la ville a connu une ascension rapide dans la hiérarchie urbaine de la région de Matam. Elle est devenue une plaque tournante dans l'économie locale. Elle tend à supplanter la ville de Matam qui est le chef-lieu de région. Outre les communautés rurales de Bokidiawé, Nabadji Civol et de Ogo, la ville de Ourossogui polarise les communes de Waoundé, Semmé, Thilogne, Kanel et Matam. Il est fréquent de constater que des villes et villages d'autres départements comme Bakel aient recours aux équipements sanitaires et marchands de la commune de Ourossogui.

La proximité de la commune avec le chef-lieu de département et sa position de carrefour d'échanges lui permettent d'être en voie de devenir le pôle économique de la nouvelle région de Matam. Elle constitue un centre où converge l'ensemble des activités socio-économiques de la région. N'ayant aucune fonction administrative, Ourossogui a profité de l'enclavement de la commune de Matam pour abriter quelques infrastructures d'envergure régionale.

Ce dynamisme économique s'accompagne d'une forte croissance démographique et spatiale au cours des années qui ont suivi son érection en commune. Le tout est structuré autour d'un carrefour routier.

I/ Un pôle économique régional

L'économie de la commune est essentiellement dominée par le commerce. La commune polarise les villages environnants. Son érection en commune en 1990 a renforcé cet effet. Une diversité d'atouts explique, en partie, le dynamisme économique de Ourossogui.

I.1/ Les atouts de l'importance économique de la commune

La commune de Ourossogui est un pôle d'échange, de transit et d'encadrement du monde rural grâce à sa position stratégique. Cette dernière confère à la ville une vocation commerciale particulièrement forte. Elle attire des commerçants venus d'horizons divers, même des pays limitrophes. Par ailleurs, l'existence de groupements d'intérêts économiques bien organisés constitue les principaux atouts économiques de la ville. Des mutuelles d'épargne et de crédit appuient financièrement les activités des groupements de commerçants (UNACOIS) et des femmes membre des groupements de promotion féminine et des clubs de solidarité pour le développement. Malgré sa jeunesse, elle se positionne comme un pôle économique d'une grande envergure, particulièrement dans le domaine marchand.

Comme l'ensemble de la moyenne vallée, l'émigration constitue l'une des principales sources de revenus pour la population et d'entrée de devises à Ourossogui. Les migrants participent activement au développement économique local, facteur principal d'implantation de bureau de poste et de plusieurs banques (BICIS, CBAO, Crédit Mutuel) dans la commune (Bredeloup S, 1993), (Mainet G, 1997). La sécheresse a entraîné une situation de crise aiguë, en Afrique au sud du Sahara, qui a été à l'origine d'un exode massif de populations rurales vers les grandes villes du pays et vers l'étranger (Lericollais A, Vernière M, 1975).

En d'autre terme, la forte émigration internationale des habitants de la vallée du Sénégal au cours des années qui ont suivi la sécheresse a eu des impacts positifs. Les règles de solidarité étroite entre les migrants et leurs familles restent remarquables. Les envois d'argent périodiques que font les émigrés pour financer la construction de mosquées, d'écoles et d'autres infrastructures sociales constituent de véritables soutiens et des investissements dans leur terroir d'origine. Ils contribuent activement au développement local et à l'émergence d'une économie essentiellement basée sur le commerce et l'immobilier. Encouragés par les Etats et par leur sens de la solidarité, les émigrés influent sur les projets de développement et tentent de pallier les gouvernements dans leurs politiques de désengagement en s'associant pleinement à la vie de leur cité. A l'heure où une nouvelle ère de décentralisation souffle dans les pays africains, l'émergence d'une nouvelle dynamique urbaine ne peut se réaliser sans une

prise en compte active de la migration et de ses apports : c'est le cas de Ourossogui où grâce aux émigrés, « *l'Etat sénégalais, en proie à des difficultés économiques grandissantes, compte encore plus qu'hier sur leur contribution active au développement local, voire national...la migration s'est élargie en incluant les non migrants, qui demeurent majoritaires et dont le destin est souvent lié à celui de leurs compatriotes émigrés* »⁹³

Le commerce joue un rôle important dans l'économie. La situation géographique stratégique par rapport aux terres agricoles du « waalo » d'une part et de la zone sylvo-pastorale d'autre part fait de la commune de Ourossogui un centre de transit et un lieu d'échanges dynamiques. Les échanges génèrent des flux d'hommes, de marchandises, de capitaux, etc. Il s'y ajoute que le secteur commercial est devenu un domaine d'investissement privilégié pour les migrants de retour dans leur terroir. L'activité marchande est plutôt tournée vers un commerce en gros de produits manufacturés et en détail exercé dans les boutiques et les cantines. C'est une activité assez développée et structurée sur des étals dans les quartiers et les marchés qui approvisionnent les ménages en denrées alimentaires. Ainsi, quelques commerçants grossistes se ravitaillent à Dakar et à Saint-Louis pour ensuite faire le dispatching chez les petits commerçants ou détaillants de la ville et des villages de la région. Le baana-baana (personne qui s'adonne au petit commerce) joue un rôle fondamental dans l'économie locale et dans la société. Il achète des produits divers en gros chez les grossistes ou chez les producteurs pour ensuite les écouter en détail dans les quartiers et villages environnants. Il participe au désenclavement et permet à certains ruraux de ne pas faire la navette quotidienne entre la campagne et la ville.

Ourossogui se situe au carrefour de deux routes nationales, la RN2 qui longe le fleuve Sénégal et la RN3 qui traverse le pays par l'intérieur via Linguère. Les routes nationales qui traversent la commune et desservent les régions de Saint Louis, Louga (Linguère, Dahra), Diourbel (Touba) et Tambacounda, constituent aussi d'importants atouts de développement du secteur du commerce. Elles facilitent les relations entre Ourossogui et son hinterland car certains villageois n'hésitent pas à faire la navette quotidienne pour écouter des denrées de première nécessité, des produits agricoles, des produits artisanaux et des produits de l'élevage. Le fleuve Sénégal, passerelle naturelle entre certaines localités de la Mauritanie et celles de la rive gauche, joue un important rôle dans les échanges commerciaux. Du fait de l'enclavement des localités du *waalo* pendant tout l'hivernage, la desserte des localités situées le long du fleuve est exclusivement assurée par des pirogues motorisées de capacité différente. Ainsi, un

⁹³Bredeloup S, 1997.

nombre important de personnes et des quantités appréciables de marchandises sont transportées au quotidien d'une localité à une autre le long du fleuve. La traversée du fleuve entre les deux rives est régulièrement assurée par ces pirogues qui acheminent aussi des quantités importantes de marchandises vers les localités situées le long du fleuve en Mauritanie (Kaédi, Maghama etc.) et vice versa. Il s'agit de produits agricoles vers la rive mauritanienne et de produits manufacturés (tissus, cigarettes, chaussures, sucre, tomates, thé) vers le Sénégal. Avec la présence de l'eau au niveau des ravins durant l'hivernage, la liaison entre le *waalo* et le *jeeri* est régulièrement assurée par les pirogues par endroits (vers Thilogne, Kanel et Ourossogui). La commune de Ourossogui bénéficie de la navigation fluviale pour exercer une influence économique dans le *waalo* et même jusqu'en Mauritanie. Son nouveau marché central (6000 m²) comprend 55 boutiques, 130 cantines et 5 hangars totalisant 382 tables, auquel s'ajoutent 2 blocs toilettes de 60 m² (ADM, 2001). La commune de Ourossogui reste la ville la plus outillée et la mieux placée géographiquement pour assurer un rôle économique d'envergure régionale. En dehors des produits qui proviennent du village mauritanien de Réo et qui se composent de denrées alimentaires et de produits électroménagers, la ville de Matam s'approvisionne pour l'essentiel à partir de Ourossogui.

I.2/ la dynamique économique

Ourossogui est une ville de marché et un nœud de communication. Le dynamisme économique noté dans la quasi-totalité des localités situées en bordure du fleuve et qui se traduit par une demande en service très important, ne trouve pas de réponse dans la ville de Matam. Par exemple, par défaut de station d'essence, Matam ne parvient pas à satisfaire la demande en carburant des villages du *waalo*. La vedette dans ce domaine lui est ravie par la ville de Ourossogui. Dans le secteur de l'approvisionnement et de la vente de denrées agricoles produites localement (maïs, mil, arachide), les populations disposent de plusieurs choix. Les officines céréaliers nationales sont concurrencées par des produits issus de la Mauritanie frontalière, même si les tarifs douaniers décidés par l'Etat sont établis de façon à protéger le marché local et à favoriser les exportations.

Le secteur informel constitue le pilier de l'économie de la commune. Beaucoup de commerçants ambulants de produits de contrebande échappent aux statistiques municipales. La porosité de la frontière avec la Mauritanie accentuée par les liens de voisinage et parenté entre les habitants des deux rives rend difficile le travail de contrôle de la douane.

Au-delà de son rôle de carrefour entre le *waalo* et le *jeeri*, Ourossogui donne l'exemple de développement d'une ville à proximité d'une frontière grâce à son importance économique dominée par un commerce à dimensions régionales. Les réseaux de commerce transfrontalier ont fini par faire de Ourossogui un espace économique plus ou moins légal qui s'oppose à ceux tracés dans le cadre des frontières étatiques. Elle se détache de l'espace régional grâce à son pouvoir polarisant. Il existe un réel intérêt pour ces réseaux commerciaux informels. Ils semblent réussir là où des initiatives officielles ont échoué. Meagher (in Lavergne, 1996) se demande si ces réseaux marchands parallèles peuvent servir de moteur de l'intégration économique de l'Afrique subsaharienne remplaçant ainsi les organisations officielles. Grâce à son commerce, il existe une réelle intégration entre populations du *waalo*, du *jeeri* et Ferlo, d'une part et entre les populations des deux rives du fleuve d'autre part. A propos des échanges, le Sénégal et la Mauritanie n'appartiennent pas à la même zone monétaire. Le Sénégal fait partie de la zone franc ; sa monnaie, le franc CFA, est librement convertible. Elle a une parité fixe avec l'euro. (1euro = 655,957 F CFA). Cet avantage lui donne une forte attractivité par rapport à l'Ouguiya, la monnaie mauritanienne, non convertible.

En outre, ce commerce informel fournit de nombreux emplois. Il a de profondes implications économiques, politiques et sociales. Les produits de contrebande (sucre, thé, produits laitiers) inondent le marché local et restent très compétitifs par rapport aux produits locaux. Le commerce non officiel favorise la redistribution des revenus aux zones rurales et frontalières enclavées. Dans ce cadre, les échanges commerciaux contribuent à la promotion de la femme, à son autonomie en lui permettant d'avoir des revenus substantiels. Par exemple depuis, 1997, dix groupements de promotion féminine coiffés par l'union communale des groupements de promotion féminine de Ourossogui ont créé de petites et moyennes entreprises exerçant dans le domaine du maraîchage, de la teinture mais surtout du commerce. La politique de régionalisation initiée, à partir de 1996, a favorisé l'émergence des initiatives privées, surtout féminines.

L'expansion économique de Ourossogui au cours des vingt dernières années s'est combinée à une dynamique démographique.

II/ Une dynamique démographique hétérogène

Elle résulte des effets combinés de la croissance rapide et des impacts de la migration. Cette forte dynamique a fait de Ourossogui la deuxième commune la plus peuplée de la région juste derrière Matam, son chef lieu de département.

II.1 / La croissance de la population de Ourossogui

La commune de Ourossogui abrite une population estimée à 13 177 habitants en 2002. Avec un taux d'accroissement annuel de 5% entre 1988 et 2002, la population de Ourossogui rivalise aujourd'hui avec celle de Matam, son chef-lieu de région. Elle compte 6 533 hommes et 6 644 femmes. Le taux de masculinité reste important au niveau de la tranche d'âge des plus de 55 ans. Malgré tout le rapport de masculin reste en faveur des femmes car on note 100 femmes pour 98 hommes. Cette situation peut s'expliquer par la forte migration des hommes mais aussi par un taux de mortalité plus élevé dans la junte masculine, dû aux travaux souvent pénibles.

Tableau 21: Evolution de la population de Ourossogui (1976 – 2010)

	1976	1988	2002	2010
Effectif population	4 259	6 402	13 177	17 125
Taux de croissance	3,75 %	3,45 %	5 %	3,75 %

Source : DPS, 2002

En comparant les chiffres de la population d'Ourossogui entre 1988 et 2002, on constate que l'effectif de la population totale est passé de 6.402 habitants à 13.177 habitants, soit un taux de croissance annuel moyen de 5% au cours de la période. A ce rythme, la population d'Ourossogui devrait doubler tous les 13 ans. Entre 1988 et 2002, la population d'Ourossogui a plus que doublé. Cette évolution démographique est une réponse à la transformation d'Ourossogui en centre d'échanges économiques dynamiques. En effet, depuis les années 1990, la localité polarise sur le plan économique tout le département de Matam. L'importance des revenus de transfert envoyés par les émigrés et l'arrivée dans la localité d'une forte colonie d'étrangers exerçant dans le secteur commercial et artisanal y ont joué un rôle déterminant. Il s'agit de commerçants et d'artisans maures et ouolofs attirés par l'expansion de nouveaux marchés comme l'immobilier, la maçonnerie, la mécanique. En plus, Erigée en commune en 1990, Ourossogui a vu son aire d'influence s'accroître au fur et à mesure que les équipements et les services s'y implantent. Par ailleurs, son rayonnement économique et son accessibilité par les deux routes nationales ont favorisé l'implantation de populations venues d'autres localités (Tiguiré Ciré, Civé, Thiambé etc.), plus enclavées et souvent coupées du reste du pays en période d'hivernage.

II.2/ L'impact de la migration sur la croissance de Ourossogui

Ourossogui est d'abord une zone d'émigration. Cette réalité est perceptible à travers l'examen de la pyramide des âges sur laquelle nous notons une asymétrie entre 20 et 60 ans. Cet intervalle correspond aux âges actifs de l'émigration. En fait, de l'âge de 20 ans, les hommes tentent, dans leur grande majorité, l'aventure migratoire vers les pays d'Afrique, d'Europe et vers les États Unis. La migration concerne exclusivement les hommes. Les concessions familiales sont gérées par les femmes préposées de fait au statut de chefs de ménages monoparentaux. Ici, comme partout ailleurs dans la moyenne de la vallée du fleuve Sénégal, l'émigration est fortement valorisée. Si tous les jeunes rêvent de partir, c'est à Ourossogui qu'ils entrent, cependant, leur retraite. En effet, cette migration est rarement définitive dans la mesure où la plupart d'entre eux mettent fin à leur parcours migratoire au terme d'un certain nombre d'années et reviennent se fixer à Ourossogui pour se reconvertis dans le commerce ou dans la production immobilière. En considérant la pyramide de 1988, il semble que c'est à partir de 60 ans que la migration de retour s'amorce. Nous le constatons aussi dans l'évolution des rapports de masculinité en 1988.

Ourossogui est aussi une localité d'immigration. Devenue l'un des centres urbains les plus dynamiques de la moyenne vallée du fleuve Sénégal, Ourossogui a attiré une forte colonie étrangère scindée en deux principaux groupes ethniques: les *ouolofs* et le groupe des *Halpulhar* composé de *peulhs* et de *toucouleurs*. Par ailleurs, des émigrés originaires des villages environnants ou éloignés s'intègrent à la population autochtone en acquérant des biens fonciers et immobiliers dans la ville. Étant toujours en activité, certains émigrés installent leurs familles à Ourossogui tandis que d'autres laissent celles-ci au village. L'intégration de la communauté pulhar à la population autochtone est plus facile du fait du partage de la langue. Au sein de cette communauté, on retrouve des peulhs qui ont abandonné le pastoralisme nomade pour se lancer dans le commerce de détail.

Cet aspect est aussi perceptible à travers l'examen de la pyramide des âges de 2002. Si nous considérons la pyramide de 2002, nous constatons qu'il y a toujours une asymétrie au niveau des âges que nous considérons comme étant les âges actifs de l'émigration. Par ailleurs, en comparant les deux pyramides et les deux courbes de masculinité, nous avons tendance à croire que l'émigration des hommes s'est ralentie. De plus, dans certains groupes d'âges comme ceux de 35-39 ans et de 50-54 ans, le nombre d'hommes est même plus important que celui des femmes, ce qui laisserait suggérer une inversion du phénomène d'émigration.

Cependant, l'émigration des hommes n'a jamais ralenti malgré les mesures prises par certains Etats, surtout en Europe. Par ailleurs, de nombreux jeunes hommes qui viennent des régions centres du Sénégal, surtout du Baol. Ils sont le plus souvent mariés mais laissent en général leurs familles dans leurs localités d'origine. Ce sont eux qui tiennent le commerce et les petites entreprises informelles de maçonnerie, de menuiserie métallique et de réparation automobile. Étant des locataires potentiels, ils participent à l'augmentation de la demande de logements et du pouvoir d'achat. Par conséquent, ils participent à la rentabilité des investissements dans l'économie urbaine.

II.3/ L'importance de la population de Ourossogui dans la démographie de la région

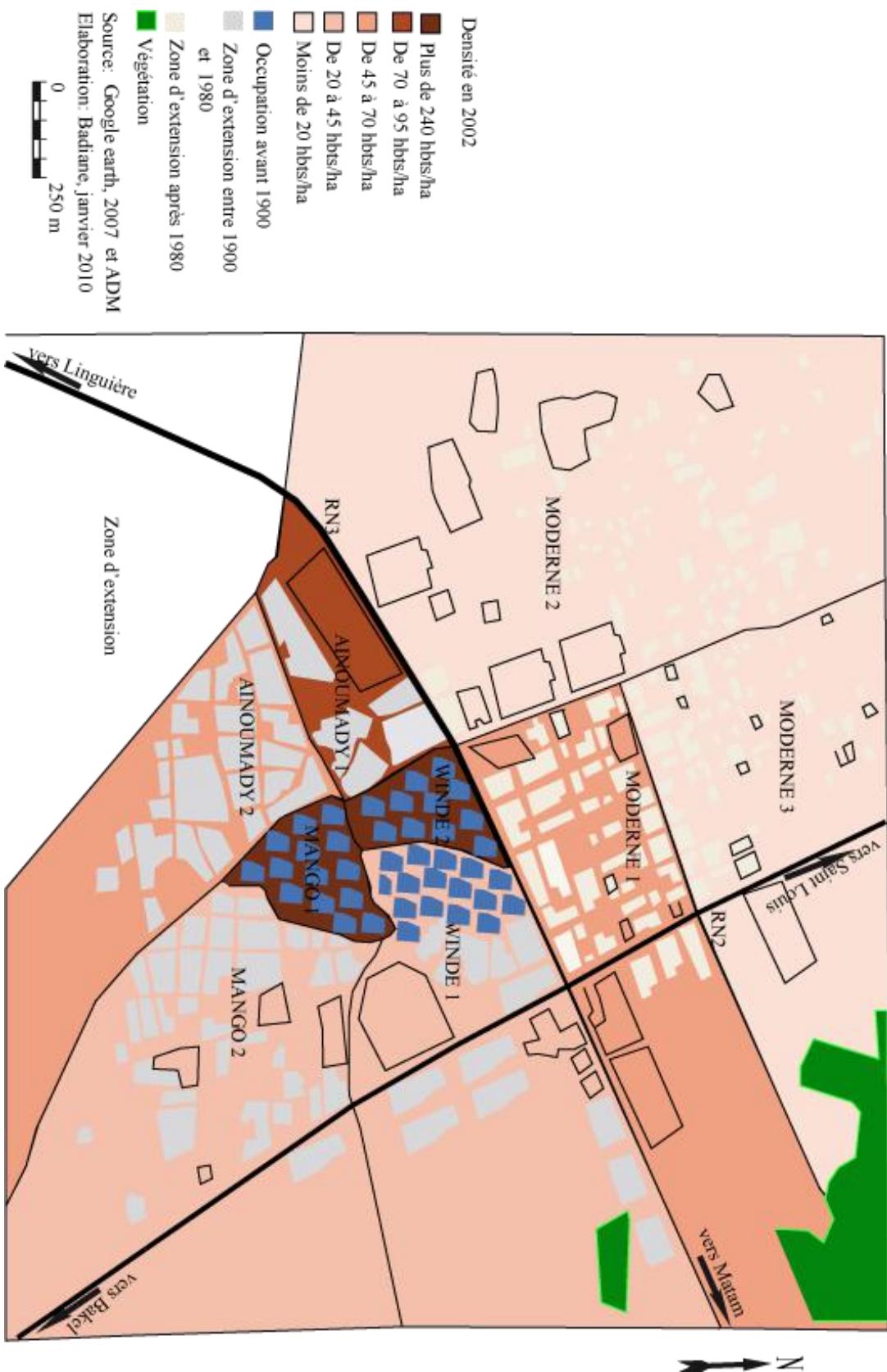
Avec une population de 13 177 habitants en 2002 contre 14 620 pour la commune de Matam, Ourossogui est en phase d'atteindre voire même de dépasser son chef-lieu de région sur le plan démographique. Ourossogui est la deuxième commune la plus peuplée de la région de Matam. Elle abrite plus de 36% de la population urbaine du département de Matam soit environ 22% de la population urbaine régionale. En examinant le tableau n°22, on remarque que l'écart de l'effectif démographique entre les villes de Ourossogui et Matam ne cesse de s'effriter passant de 4 594 en 1988 à 1 876 en 2010. A ce rythme, Ourossogui pourrait dépasser Matam en termes de population d'ici l'horizon 2020. Au niveau régional, grâce à sa position géographique et à son dynamisme économique, elle dépasse de loin les autres communes de Semmé et Ranérou, les moins peuplées qui comptent respectivement 4 492 habitants et 1 262 habitants. Outre Ourossogui, deux autres centres tous, situés sur la RN2, semblent jouir de cette même situation favorable mais à un degré moindre. Il s'agit de Thilogne et Kanel en tant que zone de relais.

Tableau 22: Les caractéristiques démographiques de la région de Matam de 1976 à 2010

Communes	Années d'érection	1976	1988	2002	2005	2010
Matam	1958	9 849	10 996	14 620	16 791	19 001
Ourossogui	1990	-	6 402	13 177	14 274	17 125
Kanel	1996	5 500	4 667	8 997	10 305	12 563
Semmé	1996	2 147	2 901	4 492	5 145	6 272
Thilogne	1996	4 877	4 497	8 425	9 379	10 949
Waoundé	1996	-	2 298	8 041	9 211	11 229
Ranérou	2002	-	-	1 262	1 469	1 833

Source : Estimation de la population de 2005 à 2015, DPS, 2006.

Carte 13: La répartition de la population de Ourossogui



III/ Un paysage urbain formé autour du carrefour routier

Ourossogui se situe dans le secteur en amont de la moyenne vallée, au carrefour des deux routes nationales : l'axe routier Dakar-Touba-linguière (route du Ferlo) et l'axe routier Dakar – Saint Louis (route du jeeri).

Photo 22: Le croisement de la route du *jeeri* avec la route de Linguère



Source : Badiane, 2008

Ce carrefour constitue le noyau de la structure urbaine de la commune de Ourossogui, le long duquel la ville s'est essentiellement développée.

Photo 23: La photographie aérienne de la commune de Ourossogui



Source : Google earth, 2007.

III.1/ La structure urbaine

La ville de Ourossogui s'est organisée autour du carrefour routier (photo 22). Les limites de ses différents quartiers sont définies par l'extrait de délibération du conseil municipal du 18 octobre 1997. Cinq quartiers nouveaux sont créés à l'issue du remodelage des quartiers traditionnels de Ourossogui. A travers l'analyse de la structure de Ourossogui, nous étudierons son développement spatial et ses composantes.

III.1.1/ Le développement spatial de Ourossogui

La croissance spatiale de Ourossogui daterait des années 80 sous l'impulsion des investissements des émigrés. L'armature de la commune se caractérise par un type d'habitat semi urbain. L'aspect physique du bâti est encore largement traditionnel, notamment dans les anciens quartiers de Windé et de Mango. Ville carrefour, Ourossogui se distingue par son développement spatial rapide. La commune a connu un nouveau découpage et les limites des différents quartiers sont définies par l'extrait de délibération du conseil municipal portant création de cinq nouveaux quartiers.

Ainsi, neuf quartiers officiels ont été dénombrés par le conseil municipal de Ourossogui. Dans ces quartiers, on remarque la part importante de l'habitat au détriment des équipements et des espaces verts presque inexistant dans la commune. A Ourossogui, la commune ne dispose pas de domaine privé. Les terres situées à l'intérieur du périmètre communal sont les suivantes :

- les terres du domaine national sur lesquelles sont établis six quartiers : Windé I, Windé II, Mango I, Mango II, Aïnoumady I et Aïnoumady II. Les terres relevant du domaine national sont l'ensemble des terres non immatriculées et tombées dans l'escarcelle de l'État après le vote de la loi dite loi sur le domaine national en 1964.
- une grande portion de terres immatriculées appartenant au domaine privé de l'État et portant le n° 183 dans le livre foncier de Matam. Sur ces terres sont établis les quartiers les plus récents : Moderne I, Moderne II et Moderne III. En résumé, c'est, d'abord, le service de l'urbanisme qui est chargé de concevoir et d'élaborer le plan de lotissement. Le domaine privé de l'Etat est matérialisé par un titre foncier. Ensuite, le service du cadastre, quant à lui, est chargé, à la suite de celui de l'urbanisme, d'appliquer sur le terrain le plan de lotissement conçu et élaboré par celui-ci. Pour cela, le service du cadastre confère au terrain servant d'assiette une identité juridique en l'immatriculant. Au nom de l'État, le service cadastral donne un titre foncier à l'assiette, titre qui sera porté dans le livre foncier. Dans le cas de la

localité d'Ourossogui, ce fut le titre foncier n° 183. Enfin, le service des domaines est chargé de gérer le domaine loti. Pour cela, il fait payer à l'acquéreur des frais de bornage mais aussi les baux. Le bail est un contrat que l'attributaire signe avec l'État.

III.1.2/ Un habitat à caractère rural

L'habitat représente près de 96 % de la superficie totale de l'espace occupée. La superficie restante est occupée par les grands équipements (foyer des jeunes, marchés, hôpital départemental, mairie, camp militaire, l'aérodrome etc.). La commune de Ourossogui couvre une superficie de 1 525 ha, relevant du domaine national, dont 505 ha sont actuellement urbanisés soit 33% de la surface communale. La population est mal répartie dans l'espace communal. Windé I, Aïnoumady II, Moderne I et Mango II sont les quartiers les plus peuplés de la commune. On distingue deux types d'habitats : l'habitat régulier et l'habitat irrégulier. En ce qui concerne le premier type, le mode d'occupation de l'espace n'est pas organisé suivant les normes urbanistiques. La structure de l'habitat donne toujours l'aspect d'un village traditionnel. L'habitat non structuré est source d'incohérence et de désordre de l'espace communal. Il est recensé dans les quartiers de Windé, de Mango et dans une moindre mesure Aïnoumady qui sont des quartiers traditionnels autrement dit les premières habitations ayant constitué auparavant le village de Ourossogui. Dans ces quartiers, les maisons sont en banco et les ruelles tortueuses. Les quartiers apparaissent comme des groupes de concessions répartis d'une manière aléatoire entre lesquels des cheminements finissent par donner naissance à des rues.

Dans ce type d'habitat, les concessions sont vastes et peuvent regrouper plusieurs ménages. Par ailleurs, on note une extension anarchique des quartiers à habitats irréguliers. Les constructions en banco améliorées sont les plus répandues, elles prennent deux formes selon le type de toiture : toiture terrasse en banco supportée par un lit de planches de bois ou toitures inclinées recouvertes de tôle ondulée. Les murs sont en briques de terre, revêtus de ciment (environ 80% des constructions). En plus, on trouve des constructions en dur (18%), mur en parpaing de ciment avec soit une toiture terrasse, soit une toiture inclinée en fibrociment ou tôle ondulée. Enfin, de façon marginale, il y a quelques cases en banco avec toiture en chaume (cf. photo n°21).

Photo 24: L'habitat traditionnel



Source : Mbaye, 2008

Cette photo est une représentation typique de l'habitat traditionnel. On remarque de grandes concessions avec, à l'intérieur plusieurs bâtiments et cases dispersés pouvant regroupés plusieurs ménages.

Pour l'habitat régulier, il est surtout localisé dans les quartiers récents. Les habitations sont en béton avec un système de lotissement rectiligne. C'est le cas du centre ville où les constructions datent de la période coloniale et où sont concentrés tous les services administratifs notamment la préfecture, le service de l'élevage etc.

Les quartiers les mieux équipés sont Moderne I et Moderne II. Les parcelles s'étendent sur de très grandes dimensions avec quelques bâtiments d'un grand standing. Ourossogui bénéficie d'un grand périmètre communal. Plus de 3 300 parcelles sont loties dont 800 sont encore non attribuées en 2002. Par ailleurs, on note une possibilité d'extension de la ville sur toutes ses directions.

Cependant, la municipalité doit créer une structure chargée d'assurer la prévention et la lutte contre les occupations et constructions irrégulières ainsi que la gestion des conflits. Cette structure sera chargée de la surveillance et du contrôle de l'occupation du sol et des sites urbains particulièrement protégés.

La création d'une telle structure constituera une des réponses aux multiples problèmes liés à l'occupation anarchique et irrégulière des espaces urbains ainsi qu'à la récurrence des effondrements des immeubles engendrés par la faiblesse du contrôle des constructions.

Encadré 3: Le témoignage d'un habitant d'Ourossogui

Depuis plusieurs semaines un bras de fer oppose les populations de la commune de Ourossogui et le maire de la dite localité. Le différend vient d'un projet de lotissement que le premier magistrat de la commune veut «imposer» aux populations. L'opération, qui concerne les quartiers Mango, Aïnoumady, risque de voir plusieurs maisons démolies. Selon Mr Amath Diaw, photographe, un habitant du quartier de Mango : « Un beau matin, les populations ont vu planter des piquets jusque dans leurs chambres, pour les besoins d'un nouveau lotissement. Mis devant le fait accompli, les habitants comptent protester contre cette décision ».

Sur les lieux, les bornes délimitant les maisons ont été placées. Dans certains quartiers, elles ont même été placées dans les chambres. La crainte des démolitions de maisons et de délocalisation de populations a créé des mouvements d'humeur.

Selon Mr Diallo, porte-parole du collectif des protestataires: «c'est là un coup de force de la part du maire. Nous nous sommes réveillés un beau jour pour voir des inconnus installer des bornes à l'intérieur de nos maisons ; le maire ne nous a même pas avertis. Nous comptons nous battre jusqu'au bout pour revendiquer notre droit le plus absolu. Nous vivons dans ces maisons depuis plusieurs années et il est inconcevable que nous soyons délogés»

Une pétition signée par plus de quatre cents personnes exige l'annulation du projet de lotissement. «Nous lançons un appel au président de la République pour qu'il arbitre. Sans quoi nous utiliserons les grands moyens pour que justice soit faite», martèle Mr Diallo.

Pour le maire de Ourossogui, «le projet de lotissement de la cité ne date pas d'aujourd'hui. Il a été ficelé depuis près de dix ans. Ce n'est pas mon projet encore une fois. J'ai fait appeler le Cadastre qui a fait des études et ce sont les résultats de ces études qui ont imposé le lotissement. Ensuite le service de l'urbanisme a fait les plans». Selon M. Djiby Basse, ce lotissement s'impose. «Il faut reconnaître qu'à Ourossogui les gens construisent d'une façon anarchique. Il faut que cela cesse, martèle-t-il. Ils n'ont qu'à marcher ; cela ne m'empêchera pas de mettre le projet à exécution».

La situation ne fait qu'augmenter l'hostilité à laquelle fait face le maire, qui est l'objet de plusieurs contestations au niveau de la municipalité d'Ourossogui

III.1.3/ La voirie

En ce qui concerne la voirie, son diagnostic révèle la prédominance des voies en terre. La voirie revêtue est longue de 8 285 m réparties entre 1 400 m de voirie urbaine et 6 885 m de route nationale. La RN3 reliant Ourossogui à Linguière est totalement détériorée. Pour les autres voies, elles sont difficilement praticables en hivernage. La voirie représente 1 % de la superficie totale occupée soit 4,3 ha. Le réseau de voirie est très faible et reste surtout concentré dans les quartiers de Moderne I, Mango II et Aïnoumady I. En effet, la ville est construite sur un versant dont la pente est orientée d'est en ouest. Les routes perpendiculaires à la pente sont coupées par les eaux en période d'hivernage tandis que les parallèles sont, la plupart du temps, détruites sur de longues distances et sont difficilement praticables. Aujourd'hui, l'armature urbaine décèle une opposition entre les quartiers traditionnels où l'on découvre une trame irrégulière caractérisée par des voies sinuuses et étroites rendant du coup la circulation très difficile et les quartiers récents aux voies régulières et mieux aménagées. Ainsi, la construction de la voie communale par un bitumage des principales artères est une nécessité dans la politique d'aménagement du territoire local. Cependant, une telle action requiert d'abord un lotissement des quartiers caractérisés par l'étroitesse et l'irrégularité des voies de circulation.

III.1.4/ La place des équipements urbains dans l'occupation du sol

Les équipements urbains couvrent environ 3% de la superficie totale occupée. Il s'agit principalement des équipements administratifs concentrés dans les quartiers de Moderne I et Moderne II considérés comme les principales zones d'activités de la commune. Il s'agit de la sous-préfecture, de la mairie, du service de l'élevage et de l'hydraulique.

La sous-préfecture a été construite par l'Etat en 1960. Elle est située dans le quartier Moderne I et couvre une superficie de 10 500 m². Ses bâtiments sont très vétustes et très mal entretenus.

L'hôtel de ville est implanté au quartier moderne I. Il a été construit en 1995 et sa superficie totale est de 8968 m². Son niveau de maintenance est acceptable. Les besoins exprimés concernent l'augmentation du nombre de bureaux et la construction de nouveaux magasins.

Le service de l'élevage est implanté dans le quartier Moderne II et tient dans un bâtiment à l'étage datant de la période coloniale. Sa surface totale est de 9 860 m². L'état de délabrement de l'équipement nécessite une réhabilitation entière.

La ville de Ourossogui est très peu dotée en équipements scolaires. Elle ne compte en effet que deux établissements primaires à caractère public et un collège. Il s'agit des écoles élémentaires Ourossogui I, (Aïnoumady I couvre une superficie de 4980 m² pour une surface bâtie de 876 m²) et Ourossogui II (1 ha). Elle est située dans le quartier de Moderne II. Les niveaux secondaire et préscolaire n'étaient pas représentés jusqu'en 1999. Les élèves fréquentaient le collège d'enseignement moyen de Matam situé à 7 Km de Ourossogui. Ce n'est qu'à la rentrée 1999-2000 que les autorités municipales ont pris le défi d'ouvrir un collège et une école maternelle.

Les équipements sanitaires sont composés de l'hôpital régional situé dans le quartier de moderne II à proximité de la route nationale n°3. Il couvre une superficie totale de près de 4 ha. En outre, la commune abrite un poste de santé localisé dans le camp militaire à Aïnoumady I. Il est constitué d'un petit bâtiment d'une surface estimée à 112,5 m² et d'un hall de 120 m². Il existe également un autre poste de santé municipal dans le même quartier mais il n'est pas encore fonctionnel. Par ailleurs, le quartier Moderne II abrite la plus grande pharmacie de la commune (El hadji Omar Tall) qui couvre une superficie de 525 m².

Les équipements marchands sont constitués par le marché central localisé en centre ville et à quelques encablures de la nationale n°3 reliant la ville à celle de Linguière. Il est constitué de 545 points de vente de part et d'autres de la RN3.

Le nouveau marché, inauguré en 2007, s'étend sur une superficie de plus de 6 000 m². Il a été construit par la commune en partenariat avec l'association Ardèche-Drôme-Ourossogui Sénégal (ADOS)⁹⁴ et les commerçants. Il est situé dans le quartier de Moderne II. En outre, il faut noter que le foirail, situé à l'extrémité du quartier de Moderne II, couvre une superficie de 4200 m². Les équipements marchands occupent une part prépondérante dans le budget consacré aux grands équipements soit environ 61 %.

⁹⁴ Association Drome-Ardèche-Ourossogui-Sénégal. Il s'agit d'une ONG dont le siège central est basé à Valence (Isère, France) et qui essaye de promouvoir le développement local d'Ourossogui.

Photo 25: Le nouveau marché de Ourossogui



Source : Mbaye, 2008

La construction du marché d’Ourossogui est le résultat de la coopération décentralisée cofinancée par le Conseil Régional Rhône-Alpes et par la Coopération française, et appuyé par l’association ADOS. Ce projet rentre dans le cadre plus global de l’accord de partenariat mis en œuvre depuis 2003 entre le Conseil Régional Rhône-Alpes et le Conseil Régional de Matam. Initié en 2000 d’un coût total de 500 Millions de FCFA, il va permettre à la commune d’Ourossogui de développer des activités économiques, la création d’emplois, et la génération de revenus pour lutter contre l’exode rural.

La gare routière, par contre, reste excentrée à la sortie de la ville en direction de Matam. Elle se situe dans le quartier de Moderne I, sur l’axe Ourossogui - Matam. Avec une superficie de 1,8 ha, la gare routière sert de courroie de transmission entre Ourossogui et Matam.

Photo 26: La gare routière de Ourossogui



Source : Mbaye, 2006

Malgré son rôle majeur dans la vie des relations de la région de Matam, l'état de la gare routière reste modeste. La plate-forme qui était recouverte de latérite est totalement érodée.

Les équipements sportifs qui existent dans la commune de Richard Toll sont le stade municipal et les terrains de sport de quartiers. Le stade municipal occupe une superficie de 1,2 ha et se situe dans le quartier de Mango II, non loin de la RN2. En outre, la ville dispose de quatre terrains au niveau des quartiers. Ces terrains sont très peu praticables car les aires de jeu sont mal aménagées et sont bâties sur des sols très durs.

Les équipements culturels (les mosquées et les cimetières) occupent une place importante dans l'occupation de l'espace communal. Il existe trois grandes mosquées : celle de Windé I couvre une superficie de 1 416,25 m² pour une surface bâtie de 547,5 m². Elle polarise les quartiers de Windé I, Windé II, Moderne I, Mango I et une partie de Aïnoumady I et Aïnoumady II. Ensuite, la grande mosquée de Mango II, avec ses 300 m², polarise les quartiers de Mango I, Aïnoumady II et Mango II. Enfin, la grande mosquée de Moderne II la plus récente et la plus vaste s'étend sur une superficie de 6 750 m². Dans le cadre du diagnostic des équipements socio-culturels, la commune est équipée de l'unique cimetière localisé dans le quartier de Windé I. Il couvre une superficie de plus de 5 ha et dispose d'une bonne clôture en dur longue de 876 m et haute de 1,6m. Ourossogui ne dispose pas d'espaces verts selon les normes urbanistiques.

Carte 14: Les équipements urbains de la commune de Ourossogui

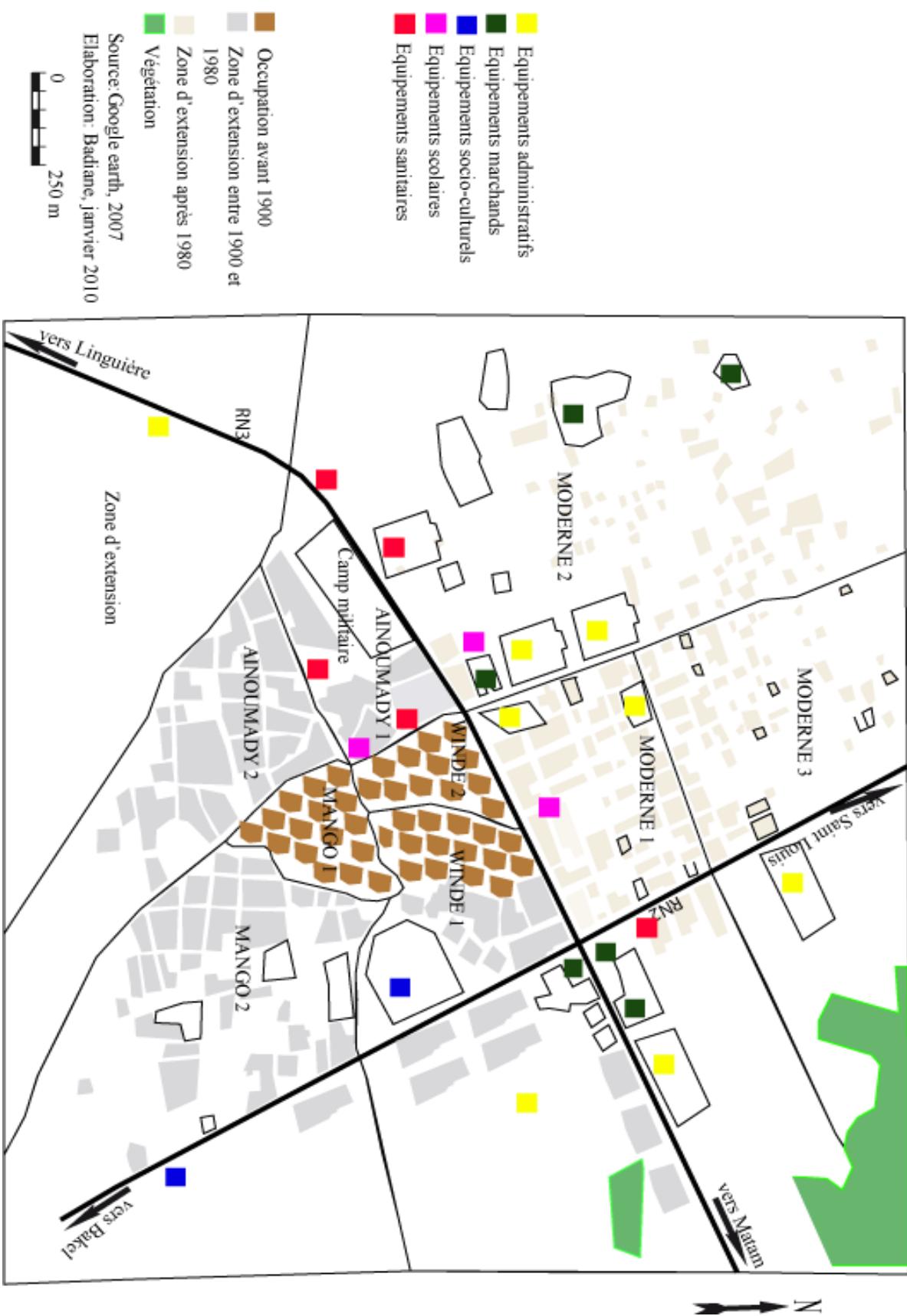


Tableau 23: Les besoins en espace selon le type d'occupation (2004 – 2014)

Type d'occupation	Superficie en 1999 (ha)	%	Besoins		
			Nombre d'ha supplémentaire en 2004	Nombre d'ha supplémentaire en 2009	Nombre d'ha supplémentaire en 2014
Habitat	486,5	96	6,80	8,28	10,08
Grands équipements	11,6	2,4	1,36	1,66	2,02
Activités	2,3	0,5	0,68	0,83	1,01
Espaces verts	0	0	1,36	1,66	2,02
Voirie et espaces libres	4,3	0,9	2,04	2,49	3,02
Total	504,7	100	12,24	14,91	18,14

Source: ADM, Audit urbain, organisationnel et financier de la commune de Ourossogui, vol II, audit urbain, rapport final, Dakar, septembre 2001, page 66.

III.2 / L'évolution spatiale de Ourossogui

L'extension de la ville s'est surtout déroulée vers le nord-ouest (cf. carte n°14). La première phase d'implantations humaines a été enregistrée en 1900 avec la création des quartiers de Windé et Mango. Ces deux quartiers constituent le noyau originel de Ourossogui et ne sont toujours pas lotis. Ils abritent des concessions habitées par des populations autochtones souvent unies par des liens historiques de parenté, de voisinage voire de coutume. Aujourd'hui, les habitants sont réticents à toutes formes de déguerpissement ou de restructuration spatiale sous peine de détruire des réseaux socio-économiques. En effet, le mode d'occupation de l'espace dans ces quartiers traditionnels est surtout marqué un regroupement des ménages au sein d'une même concession. Ces populations n'envisagent en aucun cas la réduction de la taille moyenne des parcelles comme c'est le cas dans les nouvelles attributions.

La deuxième phase d'extension s'est plutôt déroulée vers le sud. Elle s'est accélérée au cours de la fin des années 70 avec la création et la progression spatiale du quartier Aïnoumady. Les premières installations dans le quartier d'Aïnoumady sont favorisées par la croissance démographique dans le noyau originel. En plus, la situation de Ourossogui comme ville carrefour a incité l'augmentation des besoins en logements.

A la suite du premier lotissement de 1972, la commune a connu une troisième phase d'extension. Ce lotissement concerne l'aménagement de 800 parcelles et a conduit à la création puis à la scission du quartier Moderne en trois unités distinctes. En 1996, avec

l'avènement de la communalisation, un deuxième grand programme a été mis en exécution avec la création de 400 parcelles. D'ailleurs, le quartier de Moderne est devenu une zone privilégiée abritant le centre-ville ; l'essentiel des infrastructures et des équipements administratifs y est concentré. Le dernier grand programme de lotissement amorcé à partir de 2000 a déjà permis l'attribution de 1 200 parcelles dans la zone d'extension située au nord notamment vers le village de Thiambé.

Malgré les programmes d'aménagement réalisés par les autorités municipales, le quartier de Moderne est le seul loti de la ville et concentre l'essentiel des équipements administratifs et des services d'encadrement du monde rural comme Prowalo⁹⁵. Toujours est-il que la commune continue de s'étendre et même les zones inondables du sud-est ne sont pas l'abri des menaces d'occupations par les populations démunies ne pouvant pas s'acheter des terres plus viables. Cependant, au regard de la situation actuelle, il existe toujours de l'espace disponible même si certaines zones d'extension restent encore soumises aux aléas climatiques. Seulement la mise en place d'un véritable plan directeur d'urbanisme en vue d'une gestion rationnelle du patrimoine foncier fait défaut. Il importe donc de mener une véritable politique de restructuration et viabilisation de l'ensemble des quartiers de la commune pour améliorer la qualité de l'environnement urbain. Le développement spatial de la commune de Ourossogui doit nécessairement passer par l'harmonisation de la structure urbaine notamment par la réduction du dualisme entre le quartier loti de Moderne et les autres quartiers irréguliers.

⁹⁵ Prowalo est un projet de reboisement et de gestion des terroirs du **waalo** créé en 1992. Il a été cofinancé par la FAO et les Pays Bas.

Carte 15: L'évolution de l'occupation de l'espace dans la commune de Ourossogui



III.3/ Un carrefour routier

Le secteur transport joue un rôle très important dans l'économie du Sénégal. La contribution du secteur à la formation de la valeur ajoutée dans le PIB est de l'ordre de 7%, mais ce chiffre ne reflète que partiellement l'effet de la disponibilité et de la qualité des services de transport sur le reste des activités économiques. Au sein de l'ensemble transport, le secteur routier occupe une place absolument prépondérante dans les transports intérieurs. Ainsi la route assure environ 99% des déplacements intérieurs de personnes et probablement plus de 95% pour les marchandises.

Le Sénégal possède un réseau routier dense de 14 500 km. La route assure plus de 90% des mouvements de personnes et de marchandises. Ainsi, le sous-secteur routier constitue un enjeu prioritaire au sein des transports parmi les actions visant à améliorer la compétitivité de l'économie et l'environnement des activités productives. Cela explique que le programme des investissements publics dans le secteur tertiaire prévoit pour la période 2004-2006 de consacrer plus des trois-quarts des investissements au sous-secteur routier.

Dans la vallée, le transport fluvial joue un rôle marginal dans les transports intérieurs. Le transport aérien intérieur est quasi-inexistant. La route monopolise la presque totalité des moyens de communication. Dans ce cadre, il convient de mettre l'accent sur la position stratégique de Ourossogui qui s'est développé sur un carrefour routier. Cette situation géographique par rapport aux grandes voies de circulation (RN2 et RN3) constitue un atout qui lui permet de devenir une plaque tournante dans l'économie locale notamment de la moyenne vallée (cf. carte n°14).

Les routes nationales assurent le trafic entre les régions administratives et les Etats limitrophes. Ces routes sont majoritairement revêtues. La route a permis l'orientation des infrastructures, le désenclavement des localités en développant le secteur professionnel et les structures commerciales. Elle a remodelé l'armature territoriale longtemps vouée à l'arachide. En effet, si le tracé des voies de communication répondait à une certaine logique qui consistait à relier le port de Dakar au reste du pays pour l'acheminement des produits agricoles destinés à la métropole, la route du *jeeri* constitue l'un des rares axes à voir le jour au lendemain des indépendances dans le souci d'un meilleur réaménagement du territoire. La vallée a été, au cours de son évolution, une terre de mobilité et d'ouverture. « *Les circulations (...) soulignent des différenciations spatiales, des interdépendances et des complémentarités, des divisions ou*

au contraire des intégrations ; elles mettent en lumière les hiérarchies des pôles et des axes qui structurent un territoire et témoignent de la cohésion de l'ensemble »⁹⁶.

Le réseau routier est confronté à une forte dégradation du fait de son taux élevé de fréquentation et du faible niveau d'entretien de la chaussée. La RN2 qui forme l'axe Saint Louis – Bakel constitue la seule route revêtue. Il s'agit d'un tronçon en bon état qui a fait l'objet d'une réfection en 1999. Elle est parallèle au fleuve et traverse la commune de Ourossogui du nord au sud. Les autres axes routiers sont en latérite ou simplement en terres non aménagées (cf. tableau n°24). La présence de ravinements importants sur la RN3 non revêtue occasionne des coupures nettes à chaque hivernage, rendant ainsi inaccessible certaines zones du Ferlo. L'état de cette route qui n'a pas fait l'objet d'entretien régulier depuis 1996, est dégradé sur tout le tracé. Ainsi les trajets s'apprécient sur ce tronçon en termes de durée de route plutôt qu'en kilomètre. Les automobilistes qui empruntent ces voies se plaignent des crevasses et nids de poules qui parsèment ces voies. La route s'abîme davantage après chaque saison des pluies. Ces dégradations entraînent des accidents de plus en plus fréquents, un danger accru tant pour les automobilistes que pour les populations locales.

Néanmoins, le réseau routier permet à la commune d'assurer les relations socio-économiques régulières avec son hinterland, mais aussi avec les autres communes du pays. Les autorités locales demandent aux pouvoirs publics de se pencher sur le cas de la réhabilitation du tronçon Golloré - Ourossogui pour permettre une bonne circulation mais surtout pour sécuriser le transport et de fluidifier la circulation dans la perspective de désenclavement de la nouvelle région de Matam.

Si le réseau routier est un facteur fondamental de développement ou de déclin urbain, la commune de Ourossogui apparaît comme un carrefour de deux routes nationales qui lui permettent de satisfaire pleinement ses exigences urbaines.

⁹⁶Ninot O, *Vie de relations, organisation de l'espace et développement en Afrique de l'Ouest : la région de Tambacounda au Sénégal*, thèse de doctorat de géographie, Université de Rouen, Décembre 2003, Résumé, P 6.

Tableau 24: La classification des routes du bipôle Matam - Ourossogui

	Nationales				Régionales				Départementales			Pistes	
	Routes revêtues		Routes non revêtues		Total en km	Routes revêtues		Routes non revêtues		Total en km	Routes revêtues		
Bipôle Matam – Ourossogui	N°	Km	N°	Km			N°	Km			N°	Km	
	Rn2	100,5	Rn3 Rn7	90	190,5	0	R 60	123,5	123,5	0	D403	18	
Total région		200		322,5	522,5	0		194	194	0		26	28888

Source : Service régional Travaux Publics/ Matam 2003

Ainsi, l'état défectueux des routes engendre l'usure rapide des véhicules, des coûts onéreux de transport, l'allongement de la durée des déplacements et constitue donc un obstacle majeur pour le développement des différents espaces économiques de la région.

Conclusion

Composante essentielle de l'armature urbaine nationale, la ville de Ourossogui, par sa fonction de polarisation et d'animation, au travers des infrastructures et équipements qu'elle abrite, joue un rôle très important dans la lutte pour un nouvel ordre territorial. L'économie est tributaire de la position géographie de Ourossogui. Malgré son statut de commune depuis 1990, la base économique reste encore dominée par l'agriculture et l'élevage. Mais, de nos jours, avec l'avancée du front d'urbanisation et la perte des terres agricoles, on a enregistré un fort développement des activités commerciales. La position de carrefour lui permet de jouer un rôle prépondérant dans le département. Malgré sa jeunesse, elle se positionne comme un pôle d'une grande envergure. L'aire de polarisation de la ville ainsi que les types de relations qu'elle entretient avec son arrière-pays impliquent une dynamique relationnelle.

La réduction des inégalités socio-spatiales dépend de la mise en place d'un équilibre entre l'équipement et l'aménagement du territoire. Dans ce contexte, les politiques de transport et d'équipements urbains témoignent d'une volonté de désenclavement et de développement. Ce qui nous permettra d'analyser le niveau de fonctionnalité des centres urbains.

Chapitre VIII: Des villes plus dynamiques que leur chef lieu de département en matière de fonctionnalité urbaine

La fonction urbaine implique l'existence d'un certain nombre d'activités et d'équipements spécifiques. Une ville doit fournir des emplois, des biens et des services à sa population. Elle est un lieu d'échanges qui implique une dynamique relationnelle entre la ville et les établissements humains auxquels ces activités sont destinées. Il s'agit du monde rural et des autres centres urbains avec lesquels elle entretient des relations de complémentarité ou de dépendance. Une des particularités de la vallée repose sur l'existence d'une dynamique urbaine sans une véritable offre de services. Dagana, Podor et Matam souffrent de leur enclavement mais continuent malgré tout de jouer leur rôle de chef-lieu de département. Le statut de ces villes n'a pas évolué bien qu'elles aient perdu leur rôle économique d'antan au profit des nouvelles villes du *jeeri*.

Richard Toll, Ndioum et Ourossogui sont quasiment dépourvues de fonctions administratives. Cependant, ces villes du *jeeri* polarisent l'essentiel des infrastructures socio-collectives départementales. Grâce à leur position géographique privilégiée, ces communes attirent plus d'investissements et concurrencent leur chef-lieu de département en matière de fonctionnalité urbaine.

I/ Des villes dépourvues de fonctions administratives

« La hiérarchie urbaine est surtout une différenciation de niveaux fonctionnels c'est-à-dire la présence de certains équipements, commerces ou services, dans certaines villes, et le fait que ces centres présentent plusieurs niveaux, gradués par la fréquence d'apparition, la rareté d'utilisation et la portée spatiale de ces fonctions, par la dimension de leurs zones d'influence, ainsi que par la diversité des fonctions rassemblées »⁹⁷. Si la place d'une ville dans la hiérarchie fonctionnelle tient compte des services qu'elle offre à ses habitants, force est de savoir que tous les services n'ont pas la même portée. L'administration cherche à

⁹⁷ Derycke P H, Huriot J M, Pumain D, 1996.

organiser la desserte en services publics dans tout le territoire. Elle place les différents services en fonction de la place de la ville dans la hiérarchie urbaine. C'est ainsi que les chefs lieux de départements abritent des infrastructures d'encadrement d'envergure départementale. Sur le plan économique, les activités de distribution tentent de mettre à la disposition des consommateurs les produits dont ils ont besoin. Ces activités peuvent varier en fonction du niveau économique de la commune. Ainsi, même s'il peut exister une coïncidence entre les centres de vies administratives et commerciales, et par conséquent une similitude de leur organisation hiérarchique, il faut aussi reconnaître qu'on peut bien dissocier capitale économique et capitale administrative. Donc, il n'y a aucune raison qu'une ville comme Podor soit de la même hiérarchie que Richard Toll.

I.1/ Les similitudes entre Ndioum et Ourossogui

Pour mettre en évidence le caractère particulier de l'émergence urbaine et économique de Ourossogui, nous allons d'abord la comparer à Ndioum avec qui, elle présente beaucoup de similitudes. Ensuite, nous allons comparer Ourossogui avec la ville de Matam, héritière d'une histoire urbaine ancienne.

Ndioum est située comme Ourossogui à l'entrée du domaine des terres exondées (*jeeri*), ce qui lui offre en théorie une grande réserve foncière pouvant être utilisée à des fins d'habitat. La ressource foncière, susceptible d'alimenter un marché foncier et immobilier, est donc potentiellement présente à Ndioum.

Par une conjonction de facteurs, Ndioum s'est imposée comme nouveau pôle commercial au niveau du département de Podor tout comme Ourossogui a réussi à polariser un vaste espace commercial dans le département de Matam. D'abord, Ndioum est, comme Ourossogui, située sur la route nationale 2. Elle a, par conséquent, bénéficié des retombées de l'intensification des flux marchands le long de cette route. En s'imposant comme principaux pôles commerciaux dans les deux départements, Ndioum et Ourossogui ont respectivement détrôné leurs chefs-lieux de départements que sont Podor et Matam, victimes du dépérissement du commerce fluvial mais surtout de leur enclavement : les deux chefs-lieux départementaux ne sont pas très accessibles pendant la saison des pluies. Cet enclavement, auquel s'ajoute l'exiguïté de leurs espaces aménageables, explique que certaines infrastructures qu'elles devaient abriter ont été finalement installées à Ndioum et Ourossogui.

Ndioum abrite donc, à l'instar d'Ourossogui, un certain nombre d'infrastructures plus ou moins structurantes dans la mesure où leur présence favorise l'installation d'un secteur

informel et de services. Parmi ces infrastructures, on peut citer l'hôpital construit par la coopération belge et fonctionnel depuis 1977, le collège, le Programme Intégré de Podor (PIP) et le Projet de régénération des forêts de gonakié (PROGONA), une structure bancaire, la Caisse Nationale de Crédit Agricole du Sénégal. Ces infrastructures et le secteur de services qu'elles engendrent sont à la base d'une demande de logements qui, à son tour, favorise l'émergence d'un marché foncier et immobilier.

Si l'on admet que la communalisation peut avoir un effet positif sur l'émergence de la commune dans la mesure où le transfert de compétence en matière domaniale permet à la commune d'initier des lotissements, Ourossogui ne présente aucun avantage sur Ndioum. En effet, toutes les deux localités ont été érigées en communes en même temps (décret n° 90 1135 du 8 octobre 1990).

I.2/ Les atouts de Ourossogui sur Ndioum

Au regard de ces éléments de similitude existant entre Ourossogui et Ndioum, un secteur économique aurait aussi pu ou même dû émerger à Ndioum comme cela a été le cas à Ourossogui. Certes, sur deux plans, Ourossogui a des atouts déterminants dans l'émergence d'une économie dynamique. Le premier atout est l'existence d'une forte colonie d'émigrés ou d'anciens émigrés dont certains ont capitalisé une expérience dans l'investissement foncier et immobilier notamment au niveau de Dakar. En effet, si les premiers investissements des émigrés ont été réalisés dans le domaine de l'élevage (commerce de bétail), ils l'ont vite abandonné au profit de l'achat de parcelles et de maisons à Dakar et plus tard à Ourossogui. L'existence donc de ces émigrés ayant, d'une part, mobilisé beaucoup de ressources financières à l'étranger, et d'autre part, capitalisé une solide expérience en matière d'investissement foncier et immobilier acquise sur l'espace dakarois, est un facteur probablement déterminant dans l'émergence du marché foncier et immobilier à Ourossogui. Le second atout dont dispose Ourossogui par rapport à Ndioum est un plus grand nombre d'infrastructures de base. En effet, Ourossogui abrite des infrastructures relativement anciennes comme le service de l'élevage, le camp militaire, la station de radio, l'hôpital d'une capacité de 150 lits et un centre de formation des artisans. À ces infrastructures anciennes, sont venues se greffer d'autres structures pendant les années 1980. Ce sont la centrale thermoélectrique d'une puissance de 1.080 kw qui fournit l'électricité à tout le département, le marché le plus dynamique de la nouvelle région, deux grandes pharmacies, une auberge, un bureau de poste, un projet agro-forestier (PROWALO), trois stations d'essence et un collège

d'enseignement moyen. Plus récemment, d'autres infrastructures ont été édifiées : des auberges, un nouvel hôtel et, depuis 2003, le service régional de l'ANCAR (nouvelle structure gouvernementale mise en place avec l'aide de la Banque Mondiale). Ce service est chargé de coordonner l'action de tous les services de développement rural (agriculture, élevage, foresterie et pêche). Les structures bancaires sont aussi présentes à Ourossogui. La CBAO est abritée dans une station d'essence et la BICIS est domiciliée dans le nouvel hôtel. Ces infrastructures ont un effet direct (location de logement) et indirect (essor de l'informel et des services divers) sur la demande locative. Ces activités informelles développées depuis le début des années 1990, sont généralement tenues par des allochtones en quête de logements. La demande locative s'en trouve ainsi dopée et en retour, stimule l'investissement économique et immobilier dans la localité.

I.3/Les contraintes spatiales à Matam

Si la présence massive d'infrastructures est un facteur décisif dans l'émergence urbaine et économique de Ourossogui, la ville voisine de Matam aurait dû aussi voir émerger de tels secteurs, ce qui n'est pas le cas. Pourtant, la ville de Matam, promue depuis 2002, chef lieu de région, concentre beaucoup plus d'infrastructures que Ourossogui. Certaines de ces infrastructures datent de la période coloniale, lorsque la ville abritait le commandement de cercle. Tous les services publics, sauf celui de l'élevage et l'hôpital, sont localisés à Matam : la gouvernance, la préfecture, la justice, la police, la gendarmerie, l'agriculture, les eaux et forêts, l'inspection d'académie, le lycée, trois écoles primaires, une école maternelle, les impôts et domaines, le contrôle économique, les douanes, etc. La ville abrite aussi le projet de développement agricole de Matam (PRODAM) ainsi qu'une base de la SAED. Malgré cette présence massive de services qui crée une demande locative certaine, le secteur foncier et immobilier n'a pas véritablement émergé à Matam. Le lotissement qui a été réalisé sur l'extension de la ville n'a pas donné lieu à une multiplication des transactions foncières, telle que nous l'avons observée à Ourossogui. Il n'a pas, non plus, donné lieu à des opérations de spéculation foncière comme cela a été le cas à Ourossogui. Matam souffre encore de sa position excentrée par rapport aux grands axes de communication de la vallée.

Photo 27: La photographie aérienne de la commune de Matam



Source : Google earth, 2011

II/ Des équipements urbains de base déficitaires

La question des équipements urbains est au cœur de la problématique des villes du Sénégal, en général et de la vallée du fleuve Sénegal, en particulier. Ces équipements souvent dotés d'une forte valeur symbolique remplissent des fonctions socio-économiques indispensables. L'importance des réseaux de marchés dans des communes du *jeeri* confrontées à une croissance rapide a fait progressivement un élément structurant de l'ensemble des dynamiques urbaines. Au delà de la fonction commerciale, les marchés, les activités et les équipements qui leurs sont liés deviennent aujourd'hui un des paramètres les plus importants de la gestion et de la stratégie de développement de ces villes. La place et le rôle des équipements économiques, et plus précisément des marchés dans l'émergence du réseau urbain de la vallée seront analysés.

II.1/ Les équipements marchands, facteurs de structuration urbaine

Dans les communes de la vallée, les équipements marchands forment un réseau et sont essentiellement constitués d'un marché central et quelques marchés de quartiers ou de proximité. Par ailleurs, Ndioum abrite un marché hebdomadaire, ce qui lui permet d'accroître son degré de fonctionnalité et d'étendre son influence au delà de son arrière pays. Les marchés situés au niveau de l'axe routier sont plus dynamiques du fait de leur plus grande accessibilité pour les commerçants qui définissent des itinéraires durant les jours de la semaine. Pour les marchés hebdomadaires, la taille démographique, les distances entre les localités, le faible développement des systèmes de transport et l'enclavement constituent entre autres les facteurs limitants pour leur expansion.

Dans les villes du *jeeri*, les flux de transports et de circulation qui animent les marchés sont devenus souvent un des déterminants majeurs du fonctionnement urbain. Le système des équipements est étroitement lié à celui des gares routières et du tracé de la principale voirie (RN2). La route nationale qui traverse la vallée et dessert les centres urbains, constitue aussi un important atout de développement du secteur du commerce. Le fleuve qui est une passerelle naturelle entre certaines localités de la Mauritanie et ceux de la rive gauche joue un important rôle dans les échanges commerciaux. De même, les réseaux de distribution des produits vivriers en gros ou des produits importés impliquent des disponibilités en entrepôts et installations de stockage et des moyens d'évacuation rapide des produits. La pression foncière qui en résulte dans ce secteur va jusqu'à provoquer des changements complets de fonction des tissus urbains en quelques années.

Les dynamiques de flux de circulation, de marchés fonciers et des transformations des fonctions connexes dans lesquels s'inscrivent les réseaux des équipements marchands sont autant d'éléments structurants de la croissance urbaine. Les systèmes d'équipements marchands et leur environnement sont en évolution constante. Dans ce contexte, la planification et le management urbain supposent la prise en compte d'une somme d'informations et d'approches sectorielles en même temps que beaucoup de souplesse et de rapidité pour s'adapter à des réalités en mutation permanente (croissance démographique, occupation de l'espace, etc.).

II.2/ Le marché, un stimulant économique

La fonction de commerce et d'échange est au cœur de la dynamique des économies urbaines. Les marchés constituent de véritables nœuds dans les circuits économiques qui irriguent un territoire urbain. Ils sont des centres d'échange, d'approvisionnement et de commerce. Le rôle des équipements marchands est essentiel pour les économies locales dans la mesure où ils représentent une des caractéristiques essentielles dans le pouvoir de fonctionnalité de la ville. Dans la moyenne vallée, Matam et Podor, chefs-lieux de département, jouent un rôle subsidiaire au niveau du volume des échanges avec les autres localités. La vedette dans ce domaine leur est ravie par les villes de Ourossogui et de Ndioum qui sont plus outillées et mieux situées géographiquement. C'est dans ce dans cadre que les communes de Ndioum, Ourossogui et Richard Toll concentrent l'ensemble des activités commerciales de la vallée. En dehors des produits qui proviennent des villages mauritaniens de la rive droite et qui se composent de denrées alimentaires et de produits électroménagers, les villes du *waalo* s'approvisionnent pour l'essentiel à partir de Ourossogui et de Ndioum. Le dynamisme économique noté dans la quasi-totalité des localités situées en bordure du fleuve et qui se traduit par une demande en service très important, ne trouve pas de réponse dans les anciennes escales fluviales (Dagana, Podor, Matam). Elles sont enclavées et ne parviennent pas à assurer correctement leurs fonctions urbaines. Les communes du *waalo* connaissent des difficultés d'approvisionnement liées à l'éloignement et à l'enclavement. Par conséquent, les inégalités dans la répartition des infrastructures routières et commerciales entre le *waalo* et le *jeeri* expliquent les différences de dynamisme noté dans l'activité.

Les entretiens réalisés dans les marchés de Ndioum et Ourossogui permettent de déterminer les lieux d'approvisionnement et l'aire de distribution des villes qui restent fortement tributaires de Dakar pour l'approvisionnement en produits alimentaires et surtout manufacturés. Le commerce en gros est dominé par les produits alimentaires de première nécessité (riz, sucre, lait) et les produits manufacturés (quincaillerie, électroménagers etc.). Les boutiques sont en grande majorité localisées dans les marchés centraux. Le commerce de détail est plus important par le nombre de commerçants et de points de vente. Il est détenu par des immigrants venus d'autres régions comme Thiès et Diourbel mais aussi de la Mauritanie voisine et par des commerçants de Podor et de Matam. Les boutiques sont éparses dans tous les coins de rue des communes. Les produits alimentaires viennent principalement du delta du fleuve, de Dakar et de la Mauritanie voisine.

Dans ce contexte, les équipements marchands constituent une source non négligeable de recettes financières pour les collectivités locales, au travers des droits de place et des patentes. Ils contribuent de façon prépondérante à l'équilibre des finances des collectivités locales. Par ailleurs, le commerce est une activité très importante qui se développe tant au niveau des centres urbains qu'au niveau du monde rural. Il occupe surtout les jeunes et les femmes et constitue une alternative pour la création d'emplois et participe pour plus de 20% au produit local brut de la vallée (PRDI, 2005 p 65).

Par ailleurs, les politiques de décentralisation se sont souvent traduites pour les collectivités par une extension de leur champ de responsabilités sans augmentation proportionnée des ressources reversées par l'Etat. L'augmentation des recettes propres des municipalités est fréquemment la solution à court terme qui s'impose. A ce titre, la gestion des équipements marchands fait l'objet de plus en plus d'attention, même si l'analyse des budgets municipaux conduit souvent à relativiser la part effective que peuvent prendre les recettes des marchés par rapport aux autres ressources.

II.3 / Ndioum, une ville-marché

La ville de Ndioum est le seul centre urbain qui abrite un marché hebdomadaire. C'est l'un des plus grands marchés de la moyenne vallée du fleuve Sénégal à côté de celui de la communauté rurale de Thillé Boubacar. Grâce à ce marché hebdomadaire, Ndioum étend son degré de polarité dans toute la vallée. Le marché est l'occasion pour les ruraux comme pour les citadins environnants d'échanger mais aussi de faire des visites familiales ou de se faire consulter à l'hôpital régional. Ce qui donne au marché un caractère socio-économique. (Diallo N F, 2006, p 70). Ndioum jouit de sa position géographique mais aussi des ressources et potentialités économiques de la vallée dont l'exploitation permet de redynamiser les activités urbaines et de créer des emplois. A ce titre, la ville exerce une fonction principale de redynamisation des espaces et des économies rurales de sa zone d'influence. A l'instar des établissements humains qui s'apparentent à des villes-marchés, Ndioum connaît un développement plus rapide que son chef-lieu administratif, Podor, grâce à l'impulsion de son secteur économique promettant.

Cependant, l'importance relative des échanges informels constitue une entrave aux performances en termes d'avantages financiers pour la municipalité. Il conviendrait de mettre en place une politique d'aménagement et d'accompagnement qui offre un cadre optimal aux

différents acteurs à travers le renforcement et la création de services divers d'appui (infrastructurels, économiques, bancaires, agro-industriels, etc.).

L'économie de la vallée est fondamentalement liée à l'existence du secteur informel. Les commerçants itinérants évoluent dans les marchés hebdomadaires. Ils constituent l'écrasante majorité de ceux qui pratiquent cette activité. Pour l'essentiel, on y trouve des femmes qui viennent des localités ou des villes environnantes comme Podor, Ndiandane, Dagana, Richard Toll. De nombreuses femmes viennent des villes plus éloignées comme Saint- Louis (voir encadré n°5). Ces types de commerçants et commerçantes contribuent à l'émergence économique de la commune. Ils n'ont pas de liens directs avec la ville de Ndioum. Ils viennent pour s'approvisionner en marchandises diverses qu'ils vont écouler dans les marchés ruraux plus éloignés (les marchés hebdomadaires) qui se tiennent dans les villages environnants, ou bien dans les marchés urbains. Les relations économiques avec son hinterland sont encore faibles et concernent principalement le commerce des produits agricoles et manufacturés et certains services.

III/ Une quasi polarisation des infrastructures socio-collectives départementales

L'émergence des villes du *jeeri* au cours des années 1990 a bouleversé la hiérarchie fonctionnelle urbaine dans la vallée du fleuve Sénégal. Avec le déclin de la navigation fluviale, Dagana, Podor et Matam sont entrées dans une phase de dépérissement au profit de nouveaux comme Richard Toll, Ndioum et Ourossogui. On assiste à une délocalisation progressive de certaines activités et services qui étaient exclusivement concentrés dans les villes chefs lieux de département, il y a seulement quelques années. Ce nouveau contexte a ainsi bouleversé la dynamique d'échange entre les centres urbains routiers et les anciennes escales fluviales (relations de concurrence, de compétition et de complémentarité).

III.1/ L'émergence de Ndioum, facteur de déclin de Podor

Podor est une ville fluviale qui a joué un rôle prépondérant dans l'économie de traite. La navigabilité du fleuve (de Saint Louis à Kayes) avait fait de Podor une importante escale fluviale grâce à sa fonction de centre de collecte et de commercialisation de la gomme arabique. Cette situation lui assurait une réelle prise sur son hinterland constitué de villages de l'île à Morphil en particulier. Son port constituait un important centre où se développait un trafic très dense de biens et de personnes. C'est à Podor qu'était regroupé le premier régiment de tirailleurs sénégalais qui ont participé à la pénétration française en Afrique. Lieu de sécurité et d'essor économique, la ville était un nœud important dans le réseau de la vallée du fleuve Sénégal. Cette vocation internationale très tôt assumée, a fait de Podor, une ville cosmopolite où cohabitent toutes les ethnies de la sous région. Compte tenu de sa position de ville la plus septentrionale du pays et de l'existence d'un bac qui assurait la traversée vers la Mauritanie, la ville de Podor servait de trait d'union entre le Sénégal et d'autres pays voisins autrement dit entre l'Afrique noire et l'Afrique arabo-berbère. Elle était le passage obligé de la plupart des sénégalais se rendant en Mauritanie et, inversement. Cette position de zone tampon entre les deux pays avait favorisé un certain regain d'intérêts pour la ville qui était un pôle incontournable dans les échanges à l'intérieur du pays et de la sous région. L'activité économique initiée et entretenue par les maisons de commerce françaises (Maurel & Prom, Peyrissac, Compagnie Française de l'Afrique Occidentale, Devès et Chaumet), italiennes et libanaises, reposait sur le trafic fluvial à partir du quai de Podor pouvant recevoir des bateaux en toute saison (Maïga, 1995). Au niveau de la production agricole et artisanale, les populations autochtones se distinguaient par leur dynamique. Autosuffisantes en céréales, elles exportaient d'importantes quantités de mil vers la métropole et les zones de production d'arachide. L'artisanat local, s'appuyant sur le génie des différentes ethnies en présence, s'est illustré dans la poterie, les nattes et l'ornement des peaux.

Malheureusement, cette période d'apogée économique va diminuer d'intensité avec le retrait des colons, la baisse de la navigation fluviale et la construction de la route du *jeeri* à partir de 1964. De profonds changements vont bouleverser l'accessibilité de la ville. Avec l'arrêt du trafic fluvial qui rythmait la vie des populations et l'avènement de la route du *jeeri*, la ville de Podor s'est installée dans un enclavement qui va lui ôter toute son influence économique. La voie fluviale est abandonnée au profit du réseau routier du *jeeri* pour le transport interurbain. Elle est reliée à cette route par une bretelle de 22 km à partir de Taréjdi. Podor ne constitue plus ce pont reliant les deux pays à cause de la disparition du bac. Les activités économiques

déclinent à la suite de la grande sécheresse qui a causé une forte déforestation et une grande famine. A partir des années 1980, la zone constituée par l'ensemble du département dont Podor est le chef lieu, est partagée, en termes de polarité, par Ndioum, érigée en commune en 1990. Dans ce contexte, la destination Podor n'intéresse plus que les habitants de Podor et les fonctionnaires qui résident dans la commune. Par ailleurs, la dégradation de certains axes routiers (Podor – Saldé et Podor – Tarédji) et l'absence de transporteurs pour relier en permanence Podor aux autres centres urbains accroissent l'enclavement de la commune. La crise est d'autant plus manifeste que la fréquence des rotations au niveau de la gare routière municipale est très faible.

En outre, la léthargie des secteurs agricole et commercial, véritable pilier de l'économie locale ne parvient plus offrir à Podor son visage d'antan. La loi du 17 juin 1964, relative au domaine national et l'implantation de la SAED en 1974 ont profondément bouleversé le dynamisme du secteur agricole qui faisait vivre plus de 95% de la population. En effet, la politique d'aménagement agricole et la gestion des barrages ont déstabilisé le système cultural local essentiellement basé sur la culture de décrue, confrontée d'année en année à la réduction de terres inondées.

Malgré la construction des barrages de Diama et de Manantali et la réalisation de la bretelle routière Podor – Tarédji, la commune de Podor continue de souffrir de son enclavement. L'attrait de la ville est amoindri par la commune de Ndioum plus accessible mais aussi par les nombreux marchés hebdomadaires du département qui développent une activité commerciale de proximité, évitant de longs déplacements vers Podor (Wade, 2003). La réalisation de la route de Tarédji, même si elle a réduit son isolement, n'a pas pour autant permis à Podor de rayonner sur l'ensemble de sa zone d'influence. Ce déclin économique s'accompagne d'une dépression démographique. En effet, selon les recensements généraux de la population (1976, 1988 et 2002), les effectifs sont passés de 6 640 habitants en 1976 à 9 472 en 2002, en passant par 7 412 en 1988. Ces chiffres dénotent des taux de 0,9 % entre la période 1976 – 1988 contre 2,3 % pour la commune rivale de Ndioum et de 1,8 % entre 1988 et 2002. Par conséquent, la commune est comptable d'un solde migratoire négatif. Elle est devenue un foyer de départ principalement en direction de Dakar (54 % des départs) et de l'extérieur (20 % des départs). Les quelques immigrants sont constitués de fonctionnaires affectés. Le relais est surtout constitué par la ville de Ndioum, qui au détriment de Podor, polarise largement les villages du *jeeri* et même ceux situés dans l'île à Morphil.

De 4276 hts en 1976, la population de la commune de Ndioum est passée en 1988 à 5578 hts, soit un taux de croissance de 2,3%. Avec un effectif de 12 407 habitants en 2002, la

population de Ndioum dépasse de très loin celle de son chef lieu de département estimée à 9 472 habitants (Magrin, 2003).

La ville de Podor reste un centre administratif qui concentre des services départementaux. Le diagnostic de la situation de Podor par rapport à la région laisse apparaître que les difficultés d'accès à la ville tant à partir du *jeeri* qu'à partir de l'île à Morphil, ne lui ont pas permis de jouer pleinement son rôle économique.

Dans la hiérarchie fonctionnelle des établissements humains, la ville de Ndioum est classée dans la catégorie des relais communaux du pays. En tant que relais, Ndioum joue, en étroite relation avec Podor, un rôle de courroie de transmission entre la capitale régionale et l'espace rural.

III.2/ Le bipôle Matam – Ourossogui, concurrence ou complémentarité ?

Même s'il existe une certaine complémentarité entre Matam et Ourossogui, il faut reconnaître que cette dernière tend à concurrencer farouchement son chef-lieu de région. Avant les années 1990, Matam, commune depuis 1959, monopolisait toutes les activités administratives pendant que Ourossogui exerçait un rayonnement socio-économique dans le département. Sur le plan des équipements sanitaires, Ourossogui abrite l'hôpital départemental. Il est construit par la coopération belge en 1977. L'hôpital, avec ses 38 salles d'hospitalisation et ses 150 lits, offre dès son ouverture un large éventail de services y compris chirurgicaux. Il reçoit des patients qui viennent de régions reculées (Tambacounda, Bakel, Podor) et même de la Mauritanie voisine. La ville de Matam ne dispose que d'un centre de santé où deux pavillons d'hospitalisation servent de structures d'accueil des malades en attendant leur évacuation à l'hôpital de Ourossogui. L'existence de l'hôpital de Ourossogui explique l'étendue de l'aire d'attraction. L'hôpital est la référence des structures secondaires et primaires de santé dans l'ensemble de la moyenne vallée. Ensuite, son influence s'étend au-delà de son rayon d'action théorique. Ainsi, cet hôpital détermine l'attractivité de la ville sur le plan sanitaire. Dans la nouvelle région de Matam, cette disparité affecte d'avantage le Ferlo notamment le département de Ranérou-Ferlo et certaines communautés rurales de Kanel que sont Sinthiou Bamambé et Aouré.

En outre, les matamois sont obligés de passer par Ourossogui pour s'approvisionner en carburant ou pour voyager à l'intérieur du pays. Matam est une commune dépourvue de station d'essence et sa gare routière ne dessert que sa rivale Ourossogui qui abrite la plus

grande gare routière du département. Depuis la création d'un nouvel établissement de cycle secondaire, la dépendance vis-à-vis de Matam a diminué et l'aire d'influence de Ourossogui a augmenté dans la mesure où ses établissements scolaires accueillent les élèves des villages voisins.

En 1988, a été édifiée à Ourossogui une centrale électrique d'une puissance de 1080 Kw fournissant l'électricité à l'ensemble du département. En outre, l'installation de nouvelles infrastructures (poste, collège) a nécessité l'arrivée de personnels de services non originaires de la commune. Ils doivent impérativement louer des maisons. Parallèlement à ce développement des infrastructures et des équipements marchands, le secteur des services s'est aussi étoffé. Des hôtels et des auberges font leur apparition, deux grandes banques (Cbao et Bicis), des laboratoires photo ont été construits.

L'émergence de nouvelles structures et les personnels qui les animent ont dopé le marché foncier et immobilier de la commune. A ce propos, Ourossogui est située à l'entrée des terres du *jeeri*, une zone où tous les sols sont généralement constructibles. Ce qui est un atout par rapport à Matam où les sols constructibles sont limités par l'emprise des zones inondables.

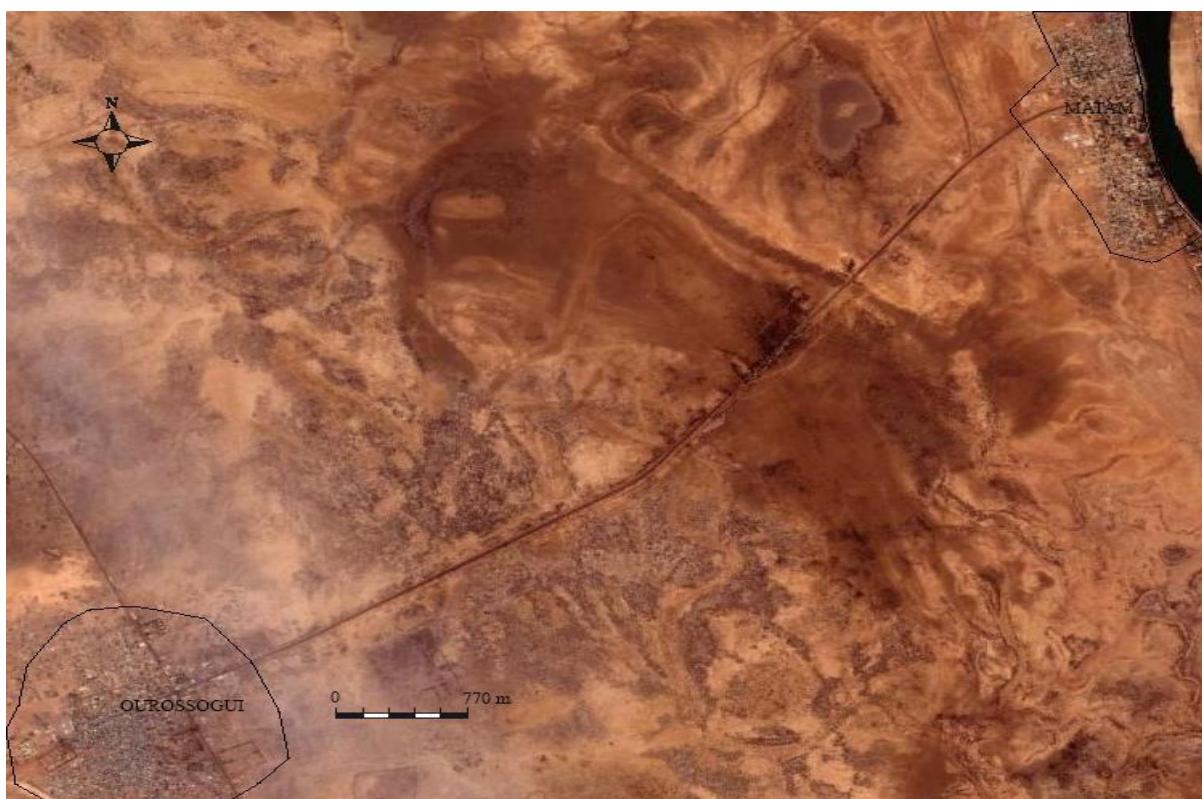
L'exploitation immobilière et foncière a réduit l'espace habitable de la commune de Ourossogui. Elle s'achemine vers une crise foncière et immobilière. C'est dans ce contexte que la municipalité envisage de négocier avec la communauté rurale d'Ogo voisine pour l'extension du périmètre communal. Ce quasi monopole des nouvelles socio-économiques n'est pas du goût des matamois qui voient en cela la perte d'une certaine hégémonie de leur ville dans la vallée. Il s'agit pour la plupart de services d'encadrement du monde rural. En 2002, au lendemain de l'érection de Matam en onzième région, les villes de Matam et de Ourossogui étaient en compétition pour abriter le siège de la nouvelle région.

Les deux communes pourraient-elles développer des complémentarités ?

En effet, devant l'étroitesse de la commune de Matam qui concentre l'essentiel des services publics décentralisés, il faudrait encourager l'hypothèse d'un bipôle Ourossogui-Matam compte tenu de la dynamique socio-économique de ce dernier ; Matam disposant des équipements de souveraineté (la gouvernance, la préfecture, la mairie, le tribunal départemental, la gendarmerie, la police, l'administration pénitentiaire, la douane, la perception, la poste, les eaux et forêts, l'agriculture, les travaux publics, la Sonar, la bourse du travail, l'inspection départementale de l'éducation nationale) et Ourossogui des équipements à caractère économique. Depuis les années 1980 et surtout depuis son érection en commune,

Ourossogui est devenue un centre économique dynamique recevant et redistribuant d'importants flux de biens et de personnes. Son rôle de pôle de développement économique va davantage s'affirmer au cours des décennies à venir. A la suite de son érection en commune, Ourossogui abrite un certain nombre de services départementaux qui devaient, en principe, être basés à Matam, chef lieu de région. La proximité des deux communes explique une bonne collaboration entre les techniciens de l'administration et la mairie de Ourossogui. Ce bipôle officialiserait ainsi une situation de fait avec Ourossogui comme capitale économique de la région, et Matam jouerait le rôle de capitale politico-administrative.

Photo 28 : La photographie aérienne des deux communes de Matam et Ourossogui



Source : Google earth, 2007

Les communes de Matam et de Ourossogui forment un bipôle relié par une bretelle de 7 km. Il s'agit de la RN3 qui est dans un état défectueux. Ourossogui s'est formée autour du croisement de la RN2 (axe Saint Louis – Bakel) et de la RN3 (axe Matam - Linguière). La commune de Matam, quant à elle, est tournée vers le fleuve qui sert de frontière avec la Mauritanie voisine.

Ourossogui, de par sa position sur les hautes terres du *jeeri*, dispose des possibilités d'extension considérable contrairement à Matam. En plus, la proximité (7 km) séparant les deux communes favorise cette complémentarité. Ourossogui joue dans la moyenne vallée le rôle de centre intermédiaire rayonnant dans tout le département de Matam et même dans le département de Bakel. En effet, Ourossogui bénéficie des liaisons routières qui font d'elle un

carrefour important dans la moyenne vallée. La communalisation accélère le processus d'urbanisation de la ville. Plusieurs infrastructures à vocation régionale et départementale sont installées à Ourossogui. Cette situation s'explique par l'enclavement de la commune de Matam. Cette dernière est bâtie sur une étroite bande de terre ceinturée par le fleuve Sénégal (photo n°27). Pendant la période des hautes eaux, la ville de Matam ressemble à une île qui n'est reliée au reste du pays que par la route d'Ourossogui, une bretelle de 7 km, dont une partie est une route-digue. Cette route est étroite et cahoteuse. Pendant la saison des pluies, la ville est parfois inaccessible. Pendant toute l'année, les camions gros porteurs ne peuvent emprunter les trois ponts situés sur ce tronçon. Bref, l'enclavement et les faibles possibilités d'extension de la ville font que toutes les infrastructures qui étaient destinées à la ville ont été installées à Ourossogui.

III.3/ Dagana, versus Rosso, le déclin d'une ancienne cité coloniale

La commune de Dagana a été créée par la loi 60-025 du 1^{er} février 1960. Elle est située à 130 km de Saint-Louis et 25 km de Richard-Toll sur la RN2, dans la basse vallée du Delta du fleuve Sénégal. Les limites territoriales de la commune sont fixées par le décret 83-046 du 10 janvier 1983 (figure n°5). La commune est chef lieu du département de Dagana qui, avec une superficie de 6 087 km² (soit 14 % du total régional), est le moins vaste de la région de Saint-Louis. Le département de Dagana est composé des communes de Dagana, Richard-Toll et Rosso Sénégal. Dagana est un petit centre administratif qui joue un rôle très important dans l'encadrement de son hinterland. Jusqu'en 2002, elle avait sous sa tutelle administrative Saint-Louis qui était son chef lieu de région.

Depuis l'érection du village en commune, Dagana ne cesse de s'agrandir (migration de travail, commerce florissant). La création de l'usine sucrière de Richard Toll (CSS) malgré son éloignement (25 km de Dagana) a beaucoup contribué au développement de la commune qui accueille de nouveaux ouvriers agricoles. Il en est de même de l'usine de tomate (SOCAS) installée dans la commune. Durant l'époque coloniale, Dagana était un important centre commercial. De grandes maisons commerciales (Maurel et Prom, Devès et Chaumet) y pratiquaient le commerce très florissant de la gomme arabique.

Photo 29 : Photographie aérienne des communes de Richard Toll et de Dagana



Source : Google earth, 2011

Situé au nord est de Richard Toll, Dagana est tournée vers le fleuve. Les deux communes sont reliées par la RN2 mais aussi par le fleuve Sénégal.

Dagana représente le type d'escale traditionnelle sur le fleuve qui a prospéré surtout au siècle dernier grâce à l'économie de traite. Situé à mi-chemin entre Saint Louis et Podor, au contact entre localités *Ouolof* et Toucouleur, Dagana constitue un point de passage obligé pour accéder à la vallée. Etablie sur une dune qui avance jusqu'à la berge du fleuve, Dagana contrôle la voie de la transhumance traditionnelle du lac R'kiz vers le Djolof en direction du Ferlo.

Dagana a été citée par les voyageurs du XVIII^e siècle comme la capitale du royaume du Oualo (Barry, 1972). Au XIX^e siècle, le gouverneur Schmatz, en vertu de sa position favorable, voulait en faire la capitale de la colonie du Sénégal à l'époque. En 1821, le poste de Dagana avec un fort est installé. A partir de cette époque, Dagana constitue un point d'échange entre les maures fournisseurs de gomme et les traitants saint louisiens. D'abord, point de traite temporaire, elle devient une escale permanente après la conquête de Faidherbe et les maisons de commerce s'installent. Dagana était un centre régional où s'échangeaient produits importés et produits locaux (Maïga, 1995). Avant les indépendances, l'escale fluviale constituait un important point de traite et un centre commercial de toutes les deux rives de la vallée. Un grand nombre de tribus maures du lac R'kiz venait y apporter la gomme et y acheter du thé, du sucre et des tissus. La concurrence entre les maisons de commerce était

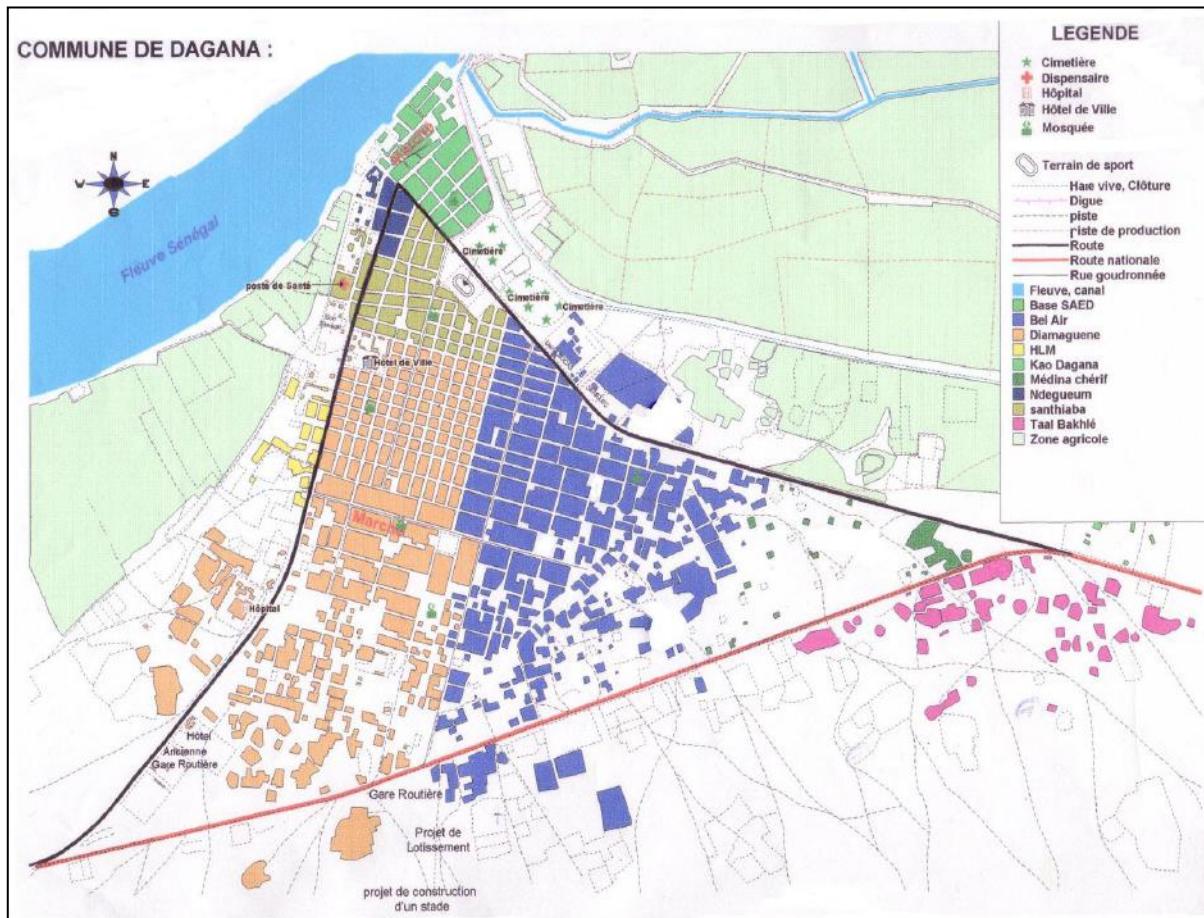
écharnée. La fonction urbaine apparaît cependant dans le pourcentage élevé de commerçants, d'artisans et de fonctionnaires. Dagana a perdu aujourd'hui la prospérité d'autrefois. Le grand nombre de jeune sans profession témoigne d'une activité réduite de l'économie.

Depuis les indépendances, l'activité de Dagana ne cesse de baisser. Ceci est dû d'une part au développement de Rosso qui a attiré à son orbite toutes les tribus de la Mauritanie et à l'émergence économique de Richard Toll. Les maures de la rive droite du delta font maintenant leurs échanges à Rosso, qui bénéficie d'une meilleure accessibilité par rapport aux grandes voies de communication. Ainsi le rayonnement commercial de Rosso grâce aux échanges transfrontaliers et la construction de la route du *jeeri* ont éclipsé l'essor économique de Dagana au profit de la commune de Richard Toll. Dans ce contexte, comme toutes les autres anciennes escales fluviales, Dagana devient une ville somnolente qui souffre de la délocalisation de la plupart de ses activités économiques vers le bassin arachidier. Elle ne lui reste que ses structures administratives d'envergure départementale qui obligent un bon nombre de fonctionnaires à y habiter. Avec un lycée et des équipements urbains rayonnant au delà de ses frontières, Dagana continue de maintenir son rôle d'encadrement malgré la perte de la place prédominante qu'elle occupait dans la hiérarchie urbaine. Dagana abrite plusieurs infrastructures administratives qui lui permettent d'exercer une certaine hégémonie urbaine. Dagana est un chef lieu de département. Mais, il n'arrive pas à jouer le rôle de relais régional. La ville de Richard-Toll abrite des équipements dont la zone d'influence dépasse ceux de Dagana et s'étend sur l'ensemble de la région.

Sur le plan commercial, Dagana dépend, d'une part, de Saint-Louis pour l'approvisionnement en poissons frais de mer, en produits d'épicerie etc. et, d'autre part, de Podor et des communautés rurales environnantes en produits agricoles dont l'oignon. Il n'existe qu'un seul grossiste à Dagana. Tous les autres commerçants interviennent dans le demi gros et le détail. En dehors des boutiques de quartier, le marché polarise l'essentiel des activités commerciales de la ville. Dagana se caractérise également par un manque criant de stations d'essence. La seule existante a fermé ses portes avec la faillite de la SNTI. L'approvisionnement en carburant et lubrifiant se fait soit au marché noir, soit au niveau de Richard Toll. Le marché noir est principalement alimenté par la Mauritanie. Le principal mode de transport de la ville est la calèche qui, hormis les voitures individuelles assure environ 97 % du transport (101 calèches enregistrées à la mairie en 2003). Il n'existe pas de taxis à l'intérieur de la commune. Cependant ce secteur pourrait se développer avec le démarrage effectif de la nouvelle gare routière. Le transport des marchandises est assuré par les charrettes. Selon les autorités

municipales, 36 taxis brousse se relaient sur le trajet Dagana - Richard-Toll dont seuls huit (8) appartiennent à des transporteurs résidant à Dagana, en 2003.

Figure 6: Le plan de la commune de Dagana



Source : ARD, Saint Louis, 2005

Le déclin économique de la ville de Dagana est surtout accentué par la construction de la RN2 à partir de 1964 et par l'émergence économique de la commune de Richard Toll. La présence de la CSS, la concentration de petites entreprises agro-industrielles et l'intensité des activités commerciales qui s'y développent, font de Richard-Toll un pôle de développement économique en expansion favorisé par une bonne position géographique (cf. chapitre V). Par ailleurs, l'érection de Rosso Sénégal en commune en 2002 a éclipsé d'avantage le rayonnement de Dagana. Grâce à sa position privilégiée, elle devient une plaque tournante dans le nouveau découpage régional.

III.4/ Rosso, une plaque tournante du trafic sénégal-mauritanien

Rosso Sénégal est érigée en commune par le décret 171 du 21 Février 2002. Elle est située au nord du pays, dans la région de Saint-Louis et dans le département de Dagana. La superficie de la commune n'est pas encore définie mais ses limites géographiques officielles se fixent comme suit :

- Au nord : le fleuve Sénégal
- A l'ouest : la digue de protection de la rive droite
- A l'est : le fleuve Sénégal et la digue de protection du périmètre de culture de canne à sucre de la CSS (Est du poste de douane).
- Au sud : la ligne allant de l'intersection de la digue de la rive droite et de la route de Thiagar à la digue de protection du périmètre de culture de canne à sucre (sud poste de douane).

Photo 30 : La photographie aérienne des communes de Richard Toll et Rosso



Source : Google earth, 2011

La commune de Rosso Sénégal est séparée de Rosso Mauritanie par le fleuve Sénégal. Elle est située au nord est de Richard Toll. Les deux communes sont reliées par le fleuve Sénégal mais aussi par la RN2 sur une longueur de 13km.

La position de la commune de Rosso sur le fleuve marquant la frontière entre le Sénégal et la Mauritanie (distante de 370 km de Dakar et de 200 km de Nouakchott) confère à cette localité un rôle particulier. En tant que poste frontière, Rosso a favorisé les échanges économiques

entre les deux pays, d'autant plus que ces derniers ont jadis appartenu à la même entité économique avant les indépendances.

Après l'indépendance de la Mauritanie en 1960, les bacs mis en circulation sont la propriété de l'Etat mauritanien. Il s'agit de bacs modernes équipés de puissants moteurs diesel qui peuvent transporter deux camions de 30 tonnes, 1 camion de 20 tonnes, des véhicules, des marchandises et des voyageurs. L'exploitation des bacs est privatisée depuis les années 90. Elle est maintenant sous la gestion de la « société des bacs », de droit mauritanien. Elle assure la rotation avec deux bacs mis en circulation de manière alternée.

Il relie régulièrement Rosso-Sénégal à Rosso-Mauritanie séparées que par le fleuve. Il existe aussi un nombre important de pirogues affectées au transport entre les deux rives du fleuve. Afin de permettre la circulation des marchandises mauritaniennes qui transitaient par le port de Dakar, la RN2 est construite en 1964 désenclavant du coup tout le delta. Son trafic fluvial se double d'un trafic routier appréciable. La circulation du bac, couplée à la construction de la route entraîne un regain d'intérêt pour Rosso. Par ailleurs, Rosso constitue la porte d'entrée de la Mauritanie où une grande voie de pénétration traverse le fleuve.

La situation de la commune lui confère une position géopolitique d'une grande importance dans les relations avec la République Islamique de Mauritanie. L'interconnexion des peuples des deux communes fait que tout problème qui y prend naissance risque de rejaillir au niveau national, dans les relations entre les deux pays ; d'où la nature délicate de la position de frontière qu'il faut savoir gérer. Toute mesure de politique économique ou monétaire prise par le gouvernement mauritanien se répercute sur les activités économiques de la commune de Rosso Sénégal. Ainsi le commerce occupe le premier rôle dans l'activité économique transfrontalière et Rosso représente un point de pénétration (légale ou illégale selon les cas) de marchandises mauritaniennes vers le Sénégal et vice-versa. Il convient à ce propos de souligner l'existence d'un important poste de douane à Rosso pour le contrôle de la zone.

La commune est aussi, pour ce qui est du mobile, couverte par Orange puis la Sentel, qui est le deuxième opérateur au Sénégal, depuis 2004. La particularité de la commune de Rosso est qu'elle est aussi arrosée par les sociétés de téléphonie mobile de la Mauritanie (El jawal et Mattel). Beaucoup d'habitants de Rosso sont abonnés à ces réseaux mauritaniens parce que la plupart de leurs activités et de leurs parents sont sur l'autre rive.

En raison de l'accroissement important de la population (9 328 habitants en 2002) et des besoins fonciers qui en résultent, le premier plan de lotissement de Rosso Sénégal est réalisé en 1966. Erigée en commune en 2002, Rosso devient une ville incontournable dans les relations économiques entre le Sénégal et la Mauritanie. Dagana et Podor sont désormais des

vestiges d'une époque où le fleuve était la région vitale du pays et le développement rapide de Rosso symbolise l'essor récent d'une économie nouvelle. Dès les années 1960, Rosso a connu une poussée démographique qui s'explique par des facilités d'approvisionnement en marchandises limitées qui attiraient aussi bien les tribus du nord que les populations du Sénégal.

La date d'expansion des activités économiques à Rosso est sans doute l'année 1973, avec le départ de la Mauritanie de la zone franc et la création du « ouguiya » (unité monétaire de Mauritanie). La nouvelle monnaie fonctionnant selon le principe du change flottant entraîne un différentiel de change qui rend les marchandises mauritaniennes très compétitives. La destination Rosso est, de ce fait, de plus en plus prisée par les commerçants et les monnayeurs qui profitaient ainsi de la différence du cours de la monnaie entre les deux pays. En 1984, avec l'électrification, de nouvelles activités apparaissent surtout dans le domaine de l'artisanat (production et service).

En définitive, la ville de Rosso Sénégal est une plaque tournante du trafic entre le Sénégal et la Mauritanie. Elle se singularise par la présence d'une activité économique frontalière très dynamique.

Conclusion

En définitive, le réseau urbain de la vallée est le fruit d'une longue évolution. Il est essentiellement formé par les communes de Dagana, Podor et Matam qui étaient des escales fluviales, le réseau se renforcera avec les vagues de communalisation de 1980 avec l'érection de Richard Toll, de 1990 (Ndioum et Ourossogui), 1996 (Thilogne, Semmé, Kanél, Ouaoundé), 2002 (Ranérou, Rosso et Ndiandane) et 2008 (Aéré Lao, Bodé Lao, Galoya Toucouleur, Démette, Guédé Chantier, Mboumba, Pété, Walaldé, Mpal, Gaé, Ross Béthio). Hormis la fonction administrative, ces localités parviennent à peine à satisfaire la demande en services urbains, eu égard à l'absence ou à la faiblesse des activités et des infrastructures de type urbain.

La plupart des villes sont dépourvues de véritables infrastructures urbaines, ce qui fait d'ailleurs qu'elles ont du mal à remplir pleinement leurs fonctions urbaines. Dans le domaine de l'urbanisme, les villes connaissent un retard par rapport aux autres régions du pays. D'une manière générale, l'habitat reste caractérisé par une certaine dispersion. Les constructions en banco, jadis traditionnelles, cohabitent toujours avec celles en dur. A Matam, Podor et Dagana, anciennes escales fluviales, l'architecture coloniale défie encore le temps.

En outre, on remarque une dépendance des familles vis-à-vis de l'émigration et un dynamisme des associations d'immigrés en faveur d'un développement régional. Ces associations d'immigrés sont devenues des partenaires à part entière de la coopération internationale pour l'aide au développement. Au cours des deux dernières décennies, les villes de la vallée ont connu des politiques et perspectives ambitieuses de développement urbain.

Partie III : Facteurs politiques des dynamiques urbaines et perspectives de développement

Plusieurs transformations majeures ont marqué la vallée du fleuve Sénégal notamment une croissance urbaine d'une rare ampleur et une adaptation à une économie moderne en rapide mutation. L'évolution de ces facteurs structurels s'accentuera dans les années à venir.

Grâce aux énormes potentialités naturelles (disponibilité de terres et d'eau douce durant toute l'année), la vallée est longtemps perçue comme un des laboratoires de la décentralisation et du développement local au Sénégal. Elle présente des atouts pertinents en termes de potentialités agricoles et de ressources naturelles. La décentralisation se traduit par une plus grande autonomie locale. La récente restructuration administrative consacrant de nouvelles régions dans la vallée s'inscrit dans ce cadre de rééquilibrage du maillage urbain. Malgré la bonne volonté des politiques nationales et locales, les résultats sont mitigés. Les dynamiques économiques spontanées restent encore mal structurées et la valorisation de la production locale, encore insuffisante, ne permet pas de satisfaire le marché local. Les mutations en cours dans le secteur économique se traduisent par une intensification de l'agriculture dans les zones urbaines et périurbaines.

Le développement du secteur agricole et commercial a permis une meilleure intégration des marchés ruraux et urbains renforçant ainsi les relations villes/campagnes. Tandis que les campagnes sont consommatrices de produits manufacturés, elles évacuent également leurs surplus agricoles sur les marchés urbains dans le cadre des rapports continus entre espaces ruraux et centres urbains. Le nombre important de marchés hebdomadaires dans le *jeeri* constitue une nouvelle opportunité que doit saisir le secteur économique afin de limiter la puissance de polarisation.

Une des perspectives d'avenir dans la vallée serait liée à l'opportunité offerte par les organismes sous régionaux comme l'OMVS et l'UEMOA. Ils définissent des nouvelles approches régionales du développement en s'intéressant aux différentes formes de recompositions spatiales. Cette nouvelle structuration de l'espace peut déboucher sur la promotion de véritables bassins de production comme la rive gauche du fleuve Sénégal. La valorisation des ressources locales devrait jeter les bases d'une économie régionale qui tient compte des besoins réels de la population et de la demande nationale. Cette question est d'autant plus importante que la vallée présente un ensemble de facteurs agro-écologiques et touristiques qui fondent des atouts incontestables pour une meilleure intégration et une diversification de son économie. L'OMVS est un important programme de coopération régionale pour une meilleure exploitation des ressources du bassin versant de la vallée (agricole, agro-alimentaire, l'électrification et des transports). Un défi majeur pour cette région est, à ce titre, dans le développement d'une industrie agro-alimentaire plus compétitive

dans la mesure où elle peut s'adapter aux exigences des différents types de marchés : local, national, international.

En outre, le développement du secteur informel est étroitement lié aux évolutions du secteur agricole qui continue d'avoir un poids essentiel dans le tissu économique et social des villes de la vallée. Ce secteur constitue une soupape de sécurité et emploie un nombre important de citadins actifs. Il reste un des socles de la relation des villes vis-à-vis de leurs arrière-pays. Etant un bastion de la migration, la vallée bénéficie d'importants transferts d'argent. En plus, les investissements des émigrés dans le secteur économique constituent une alternative au désengagement de l'Etat et font de ces émigrés de nouveaux acteurs de développement.

Chapitre IX : Les différentes politiques de développement urbain initiées

La crise des économies africaines dans les années 1980 a été à l'origine de nombreuses mutations qui ont affecté les organisations sociales politiques, économiques et administratives de la sous-région ouest africaine. Parmi ces nombreuses mutations, on peut noter le rôle accordé aux villes (petites ou moyennes) pour exercer des fonctions de plus en plus importantes dans leur développement économique et social. En effet, parmi les réformes préconisées figurent : les politiques d'ajustement structurels qui militent pour une diminution de l'intervention de l'Etat dans certains secteurs de la vie politique, économique et sociale. Ces nouvelles mesures ont conduit à un désengagement de plus en plus accentué de l'Etat mais aussi, plus tard, à une promotion et à une mise en œuvre des politiques dites de décentralisation. Dans ce nouveau cadrage institutionnel, les petites et les moyennes villes sont devenues le réceptacle de certaines instances des nouvelles collectivités locales auxquelles on reconnaît plus d'autonomie de gestion mais auxquelles il manque des moyens financiers et des ressources humaines de qualité pour faire face à leurs nouvelles prérogatives. C'est dans ce contexte que Ourossogui, Ndioum, Ndiandane, Rosso Sénégal, Thilogne, Waoundé et Kanel seront élevées au rang de commune de plein exercice suite aux dernières réformes administratives et territoriales de 1990, 1996 et 2002. De multiples critères fondent le choix des autorités à la communalisation. Si pour certains, la promotion de la localité en commune est une récompense pour les bons et loyaux services rendus à la classe dirigeante ; pour d'autres, c'est l'aboutissement de demandes longtemps formulées et qui sont ainsi satisfaites.

I/ Les différentes réformes communales mises en place depuis la colonisation

Depuis les provinces et les royaumes, diverses formes de gouvernance ont façonné l'espace sénégalais. Il importe d'en étudier les principales : les réformes administratives et territoriales et les politiques d'aménagement du territoire.

I.1/ Les réformes administratives et territoriales

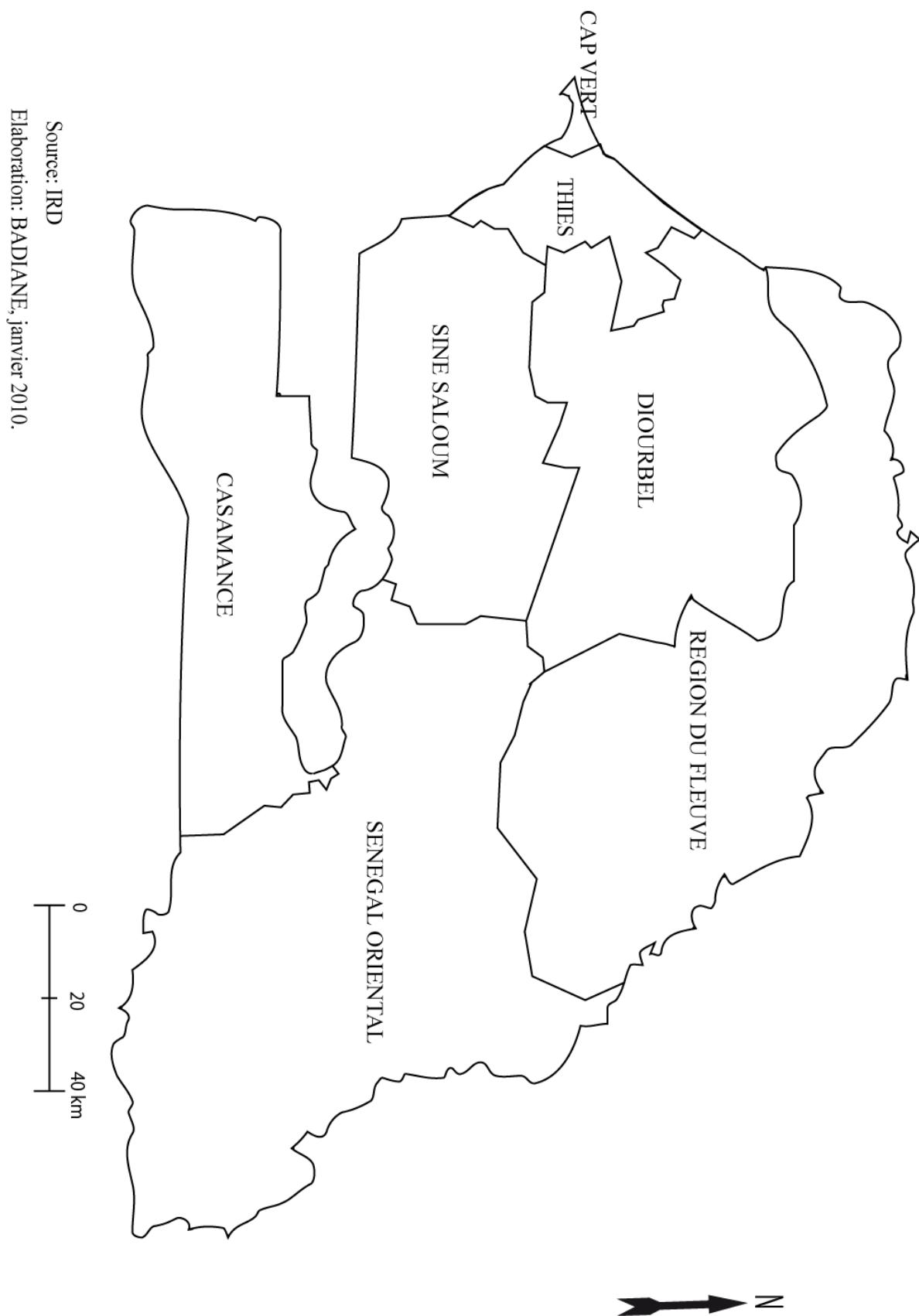
L’expérience de la décentralisation administrative et territoriale est introduite au Sénégal pour la première fois, à Saint-Louis en 1872. Elle sera ensuite étendue à l’ensemble du territoire par le colonisateur. Les quatre premières communes du Sénégal (Saint-Louis, Dakar, Gorée et Rufisque) qui étaient en plein exercice, devaient avoir le même régime que les communes françaises (Saint Louis et Gorée en 1872, Rufisque en 1880, Dakar en 1887, Thiès et Tivaouane en 1889, Louga en 1904, Ziguinchor en 1908, Kaolack et Diourbel en 1918, Podor et Matam en 1952, Dagana en 1960). En 1960, le statut de commune de plein exercice est élargi à toutes les communes du Sénégal.

Dès les premiers mois de l’indépendance, les nouvelles autorités réorganisent le territoire national qui aboutit à la création de trois subdivisions administratives successives : la région, le cercle et l’arrondissement. « *La région correspondait à un ou plusieurs cercles, tandis que le cercle était substitué aux anciennes subdivisions. L’arrondissement correspondait à peu près aux anciens cantons, mais n’englobait pas le territoire des communes* ». (Gaution, J-C, 1971)⁹⁸. La loi n° 60-015 du 13 janvier 1960 complétée par le décret n° 60-113 du 10 mars 1960 découpent le territoire national en sept régions administratives (Cap-Vert, Casamance, Fleuve, Sénégal Oriental, Sine Saloum, Thiès et Diourbel). A cette époque, les communes de Louga et Kébémer faisaient partie de la région de Diourbel (cf. carte administrative de la république du Sénégal en 1960). Cette réforme administrative territoriale témoigne une volonté de l’autorité du Sénégal à harmoniser les objectifs de développement en fonction des difficultés des populations.

Ainsi, en 1964 l’Etat a procédé à une réforme administrative relative à la dénomination de cercle en département et ensuite de préfecture en chef lieu de cercle par le biais n° 64-284 du 03 avril 1964. L’application de cette réforme devait permettre non seulement de rapprocher l’administration territoriale aux populations mais également de maîtriser les véritables problèmes de développement du pays.

⁹⁸ In l’histoire du découpage administratif territorial du Sénégal : De la période coloniale à l’an 2000.

Carte 16: Le découpage administratif du Sénégal en 1960



Source: IRD

Elaboration: BADIANE, janvier 2010.

Plus tard, en 1966, l'Etat adopte la loi n°66-64 du 30 juin 1966 relative au code de l'administration communale qui stipule dans son article 3 que constitue une commune toute localité dont la population est au moins égale à 1 000 habitants et ayant atteint un niveau de développement lui permettant d'avoir des ressources propres à l'équilibre de son budget. A compter de cette date, le Sénégal compte 33 communes. De ce fait, cette période post-indépendance semble annoncée un début timide de la politique de décentralisation au travers de la reconnaissance juridique de la commune et de la communauté rurale comme personne morale de droit public.

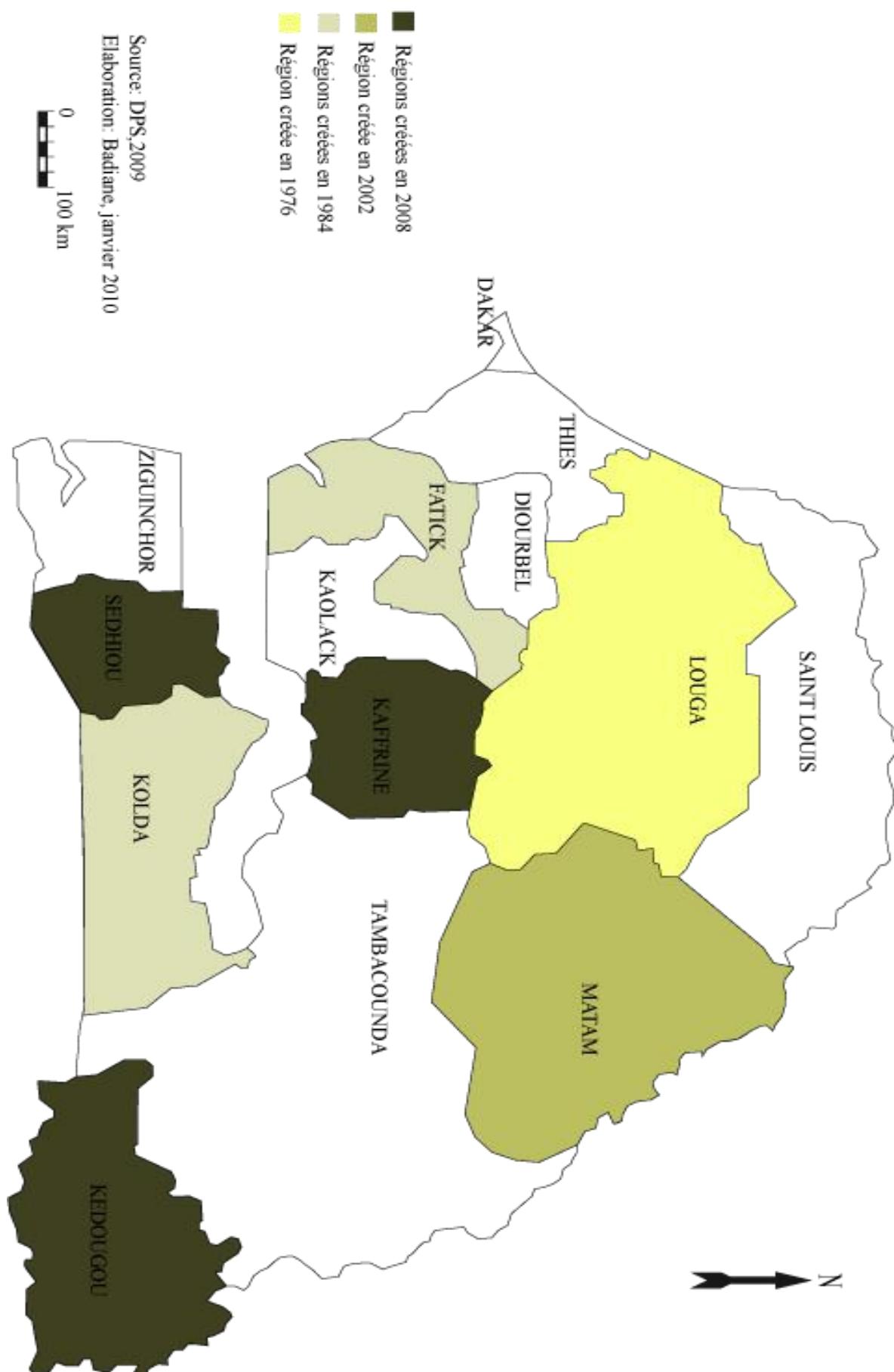
La loi n° 72-20 du 1^{er} février 1972 relative à l'organisation administrative territoriale marque la deuxième phase de l'expérimentation de l'érection des terroirs en communauté rurale. La région de Thiès a servi de phase pilote dans cette expérience. L'érection de ces terroirs en communautés rurales témoigne la volonté d'œuvrer dans le sens de la décentralisation.

En 1976, par le biais de la loi n° 76-61 du 26 juin 1976 relative à l'organisation de l'administration territoriale, l'Etat découpe le territoire en huit régions administratives (cf. carte administrative du Sénégal de 1976). L'érection de la région de Louga en tant que région provient de la scission de la région de Diourbel en deux régions (région de Louga et région de Diourbel).

Cette loi n° 76-61 du 26 juin 1976 est modifiée par celle n° 84-22 du 24 mars 1984 relative à la division des régions de la Casamance et du Sine Saloum en deux régions dont respectivement les régions de Kolda et Ziguinchor, et Fatick et Kaolack (cf. *carte administrative du Sénégal en 1984*). L'adoption de cette loi porte le nombre de régions administratives à dix.

Depuis le 06 février 2002, le département de Matam est érigé en région consacrant ainsi un nouveau découpage du Sénégal en onze régions administratives. Elle est créée par la loi 2002-02 du 15 février 2002 complétée par le décret 2002-166 du 21 février 2000. (Cf. carte de 2002).

Carte 17: L'évolution du découpage administratif du Sénégal



En 2008, le Sénégal compte 14 régions et 48 départements. Il s'agit d'une nouvelle structuration administrative qui prend effet à compter du 1^{er} février 2008. Les départements de Sédiou, de Kaffrine et de Kédougou deviennent des régions à part entière. « *Cette décision de créer trois nouvelles régions répond au souci des plus hautes autorités de réduire les déséquilibres entre circonscriptions administratives, de corriger certaines disparités en rapprochant d'avantage les administrés des centres de décision et aussi de mieux coordonner les actions administratives en apportant des modifications nécessaires à un bon maillage administratif et sécuritaire du territoire national* »⁹⁹.

Située entre l'est et l'ouest du pays, la nouvelle région de Kaffrine qui représente plus de 75% de l'ancienne région de Kaolack va constituer le poumon économique de la région naturelle du bassin arachidier. Avec une superficie de 11 885 km², elle comprend quatre départements qui sont Kaffrine, Kongheul, Malène Hodar et Birkilane.

L'érection du département de Sédiou en région est l'aboutissement d'un long combat mené par les populations. Située en moyenne Casamance, Sédiou partage ses frontières avec deux régions (Kolda et Ziguinchor) et deux pays (la Gambie et la Guinée Bissau) profitant ainsi d'une situation géopolitique favorable. Avec une superficie de 7 529 km² soit 3,5% du territoire national, la nouvelle région possède d'énormes potentialités agricoles et une taille démographique relativement importante qui seront des atouts majeurs de développement.

Kédougou a toujours été un département très enclavé et excentré par rapport au reste du pays. Les avantages de l'érection du département de Kédougou en région sont avancés par les autorités. Il s'agit de ses énormes potentialités minières, végétales, fauniques et du rôle économique qu'elle pourrait jouer dans la sous-région vu sa position géographique.

I.2/ L'aménagement du territoire

Avant 1960, l'aménagement du territoire consiste essentiellement à développer le bassin arachidier et à aménager les ports. Il s'est matérialisé par la mise en place des voies ferrées qui est l'une des entreprises coloniales qui a suscité le plus de difficultés. En effet, l'hostilité manifestée par les populations à l'implantation de cette voie ferrée a entraîné des conflits armés entre colons et résistants. Pénétrant dans les campagnes, le chemin de fer a favorisé une structuration spatiale et une organisation du système commercial traditionnel centré autour des points de traite et des escales. Autour des gares naissent des chapelets de petits et gros bourgs qui seront à l'origine d'une croissance urbaine. Les pointes de traite constituent ainsi

⁹⁹ Extrait du discours prononcé par le ministre de l'intérieur lors de la cérémonie d'installation du premier gouverneur de la nouvelle région de Kaffrine le 1^{er} septembre 2008.

les piliers de la structure urbaine. Ainsi, le développement de la culture de l'arachide à la fin du XIXème siècle a entraîné la mise en place d'un réseau urbain pyramidal, constitué de multiples centres de collecte et de débouchés portuaires ou fluviaux. L'armature urbaine s'est progressivement concentrée sur Dakar sous l'effet de l'exode rural, de la crise arachidière et des réformes administratives et territoriales. Ce processus d'urbanisation autour du réseau ferroviaire s'est poursuivi jusqu'au lendemain des indépendances. A ce titre, force est de reconnaître que l'aménagement du territoire hérité de la colonisation accordait une certaine primauté aux régions côtières au détriment des régions de l'intérieur.

Au lendemain des indépendances, l'aménagement du territoire suit trois phases :

- Une phase d'aménagement des campagnes de l'indépendance aux années 1970. Cette période d'euphorie correspond à la volonté de construire le pays. Un bureau de l'aménagement des terroirs et villages est créé en 1960. Il deviendra service en 1963 puis direction en 1967. L'accent est mis sur l'aménagement rural : organisation des terroirs, politique d'équipements ruraux, élaboration de projets locaux de développement. Le 16 juin 1964, la loi sur le domaine national permet d'organiser la propriété foncière en attribuant la possession des terres à ses occupants effectifs notamment ceux qui la mettent en valeur. Cette loi qui consacre les droits existant sur la terre avant la réforme supprime de jure les droits coutumiers. Les terres qui faisaient l'objet de tels droits tombent de plein droit dans le domaine national. Il s'agit, au terme de la loi, toutes les terres non classées dans le domaine public, non immatriculées et dont la propriété n'a pas été transcrive à la conservation des hypothèses. Ce domaine couvre 90 à 95% des terres nationales. Dans la vallée du fleuve Sénégal, les terres ont été classées en zones pionnières respectivement en 1965 et 1972 et affectées à la SAED pour la mise en valeur hydro agricole. La maîtrise foncière était assurée pour le compte de l'Etat par la SAED qui réalisait les aménagements publics, organisait les producteurs en groupements et leur distribuait les parcelles irriguées en définissant les conditions de jouissance et de mise en valeur des terres aménagées. La loi de 1972 a institué les communautés rurales et transféré la gestion des terres aux conseils ruraux sous l'autorité de l'Etat représenté par le préfet.

- La deuxième phase voit le déclin de l'aménagement du territoire. Il s'agit d'un recentrage sur la politique de la ville dans les années 1980 et 1990. Il s'agit d'une approche très administrative de la politique de la ville, qui consiste essentiellement à valoriser ses fonctions administratives. Cette période coïncide également à un exode massif vers Dakar. Au terme de ces vingt ans, on aboutit à une situation de tension urbaine qui se concrétise par le fait que par

exemple, à Dakar, 50% de la population vit en dessous du seuil de pauvreté contre 30% pour l'ensemble du pays. Cette situation aboutit à une rupture territoriale et implique la relance de l'aménagement du territoire.

-En 2000, c'est la renaissance de l'aménagement du territoire : il réapparaît dans les discours et dans les dénominations ministérielles. En effet, la croissance soutenue que connaît le pays depuis ces dernières années ne se transmet pas sur le territoire. Des poches de pauvreté perdurent. Par conséquent, il est nécessaire de mettre en œuvre un ajustement territorial qui consiste en une mise à niveau du territoire sénégalais. A ce titre, on l'apparition de problématiques nouvelles comme la promotion de l'intercommunalité, la nouvelle politique urbaine, la dynamique d'expansion des villes nouvelles. Ce qui est à l'origine d'une nouvelle définition d'un plan général d'aménagement du territoire en 1999.

II/ Les politiques de décentralisation et de développement local

Jean Louis Coll¹⁰⁰ considère que «*la décentralisation, plus particulièrement la municipalisation, peut apparaître plus comme un concept fourre tout, qu'une notion offrant des perspectives opérationnelles, répondant à des objectifs d'équité et de cohésion sociale* ». Les origines de l'expérience sénégalaise en matière de décentralisation remontent de l'époque coloniale (1872) avec la création des quatre communes de plein exercice qui constituaient un creuset de formation à la gestion participative des affaires locales. Le pouvoir était confié aux dignitaires locaux au fur et à mesure que l'autorité coloniale acquiert sa légitimité sur les peuples et dans les circonscriptions du protectorat. La volonté affirmée d'une décentralisation effective a été clairement exprimée dans la constitution de 1960 qui prévoyait d'ériger les sept régions, les 30 cercles et les 85 arrondissements en collectivités décentralisées jouissant d'une large autonomie financière et de gestion ; mais elle ne fut pas traduite dans les faits (Diop D, p 84). C'est dans ce cadre qu'une nouvelle vision de l'institution communale fait des collectivités locales non seulement un relais mais de véritables pôles de développement économique et social. Cependant, les résultats ne sont pas à la hauteur des attentes durant la première décennie post-indépendance. Le processus de décentralisation est ainsi le fruit d'un long processus ; à partir des indépendances et ce jusqu'en 1996, le système de décentralisation s'est élargi par la création de nouvelles collectivités locales notamment les communautés rurales en 1972 et les régions en 1996¹⁰¹.

¹⁰⁰ COLL J. L, in Niang D, 2007.

¹⁰¹ En 1996, les textes de loi consacrant la régionalisation ont été votés par l'Assemblée Nationale. Par cette loi, le Conseil Régional, le Conseil Municipal et le Conseil Rural par leur délibération, le Président du Conseil

Ainsi, la décentralisation peut être considérée comme une innovation majeure née des réformes des politiques sociales qui tendent à réduire le rôle de l'Etat dans la gestion du développement et à accroître la participation des populations dans la planification, la mise en œuvre et le suivi des politiques de développement. La décentralisation est aussi une des stratégies de développement appliquées dans le but de promouvoir une bonne gouvernance qui se traduit par une plus grande autonomie locale. « *Elle est perçue comme un cadre pour développer la démocratie locale qui, à son tour, devient le principal moyen de promouvoir la gouvernance locale. La décentralisation possède le potentiel d'induire des changements institutionnels bénéfiques pour les collectivités locales et les populations en les rendant plus autonomes dans la prise de décision*¹⁰² ». Une telle réforme permettrait ainsi de décentraliser les services publics, mais elle vise surtout la répartition plus judicieuse des pouvoirs de décision et de production des services en vue d'en améliorer la qualité et la gestion. En effet, Il est démontré que les collectivités locales, issues des processus de décentralisation, sont plus proches des populations que les gouvernements centraux et qu'elles ont des informations plus précises sur les préférences locales et les principaux objectifs. Il s'y ajoute également le fait que la promotion de la concurrence, entre collectivités locales, est susceptible de les encourager à mieux fonctionner, dans la mesure où ces collectivités locales sont plus proches des populations.

En essayant de montrer le processus de décentralisation en cours dans la zone d'étude, nous allons nous focaliser sur une collectivité locale : la commune.

II.1/ La commune comme collectivité locale

Selon le code des collectivités locales : « *la commune est une collectivité locale, personne morale de droit public. Elle regroupe des habitants du périmètre d'une même localité unis par une solidarité résultant du voisinage, désireux de traiter de leurs propres intérêts et capables de trouver les ressources nécessaires à une action qui leur soit particulière au sein de la communauté nationale et dans le sens des intérêts de la nation* ». La commune est l'entité décentralisée la plus ancienne. En effet, si la création de la commune en tant que collectivité locale répond à un souci de mieux asséoir une domination économique et sociale pendant la période coloniale, elle est reconduite dans toutes les réformes post-indépendance

Régional, le Maire, le Président du Conseil Rural par l'instruction des affaires et l'exécution des délibérations, concourent respectivement à l'administration de la Région, de la Commune et de la Communauté Rurale

¹⁰² Niang D, ibid.

pour mieux répondre à l'exigence de développement économique notamment disposer des ressources propres et nécessaires à l'équilibre de son budget.

II.1.1/ L'évolution du statut de la commune

L'histoire de la décentralisation moderne au Sénégal est l'aboutissement d'un long processus. En effet, c'est avec l'érection en communes de plein exercice de Saint-Louis et de Gorée en 1872 que débute la politique de décentralisation administrative et territoriale du Sénégal. La « communalisation » s'est poursuivie avec la création des communes de Rufisque (1880), de Dakar (1887), des communes mixtes (1904) et des communes de moyen exercice (1955). L'accession à la souveraineté nationale consacre l'élargissement du statut de plein exercice à toutes les communes. Depuis cette date, les autorités n'ont cessé de remodeler l'architecture de l'organisation administrative et territoriale par une démarche prudente et progressive caractérisée par trois grandes étapes :

- De 1960 à 1990 :

Qualifiée de « semi décentralisation », cette période est marquée par une présence protectrice influente de l'Etat.

- En 1960, le statut de la commune de plein exercice élargi à toutes les communes. Les chefs-lieux de régions et les chefs-lieux de cercles sont érigés en communes.
- En 1966 est adopté le code des communes (Loi n° 66-64 du 30 juin 1966). Il sera suivi 6 ans plus tard de l'adoption du code des communautés rurales (Lois n° 72-02 et 72-25 du 25 Avril 1972) suite à la réforme administrative territoriale et locale (RATL) intervenue la même année qui porte création de cette nouvelle catégorie de collectivités territoriales et la mise en place du conseil rural (entre 1972 et 1984, 320 communautés rurales ont été créées). Cette loi a élargi la décentralisation au plus bas échelon. Les communautés rurales sont constituées de plusieurs villages et érigées en collectivités territoriales dotées d'une autonomie financière. Mais l'élargissement de la décentralisation aux zones rurales est limité car le représentant de l'Etat, le sous-préfet, prépare et exécute leur budget.
- La loi n° 90-35 du 08 octobre 1990 modifie à nouveau le code l'administration communale. Toujours dans la même année, la loi n° 90-37 du 08 octobre 1990 retire la gestion des communautés rurales aux mains des sous-préfets et la remet aux présidents de conseils ruraux.

- De 1990-1996 :

Cette seconde étape marque l'affirmation du processus de décentralisation par la suppression de la présence du pouvoir central au sein de l'exécutif des différentes collectivités (notamment par la suppression de la direction bicéphale des communes à statut spécial et l'octroi de la gestion financière des communautés rurales aux présidents des conseils ruraux par leur statut d'ordonnateur du budget). Cependant, certaines répartitions des compétences restaient peu claires.

En 1996, les principales règles de fonctionnement des collectivités locales sont consignées dans la loi n° 96-06 du 22 mars 1996 portant code des collectivités locales. Cette loi est complétée par celle n° 96-09 du 22 mars fixant l'organisation administrative et financière et des rapports avec les villes. La loi n° 96-10 du 22 mars modifie celle n° 72-02 du 1^{er} février 1972 relative à l'organisation administrative et territoriale. « *Cette réforme, qui s'est voulue plus démocratique, est considérée par ses initiateurs comme un projet de citoyenneté en vue d'atténuer la polarisation, par l'Etat, de toute la politique nationale. De ce fait, trois objectifs principaux lui avaient été assignés : l'approfondissement de la démocratie locale avec l'émergence d'une gouvernance locale ; la libre administration des Collectivités locales et la promotion du développement local¹⁰³* »

Cette période marque la date de création de collectivités locales à l'échelon régional (dix régions sont ainsi créées), à la même échelle sont créées des Agences Régionales de Développement (ARD). Ces agences sont le lieu d'orchestration de l'ensemble des collectivités locales et devraient favoriser une cohérence entre les différents niveaux. Il y a également le transfert de compétence de l'Etat vers les collectivités locales. La loi prévoyait une expérimentation de ce nouvel édifice institutionnel pendant cinq ans. Ces collectivités bénéficient de dotations de l'Etat (fond d'équipement des collectivités locales et fond de dotation). La décentralisation devait s'accompagner d'une déconcentration, qui reste encore à réaliser et pourtant des services de l'aménagement du territoire et de la planification existent dans chaque région.

Toutes ces collectivités sont dotées de la personnalité morale et bénéficient du principe de libre administration emprunté au droit constitutionnel français selon lequel : les collectivités s'administrent librement par des Conseils élus. Aussi, les lois de 1996 marquent un mouvement décentralisateur plus abouti par un accroissement des responsabilités des

¹⁰³ Niang D, *ibid.*

collectivités territoriales, de nouveaux transferts de compétences du pouvoir central à leur profit.

Depuis 2000, la grande réforme de la décentralisation est appuyée par la création en 2002 du Ministère de la coopération décentralisée, puis en 2004 par celle du Ministère de l'Intérieur et des collectivités locales.

Aujourd’hui, certains observateurs politiques notent que la décentralisation semble reculée avec le report des élections de 2001 en mai 2002 et celles de 2007 en mars 2009. Cette période est surtout troublée par la dissolution des certaines collectivités dirigées par l’opposition et confiées à des délégations spéciales.

II.1.2/ La municipalité

Comme la région et la communauté rurale, la commune est ainsi une entité à laquelle l’Etat a conféré la personnalité juridique, l’autonomie financière et le pouvoir d’être administré librement par les élus locaux.

La commune est gérée par le conseil municipal avec à sa tête un maire. Le nombre de ses membres est proportionnel à la population. Elus pour cinq ans au suffrage universel direct, les conseillers municipaux adoptent les grandes orientations de la commune, votent le budget, gèrent les biens de la commune et définissent le fonctionnement de l’administration communale. Ces élus locaux, issus des partis politiques et de la société civile, sont ainsi les principaux responsables du développement local. La composition des conseils municipaux est définie par le décret n° 2002-173. Le conseil municipal est constitué de conseillers représentant des groupements à caractère économique ou social, élus au suffrage universel pour une durée de cinq ans. Le conseil municipal peut être dissout par décret présidentiel et publié au journal officiel dans le cas où il n’exerce pas correctement ses fonctions notamment dans les hypothèses de paralysies par des dissensions internes. En cas de dissolution, la commune est administrée par une délégation spéciale désignée par arrêté du ministère chargé des collectivités locales qui nomme le président et le vice président en attendant que des élections soient organisées dans les six mois.

Le maire, élu par le conseil municipal pour une durée du mandat du conseil, est l’exécutif de la commune. Il met en œuvre les délibérations du conseil municipal, représente la commune sur le plan juridique, propose, exécute le budget et assure la conservation et l’administration du patrimoine communal. Le maire détient également des pouvoirs propres. Il constitue avec le conseil municipal les organes représentatifs de la commune. Le système de l’administration

communale reconnaît le maire comme étant une autorité administrative qui agit alternativement tantôt pour le compte de la commune, tantôt pour le compte de l'Etat :

- **Le maire représentant de la commune**

Les compétences que le maire exerce dans sa commune sont dans une large mesure la gestion municipale. Le maire est à la fois l'ordonnateur de la commune, le représentant légal de la commune dans les contrats que le conseil municipal décide de passer, le représentant légal de la commune dans les actions en justice dont le conseil municipal arrête le principe. A ce titre, il est responsable de la sécurité et de la salubrité publique et dispose de l'administration communale dont il est le chef hiérarchique.

Le maire est le premier acteur du développement local, par le biais de son conseil municipal à la tête duquel il y a le maire. Ce conseil est l'émanation d'un consensus issu de participation populaire. Il est chargé de définir les grandes orientations du développement économique et social local et de les impulser parce que doté du pouvoir de collecter les ressources et de les dépenser.

- **Le maire représentant de l'Etat**

Le maire est l'autorité exécutive de la commune. Les compétences étatiques du maire sont exercées sous l'autorité hiérarchique du préfet et du gouvernement. D'ailleurs, le préfet dispose d'un pouvoir de substitution en cas d'empêchement ou de non exercice de ses pouvoirs de maire. En plus, les fautes commises par le maire engagent la responsabilité de l'Etat et non de la commune. Parmi les attributions que le maire exerce au nom de l'Etat, on note l'état civil, la constatation de certains délits en sa qualité d'officier de police judiciaire, la publication des lois et règlements, l'organisation des élections, le recensement, la législation des signatures.

Depuis 2008, le Sénégal compte au total 499 collectivités locales réparties en 14 régions dont 113 communes et 370 communautés rurales. Ces collectivités sont dirigées par 14 352 élus locaux. Les régions de Saint Louis et de Matam comptent chacune 42 conseillers régionaux.

Le conseil municipal est élu pour cinq ans. Il élit en son sein un maire et un ou plusieurs adjoints sachant lire et écrire. Lui et ses adjoints doivent résider dans la commune ou en être obligatoirement contribuables. Le nombre de ses adjoints est de 1 pour les communes de 1.000 à 2.500 habitants ; de 2 pour les communes de 2.500 à 10.000 habitants. Pour les communes dont la population est supérieure à 10.000, il y aura un adjoint de plus par tranche supplémentaire de 20.000 habitants sans que le nombre des adjoints ne puisse dépasser 18.

Tableau 25 : Le nombre de conseillers municipaux par commune dans la vallée

Communes	Population	Nombre de conseillers municipaux
Dagana	18 205	36
Golléré	5 134	24
Ndioum	12 407	30
Niandane	4 521	30
Podor	9 472	30
Richard Toll	42 621	56
Rosso Sénégal	9 328	30
Saint Louis	154 555	66
Kanel	6 800	30
Matam	11 991	36
Semmé	3 896	30
Thilogne	5 620	30
Waoundé	3 022	30
Ranérou	1 100	20
Ourossogui	9 127	30

Source : Direction des collectivités locales

Toutes les composantes de la population des collectivités (jeunes, femmes, groupes socioprofessionnels) sont représentées dans les conseils municipaux. Si nous prenons l'exemple de la commune de Podor, on remarque qu'il est composé de 30 conseillers élus dont 9 femmes et 5 jeunes. Tous les élus savent lire et écrire à une exception près à Podor. Le bureau municipal comprend 15 commissions dont les plus dynamiques sont : une commission domaniale, une commission des finances, une commission de la planification, une commission de la coopération, une commission des travaux publics de l'urbanisme et de l'habitat, une commission de la jeunesse et de l'emploi, une commission des sports et une commission du secteur informel. Cette dernière témoigne de l'importance du secteur informel dans l'économie locale. En matière de démocratie, les conseils municipaux se distinguent par une application assez correcte des règles. Des sessions ordinaires pendant lesquelles la majorité des conseillers sont présents, se tiennent régulièrement. Cependant, les municipalités doivent davantage fournir plus d'efforts allant dans le sens d'une implication plus accrue des populations à l'action publique.

Dans la commune de Ndioum, le conseil municipal n'est composé que d'une femme malgré l'importance de ces dernières dans les statistiques démographiques. Par ailleurs, le niveau d'instruction du conseil est relativement satisfaisant à savoir : 16 intellectuels, 10 alphabétisés et 4 analphabètes. Pour la bonne marche de la gouvernance locale, la collectivité s'est dotée de 19 commissions¹⁰⁴ chargées d'appuyer, de conseiller et de proposer dans leur domaine respectif des recommandations dont la finalité est l'atteinte des objectifs fixés par la loi sur la décentralisation à travers les compétences transférées. En analysant la nature des commissions, on note une volonté de prise en compte de l'ensemble des secteurs dans la démarche de développement local. Si le nombre paraît pléthorique, l'objectif initial des autorités municipales était d'impliquer tous les acteurs locaux aux différents niveaux de prise de décision. Ainsi, chaque commission avait la liberté d'intégrer des membres de la société civile.

Jean Louis Coll¹⁰⁵ fait remarquer « *qu'en même temps que la municipalisation ne s'appuie pas sur des systèmes solides d'administration locale fondée sur une réelle déconcentration, la mobilisation des ressources humaines et financières, par la Municipalité, ne permet pas un exercice à minima des compétences transférées* ». La gestion financière des collectivités locales s'organise autour de la notion de budget. Le budget prévoit et autorise pour une année les recettes et les dépenses de la collectivité locale. Il est préparé par le chef de l'exécutif local, adopté par le conseil de la collectivité et approuvé par le représentant de l'Etat. Il est enfin exécuté par le chef de l'exécutif local qui devient alors son ordonnateur. Les ressources de fonctionnement de la commune proviennent des recettes fiscales qui comprennent les produits des impôts directs perçus sur le territoire communal, l'impôt du minimum fiscal, la contribution des patentes, la contribution foncière sur les propriétés bâties, non-bâties, insuffisamment bâties, la contribution des licences, les produits des centimes additionnels, les produits des taxes municipales directes, notamment sur la valeur des locaux servant à l'exercice d'une profession, les taxes d'enlèvement des ordures, taxes sur le balayage, sur le déversement à l'égout et sur les licences à la charge des commerçants de boissons en addition aux droits de la licence. Les produits des taxes communales indirectes, notamment sur l'électricité, l'eau, sur la publicité à l'aide de panneaux, d'affiches, d'enseignes lumineuses,

¹⁰⁴ - finance- planification- communication et information- environnement et gestion des ressources naturelles- éducation et alphabétisation- commerce et transport- sécurité et prévention- jeunesse et sport -culture et loisir- santé et affaires sociales- urbanisme et habitat- pêche-affaires religieuses- coopération et relations extérieures- agriculture et élevage- domaine- promotion de la femme- voirie et aménagement du territoire- organisation

¹⁰⁵ COLL J. L, 2005 ibid.

sur les établissements de nuit, sur l'abattage, sur les entrées payantes, sur les spectacles, jeux et divertissements en font partie.

Cependant, les communes comptent en premier lieu sur leurs ressources propres pour assurer leur fonctionnement et réaliser leurs investissements. Malgré leur nombre et leur diversité, les ressources ne couvrent pas intégralement les besoins du budget des communes. Il faut recourir à des ressources extérieures pour équilibrer le budget. Pour ce faire, les communes font appel en premier lieu à l'Etat et en deuxième lieu aux bailleurs de fonds et aux particuliers.

L'Etat va allouer aux collectivités des dotations soit de fonctionnement (fond de dotation de la décentralisation), soit des dotations d'investissements (fond de concours). L'Etat apporte aux collectivités un soutien financier, soit sous forme de subvention ou fond de concours pour financer leurs investissements, soit sous forme de dotation pour permettre d'assurer les compétences qui les sont transférées. Pour ce faire, il a mis en place deux systèmes d'allocation de ces ressources :

- le fonds de dotation à la décentralisation et à la déconcentration (FDD)
- le fonds d'équipement des collectivités locales (FECL)

Entre 2002 et 2003, les 441 collectivités locales, que compte le pays, ont reçu environ 20 milliards de francs CFA. Toutefois, le caractère inégal de la répartition du FDD, fait que les communautés rurales au nombre de 320, ont reçu environ 4 % du montant global, contre 35 % pour les communes au nombre de 110 et 61 % pour les 11 régions. Depuis sa création, le Fonds de Dotation a connu une augmentation de l'ordre de 49 % et finance, à hauteur de 75%, les dépenses de fonctionnement des régions qui n'ont pas de fiscalité propre et qui vivent de transferts financiers de la part de l'Etat.

II.2/ Les nouvelles politiques de développement communal

L'émergence du concept de développement local résulte de l'incapacité du développement global à trouver des réponses pertinentes aux préoccupations des communautés de base, surtout dans les communes et communautés rurales.

Avec la relance de la décentralisation, la notion de développement local est à l'ordre du jour. L'émergence de nouvelles collectivités locales et l'approfondissement du processus de décentralisation, désormais effectifs avec la loi de 1996, relative à la régionalisation, constituent un atout dans la lutte contre le sous-développement.

Face à l'échec des modèles de développement jusqu'ici appliqués, la décentralisation est aujourd'hui présentée comme la condition sine qua non de la croissance des villes secondaires

en général et de leur arrière-pays en particulier. La décentralisation répond ainsi à un souci de bonne gestion. Elle implique, de ce fait, l'administration des affaires locales par des personnes issues du milieu, se trouvant sur place et étant au courant de la situation locale. La nouvelle politique de développement se manifeste par une valorisation des ressources naturelles locales, financières et humaines et tend en même temps à réduire les disparités. Le transfert de neuf importantes compétences aux collectivités locales multiplie les secteurs de participation des citoyens à la gestion de leur destinée.

En somme, le concept de développement local est fondé sur un ensemble de principes directeurs notamment :

- la croissance endogène qui exprime un développement conforme aux ressources locales et une grande dévolution de pouvoirs aux organisations locales ;
- l'autonomie territoriale qui implique un grand pouvoir de décision du local par rapport au centre ;
- une organisation territoriale centrée dont la finalité est de répondre aux besoins locaux (produits, services) ;

II.2.1/ Les compétences des communes

Les compétences de la commune se situent à deux niveaux : les compétences générales et les compétences transférées.

- Les compétences générales

La commune dispose de deux grandes compétences générales :

- la promotion du développement économique, éducatif, social, sanitaire, culturel et scientifique de la commune
- l'organisation de l'aménagement du territoire et la planification dans le respect de l'intégrité de l'autonomie et des attributions de la commune.

- Les compétences transférées

Si la loi n° 96 07 du 22 mars 1996 relative aux transferts de compétences aux régions, aux communes, et aux communautés rurales ne constitue pas à elle seule la date de naissance de la nouvelle décentralisation au Sénégal, du moins ce texte législatif capital a t-il eu le mérite de corriger la difficile mission qui était celle des collectivités locales sénégalaises¹⁰⁶. (Diagne M,

¹⁰⁶ - loi N° 96 06 du 22/03/1996 portant code des collectivités locales (JORS N° 5689 du 20/05/1996). Sur l'ensemble de la réforme de la décentralisation du 1996 au Sénégal, on pourra consulter le recueil de textes de la

p 198). Jusqu'en 1996, les élus municipaux détenaient des compétences essentiellement qui s'étendaient de la confection de l'état civil à l'aménagement des lotissements en passant par le ramassage des ordures, l'entretien des réseaux d'eau, d'électricité et de voirie, la réalisation d'équipements marchands (marché, gare routière, abattoir etc..). L'autorité administrative exerçait un rôle important dans la destinée des communes.

Avec la réforme du 22 mars 1996 portant code des collectivités locales, les compétences traditionnelles des élus locaux sont renforcées par l'article 3 stipule que : « *les collectivités locales ont pour mission la conception, la programmation et la mise en œuvre des actions de développement économique, éducatif, social et culturel d'intérêt régional, communal ou rural* ». A cela s'ajoute la loi n° 96-07 du 22 mars qui transfère aux régions, aux communes et aux communautés rurales neuf domaines de compétences jusqu'alors exercés par l'Etat dans les secteurs suivants :

Domaines

Environnement et gestion des ressources naturelles

Santé, Population et Action sociale

Jeunesse, Sports et Loisirs

Culture

Education

Planification

Aménagement du Territoire

Urbanisme et Habitat

Ainsi ces réformes visent à responsabiliser très largement les collectivités locales tout en maintenant l'autorité et l'unité de l'Etat. Le domaine national et le domaine public, propriétés indivisibles de la nation tout entière, restent sous la responsabilité de l'Etat qui peut en transférer aux collectivités locales. La planification, devient une prérogative de l'autorité communale dans le choix des politiques de développement de la cité.

Se fondant essentiellement sur une pleine participation de tous les acteurs locaux (conseil municipal, populations, partenaires au développement..), la planification du développement communal passe nécessairement par l'élaboration d'un plan d'investissement communal où les actions sont planifiées dans le court, moyen et long terme. La décentralisation sénégalaise a transféré la compétence « planification » aux collectivités et de ce fait, la décision

d’élaborer un plan de développement leur incombe en premier chef. L’ancrage institutionnel se matérialise d’abord par l’expression de la volonté des communes à travers des procès verbaux qui marquent leurs décisions de s’engager dans un processus de planification. Le décret 96-11-33 du 27 décembre 1996 fixe l’exercice de cette compétence qui permet à l’exécutif de mettre en place un comité de pilotage qui va assurer la supervision et la validation de toutes les étapes d’élaboration du plan.

L’élaboration de ce document est l’expression de l’autorité locale à travers un procès verbal de délibération. L’agence régionale de développement de Saint-Louis, structure d’appui aux collectivités locales de la région et le Partenariat avec Saint-Louis et sa région ont appuyé les communes de Ndioum, Richard Toll, Niandane, Golléré, Rosso et Dagana dans l’élaboration de leur plan d’investissement communal.

L’élaboration des outils de la planification en général et du Plan d’Investissement Communal en particulier, est basée sur un processus participatif articulé autour de plusieurs étapes récurrentes où l’appropriation de la méthodologie ainsi que la validation consensuelle seront érigées en principes. La finalité de cette démarche, s’inspirant de la politique de la décentralisation, est de parvenir à renforcer les capacités de gestion des communes mais également de permettre aux citoyens de participer à la construction de leur cité.

Une fois élaboré, adopté par le conseil municipal et approuvé par le représentant de l’Etat compétent, le plan devient un contrat entre l’Etat et la commune d’une part, et entre le conseil municipal et les populations locales d’autre part. L’Etat devrait garantir la prise en charge des projets dont il est seul habilité à assurer la mise en œuvre.

L’objectif principal est de doter la commune d’un cadre de référence dans lequel toutes les décisions futures devraient s’inscrire dans un cadre temporel de 5 ans. Il s’agit plus précisément:

- d’établir un diagnostic exhaustif de la situation économique et sociale de la commune en mettant en exergue les contraintes et les opportunités,
- d’identifier les objectifs de développement de la commune,
- de préciser les moyens à mettre en œuvre pour réaliser ses objectifs,
- de mettre en place des stratégies de réalisation des objectifs,
- d’élaborer un calendrier d’exécution des actions retenues pour atteindre ses objectifs.

En dotant ces collectivités de pouvoirs autonomes, l’Etat a voulu leur donner des moyens financiers à la mesure de leurs responsabilités. Cependant, l’Etat tend à encourager chaque entité à avoir son budget et à réaliser ses programmes de développement non sur la seule

base des subventions mais avec des recettes que la collectivité doit pouvoir générer de façon plus conséquente. Les collectivités peuvent aussi, sur la base de coopération internationale ou de partenariat, recevoir des ressources extérieures.

Même s'il est encore prématuré d'apprécier la décentralisation dans son application et dans la réalisation ses objectifs de développement économique et social équilibré, il faut reconnaître qu'il existe plusieurs contraintes qui risquent d'endiguer cette ambitieuse politique.

II.2.2/ Les contraintes

Malgré la bonne volonté des gouvernants d'engager le Sénégal dans la voie du développement local, certaines contraintes existent. Il s'agit essentiellement d'un ensemble de problèmes d'ordre technique, financier, économique et administratif. Au Sénégal, la grande majorité des élus locaux sont issus des formations politiques. Ce qui conduit souvent à une politisation excessive des conseillers et à un transfert de la lutte des tendances au sein de la municipalité. Certains parmi les élus sont analphabètes et n'ont pas de capacités intellectuelles et civiques pour élaborer une politique cohérente de développement de leur localité. En d'autre terme, ils ne sont pas encore conscients de la mission qui les attend et la population est souvent plongée dans un désarroi total. « *Les effectifs des administrations municipales sont faiblement qualifiés et paradoxalement pléthoriques. Cette situation se traduit par une faible productivité du personnel dont la capacité d'adaptation à de nouvelles tâches est limitée. De plus, la plupart des agents municipaux sont démoralisées et démobilisées. A l'absence de motivation, de la part des élus et de l'administration municipale, pour provoquer un renouveau de l'activité, il faut ajouter les sombres perspectives des agents qui ne disposent pas toujours de plan de carrière. Tout au plus, on peut envisager leur redéploiement pour renforcer les services de recouvrement, ceux de la voirie, ou pour concevoir des programmes de formation afin d'améliorer leurs capacités ou, solution plus radicale, la mise en œuvre de programmes de départs en incitant certains agents à quitter l'administration municipale moyennant une indemnisation »*¹⁰⁷.

En outre, malgré cette politique de décentralisation, l'Etat est omniprésent à travers ses représentants qui contrôlent encore l'essentiel de la vie économique et sociale. Ce qui fait penser que la décentralisation constitue plus un slogan qu'une réelle volonté de déléguer des pouvoirs aux collectivités. L'ingérence de l'Etat est encore courante dans tous les aspects

¹⁰⁷ Niang D, *ibid.*

socio-économiques de la vie de la majorité de la population. Hormis la capitale, aucune ville ne dispose de véritables moyens techniques et financiers. L'absence de gisements fiscaux comme des unités industrielles constitue un handicap à l'action des nouveaux pouvoirs locaux. Cette carence de ressources financières hypothèque l'avenir du développement local dans la mesure où la faiblesse des moyens financiers constitue un redoutable handicap pour le développement urbain. Par conséquent, les communes restent toujours dans une situation de dépendance vis à vis de l'Etat qui reste toujours le maître du jeu. La dissolution récente de quelques municipalités gérées par l'opposition par décret présidentiel est un exemple concret. Ces municipalités sont confiées à des délégations spéciales en attendant les prochaines élections.

Ainsi, les ressources financières sont un enjeu de taille dans la gestion des municipalités et dans l'avenir de la décentralisation au Sénégal. Aujourd'hui les municipalités sont souvent confrontées à des problèmes de moyens financiers. Généralement le budget communal ne se limite qu'à l'entretien du personnel municipal. Au niveau local, la faible mobilisation des ressources est d'autant plus difficile qu'elle fait face à l'absence d'une volonté de contribution des populations, qui ne sont pas toujours convaincues de l'utilisation des ressources budgétaires dans la mesure où elles ne voient que très peu d'amélioration dans leurs conditions de vie. En outre, l'inexistence de perceptions municipales dans la plupart des communes ne favorise pas un suivi budgétaire par les élus et l'administration municipale, qui sont obligés de s'en référer aux services du trésor public local.

La réalisation de leurs objectifs dépend en grande partie des partenaires au développement et des fonds de dotation de l'Etat. Cependant certaines localités ont du mal à recevoir cette subvention de l'Etat résultant des transferts de compétences du fait de la rareté des ressources au niveau national. Les fonds de dotation de la décentralisation doivent apporter aux collectivités l'essentiel de leurs ressources. De ce fait, l'autonomie financière des collectivités locales est renforcée afin qu'elles puissent exercer librement leurs responsabilités en s'appuyant à la fois sur leurs moyens propres, sur les dotations budgétaires de l'Etat à un niveau garanti par la loi et enfin sur les responsables et les élus locaux travaillant ensemble à la satisfaction des besoins de la population et à la réalisation des ambitions de la nation.

A ces ressources limitées, s'ajoute une corruption qui conduit les collectivités à se détourner de leurs missions initiales. Les recettes fiscales et les impôts prélevés ne servent généralement qu'à caser les militants politiques ou à entretenir un personnel pléthorique recruté sur la base de clientélisme pour assurer la survie d'un régime et de ses relais à la base, au détriment de l'investissement. Même si les structures déconcentrées (gouvernances et préfectures) veillent

à ce que les responsabilités s'exercent en conformité avec les lois et orientations du pays, ces pratiques orthodoxes résistent toujours.

Une autre contrainte réside dans l'aménagement du territoire. Le découpage judicieux de l'espace est aussi une condition incontournable dans la mise en œuvre d'une bonne politique de développement local. Depuis l'entrée en vigueur effective de la nouvelle politique de décentralisation, on assiste souvent à des conflits de compétences entre deux communes ou entre commune et communauté rurale. Ces conflits sont liés aux incohérences des découpages territoriaux s'expliquent par la non-correspondance entre les territoires traditionnels et les territoires administratifs issus de la décentralisation. Ainsi, l'imprécision délibérée des frontières des collectivités locales ne cesse d'envenimer les relations entre collectivités limitrophes. C'est le cas de la commune de Richard Toll qui s'oppose à la communauté rurale de Mbane en plusieurs occasions : d'abord il y a les oppositions entre citadins et ruraux pour la mise en valeur agricole des terres périurbaines ; ensuite il y a le besoin d'extension du foncier constructible pour répondre à la forte croissance urbaine. C'est l'exemple des différends entre Ndioum et la communauté rurale de Gamadji Saré. Cette dernière émet une protestation au sujet d'une de ces guérites auprès des services de l'Etat. Le sous-préfet prend en charge le différend. Le décret de création de la commune permet d'établir la limite à 3.780 m du bureau de poste, ce qui donnait raison à la commune. Le Conseil rural de Gamadjié s'en tient à ce règlement administratif. En outre, les questions environnementales constituent un sujet qui fâche dans la mesure où les autorités de Mbane ont toujours protesté contre les déchets urbains et les eaux usées agricoles déversées dans la zone périurbaine par la CSS. C'est aussi le cas entre la commune de Podor et la communauté rurale de Guia, entre Dagana et la communauté rurale limitrophe de Gaé mais aussi entre la commune de Rosso et la communauté rurale de Ronkh. Dans tous ces cas, l'attribution de terres dans les zones limitrophes alors que les limites ne sont pas connues avec précision nourrit de fréquentes tensions. Ce qui est à l'origine de dysfonctionnement dans le processus de développement. Pourtant, le dispositif législatif et institutionnel de la décentralisation sénégalaise prévoit la possibilité d'établir un cadre de concertation entre collectivités locales en envisageant la constitution de groupements d'intérêt communautaire (GIC) qui associent une ou plusieurs communautés rurales avec une ou plusieurs communes. La mise en place d'une politique de développement local doit reposer sur une assise territoriale solide et bien délimitée. Dans ce contexte, le territoire est perçu comme une dynamique de coordination d'acteurs qui interviennent dans des domaines aussi divers que l'économie, l'environnement, le social et la

politique. Le développement suppose une stratégie de valorisation et de diversification des activités sur un territoire donné à partir de la mobilisation des ressources locales.

Face à l'explosion démographique avec son corollaire d'une occupation anarchique de l'espace et d'une insuffisance des services urbains, on s'aperçoit que le développement urbain, au-delà de la croissance de la production ou du simple fait de transférer des responsabilités aux institutions locales, nécessite une inversion des tendances qui s'expriment à travers une forte émigration et un faible accès aux services sociaux de base (Niang D, 2007). Par ailleurs, une simple création de structures de décisions décentralisées et de nouvelles procédures de participation des populations locales ne garantit pas une bonne gouvernance et ne génère pas une croissance économique plus poussée. Selon Niang D¹⁰⁸ « *l'une des priorités devrait consister à affecter les ressources nécessaires aux besoins prioritaires afin de permettre aux collectivités locales d'exercer, avec plus d'efficacité, leurs responsabilités. La crise urbaine et la faiblesse des fonctions municipales, depuis les années 1980, devenues plus aiguës, avec les effets des politiques d'ajustement structurel à la base, soulèvent encore beaucoup de questions sur l'opportunité et l'intérêt de la décentralisation. Même si elle semble irréversible, dans un contexte d'amélioration progressive du jeu démocratique, elle est limitée, dans les modalités de sa mise en œuvre, par trois principaux maux qui sont : la structure clientéliste du jeu politique, l'utilisation peu judicieuse des ressources financières et enfin l'absence d'une véritable administration de développement municipal ».* ».

Pour tenter d'arriver à bout de ces contraintes, les nouvelles autorités prévoient une autre réforme dont le but est de doter chaque entité administrative de moyens d'avoir son propre budget et de réaliser ses programmes de développement non pas sur la base des subventions mais avec les recettes que les collectivités devront désormais générer de manière plus conséquente. Ce surplus de responsabilité des collectivités s'accompagnera nécessaire d'un contrôle plus ardu de leur gestion, conformément aux dispositions du nouveau code de l'administration locale qui autorise le gouvernement d'avoir un droit de regard sur ce que font les élus locaux.

En définitive, on peut dire que le Sénégal est un pays qui a connu beaucoup de réformes administratives et territoriales au cours de son évolution. En moyenne, il ne se passe pas une décennie sans qu'il y ait une réforme. Ainsi pour résoudre les disparités entre les différentes entités administratives et encourager la recherche d'une nouvelle stratégie de développement, l'Etat place un grand espoir à l'émergence des nouveaux dispositifs institutionnels qui visent

¹⁰⁸ Niang D, ibid.

à promouvoir une bonne gouvernance et une autonomie locale. Les municipalités font face au défi majeur qui consiste à faire « avancer » le système de décentralisation, en tant que mode de gouvernance, pour en faire un véritable levier de développement économique et social. Seulement, dans la vallée, après plus d'une décennie de politique, la décentralisation tarde à faire ses preuves. Les projets sont nombreux mais les acteurs peinent à trouver les voies et moyens d'une meilleure exploitation des potentialités locales. Les centres urbains gardent toujours leur caractère rural et malgré les flux financiers qu'est drainée la principale société d'encadrement qui est la SAED, l'économie encore rythmée par les aléas climatiques, reste encore fragile.

Encadré 4: Le témoignage d'un élu local de Ndioum

Le pouvoir en place ne facilite pas la gestion des municipalités gérées par l'opposition. Les financements de l'ADM et de certains bailleurs sont souvent bloqués par l'Etat. Le financement des infrastructures provient des fonds de dotation de l'Etat, des bailleurs de fonds et de la coopération décentralisée. Mais en ce qui concerne les fonds de dotation de l'Etat, il n'y a pas de règles précieuses d'attribution de ces subventions. C'est le pouvoir qui décide de ce qu'il attribue à chaque collectivité. D'ailleurs, l'association des élus et les bailleurs voudraient bien voir régler cela avec des règles plus strictes, des critères plus objectifs plutôt qu'avec la tête du client. De ce fait, l'Etat ne serait pas tenté de pénaliser les collectivités dirigées par l'opposition.

C'est ainsi que les collectivités mettent l'accent sur la coopération décentralisée où l'Etat n'a pas son impact. Elle n'a pas besoin nécessairement de l'aval de l'Etat mais pour un certain nombre de financement provenant de l'étranger l'Etat a toujours son mot à dire.

Ainsi, la coopération décentralisée a joué une large part dans l'équipement des certaines infrastructures de santé. Ce qui a permis de pallier à l'insuffisance de financement de l'Etat, notamment en médicaments et équipements.

A aucune échelle les territoires administratifs ne coïncident avec les territoires traditionnels : l'ancien Fouta est divisé entre le département de Podor, qui n'est pas une collectivité locale, et une bonne partie de la nouvelle région de Matam. C'est dire que la décentralisation peut souffrir de l'incohérence entre territoires administratifs et traditionnels sachant que la commune est un bon exemple de dynamiques sociales dans la moyenne vallée, où se mêlent

l'attachement à l'identité *poular* (*peuhl et toucouleur*) et des changements liés au contexte économique, démographique et politique régionale. C'est pourquoi on se demande si la politique dite de promotion des établissements humains n'est pas sans ambiguïté dans le contexte de la restructuration administrative.

III/ La restructuration administrative de la rive gauche du fleuve Sénégal de 2002

Ville historique, la commune de Matam, située dans la moyenne vallée est devenue depuis février 2002, la capitale de la deuxième région de la vallée du fleuve Sénégal : la région de Matam. Cette restructuration s'inscrit dans le cadre d'une politique d'ajustement territorial basée sur une promotion de villes nouvelles. Le but recherché étant de corriger les dysfonctionnements qui ont été notés dans la politique de décentralisation antérieure et de créer des entités territoriales plus homogènes. Toutefois les résultats restent mitigés.

III.1/ Une nouvelle réforme administrative et territoriale de la vallée

Le déséquilibre du réseau urbain national et du découpage administratif est bien marqué. Cette situation, selon DIOP D (2006) hypothèque la valorisation optimale des ressources et des potentialités de la vallée. Pour corriger cette disparité, les autorités étatiques ont d'abord procédé à l'érection de plusieurs bourgs en communes à partir des années 1990 pour ensuite ériger en 2002 le département de Matam en région. Le département qui semble être le socle d'une nouvelle politique de développement, de simple circonscription administrative, est érigé en collectivité décentralisée.

Si le maillage territorial coïncidait autrefois aux différentes régions naturelles, il faut reconnaître que cette situation a évolué à la suite d'une série de réformes administratives. Connue sous le nom de région du Fleuve de l'indépendance à 1984 puis région de Saint-Louis par la suite, la vallée du fleuve est aujourd'hui divisée en deux entités administratives : région de Saint-Louis et région de Matam.

La nouvelle région de Saint-Louis a consacré la disparition du département fictif de Saint-Louis. Elle était la seule capitale régionale à ne pas être érigée en département. Ainsi, elle devient désormais un département réel à côté de Dagana et Podor. Le département de Saint-Louis intègre la sous préfecture de Mpal qui a été détachée du département de Dagana. En même temps, Rosso appartenant au département de Dagana, a été promue au rang de

commune (tableau 28). La commune de Saint-Louis cumule ainsi les fonctions de chef lieu de région et de département. La région perd alors une bonne partie de son assise territoriale et ses prérogatives politiques et administratives dans la vallée au grand profit de la toute nouvelle région de Matam.

En 2008, la région de Matam a connu un découpage consacrant 3 communautés rurales en commune (tableau 27). Cette région correspond à l'ancien département de Matam plus les communautés rurales de Vélingara et de Louguéré Thiolly autrefois rattachées dans le département de Linguère. Le département de Matam était jusque-là le département le plus étendu et le plus excentré du pays. Il représentait 1/8 du territoire national. La région de Matam couvre une superficie de 30 000 km². Cette réforme s'est accompagnée d'un remembrement du découpage territorial, comme c'est le cas pour l'actuel département de Linguère dépendant de la région de Louga. La région de Matam est limitée au nord-ouest par le département de Podor, au sud par le département de Tambacounda, à l'est par le fleuve Sénégal qui la sépare de la Mauritanie et à l'ouest par le département de Linguère (carte n°3). La région de Matam compte actuellement 3 départements, 5 arrondissements, 10 communes, 14 communautés rurales, 424 villages et 395 hameaux. Le département de Ranérou-Ferlo, avec 15100,8 Km², occupe plus de la moitié (51%) du territoire régional qui s'étend sur 29615,8 Km². Les départements de Kanel et Matam représentent respectivement 30% et 19% de la superficie totale.

Parmi les 10 communes que compte la région, ce sont celles de Matam, Ourossogui et de Kanel qui sont les plus peuplées, avec des populations respectives de 16 791 habitants, 15 135 habitants et 10 726 habitants. Elles regroupent, à elles seules, 50,5% de la population urbaine de la région. Les communes les moins peuplées sont celles de Ranérou (1 535 habitants) et Semmé (5 354 habitants).

Les communes dont la croissance de la population a été la plus rapide entre 2002 et 2006 ont été celles de Ranérou, Kanel, Waoundé et Semmé, les trois dernières appartenant toutes au département de Kanel. Leur érection en communes a favorisé la croissance rapide de leurs populations ces dernières années. Quant aux communes de Matam, capitale politique et administrative, et Ourossogui, pôle économique de la région, le taux de croissance de leurs populations respectives n'a dépassé la moyenne régionale qu'entre 2002 et 2003 pour Ourossogui et entre 2003 et 2004 pour Matam. (Tableau n°26).

Tableau 26 : L'évolution de la population urbaine de la région de Matam entre 2002 et 2005 selon les communes, effectifs et taux de croissance

Communes	Population en 2002	Taux de croissance entre 2002 et 2003	Population en 2003	Taux de croissance entre 2003 et 2004	Population 2004	Taux de croissance 2004- et 2005	Population 2005	Taux de croissance 2005 et 2006	Population en 2006
Kanel	8.997	2.6 %	9.234	7.3 %	9.908	4.1 %	10.305	4.1 %	10.726
Semmé	4.492	4.7 %	4.704	5.2 %	4.947	4.1 %	5.145	4.1 %	5.354
Waoundé	8.041	2.6 %	8.253	7.3 %	8.855	4.0 %	9.211	4.1 %	9.585
Matam	14.620	1.3 %	14.807	6.6 %	15.784	3.1 %	16.274	3.2 %	16.791
Ourossogui	13.177	4.0 %	13.698	3.9 %	14.226	3.1 %	14.669	3.2 %	15.135
Thilogne	8.425	4.0 %	8.758	3.8 %	9.095	3.1 %	9.379	3.2 %	9.677
Ranérou	1.262	4.7 %	1.321	6.4 %	1.405	4.6 %	1.469	4.5 %	1.535
Milieu urbain	59.014	3.0 %	60.775	5.7 %	64.220	3.5 %	66.452	3.5 %	68.803

Source : RGPH de 2002 et estimation de la population du Sénégal de 2003 à 2015, ex-DPS in ansd de la région de Matam.

Tableau 27: Le découpage administratif de la région de Matam

Départements	Communes	Communautés rurales
Matam	Matam, Ourossogui, Thilogne	Agnam Civol, Nabadji, Ogo
Kanel	Kanel, Sémmé, Waoundé, Dembancané, Hamady Hounaré, Bamambé Banadji	Sinthiou Bamambé, Ourosidy, Sinthiou Orkadiéré, Mboss et Bokiladji
Ranérou	Ranérou	Houdalaye, Vélingara, Louguéré Thiolly

Source : Journal officiel, le Soleil, septembre 2008

Tableau 28: Le découpage administratif de la région de Saint Louis

Départements	Communes	Communautés rurales
Saint Louis	Saint Louis, Mpal	Gandon, Ndiabène Gandiole, Fass Ngom
Dagana	Dagana, Richard Toll et Rosso Sénégal, Ross Béthio,	Gaé, Mbane, Ngnith, Diama, Ronkh, Bokhol
Podor	Podor, Ndioum, Niandane, Golléré, Mboumba, Guédé Chantier, Pété, Walaldé, Aéré Lao, Bodé Lao, Démette, Galoya Toucouleur	Fanaye, Ndiayène, Guédé village, Gamadji, Méry, Médina Ndiatbé, Dodel, Mbolo Birane

Source : Journal officiel, le Soleil, septembre 2008

Depuis mai 2002, les régions de Saint Louis et de Matam sont dotées d'un conseil régional dont les membres sont élus au suffrage universel. Les régions ont désormais la responsabilité d'élaborer leur propre politique de développement mais les moyens financiers et techniques font défaut. Elles ne disposent pas de ressources propres, mais d'un fonds de dotation de l'Etat. Ainsi, la régionalisation est perçue comme une création d'un nouvel ordre de collectivité dont la mission est d'assurer une mise en cohérence des synergies et une programmation du développement régional. Cette approche institutionnelle est importante dans toute politique de décentralisation territoriale.

III.2/Atouts et contraintes de ces réformes

L'érection de cette partie du Fouta est considérée par plusieurs collectivités comme un événement historique dans la vie de leur terroir. Elle se situe dans un contexte d'approfondissement de la politique de décentralisation présentée par l'Etat comme une condition sine qua non de développement des villes secondaires en général et de leur arrière-pays en particulier. Cette réforme s'inscrit, dès lors, dans une volonté manifeste de valorisation des ressources naturelles locales, financières et humaines et tend à réduire en même temps les disparités interrégionales et intra régionales. L'objectif majeur de cette réforme est de promouvoir une armature urbaine hiérarchisée et fonctionnelle visant à aider et à soutenir l'émergence d'autres pôles de développement.

Située en zone sahélienne où le fleuve reste le principal facteur structurant du cadre physique, la nouvelle région de Matam constitue un véritable chantier de développement. L'hydrographie est principalement composée des eaux du fleuve Sénégal et de ses défluents (Diamel, Dioulol, Tiguéré et Barga). La nappe souterraine présente une potentialité importante. Sur le plan économique, l'activité reste fondamentalement agro-pastorale. La pêche continentale se singularise encore par son caractère d'appoint. L'un des paradoxes de cette région qui se confond dans un désert industriel est de contenir des millions de réserves de phosphates localisées à Ndendori et Hamady Ounaré.

Sur le plan des équipements, pour l'instant ces nouvelles entités sont dépourvues d'infrastructures pour loger les services administratifs qui doivent les accompagner. La région n'est encore accessible que par la route nationale n°2. Le véritable désenclavement de la région passe principalement par le bitumage de la route Linguère – Ourossogui. L'aérodrome de Ourossogui sert surtout aux liaisons militaires ; il n'existe pas encore de trafic passager. Le fleuve a perdu son trafic d'antan à cause de la construction de la route du *jeeri* (RN2).

Toutefois, il reste pendant l'hivernage la principale voie de communication pour les zones riveraines du fleuve. La construction de la route nationale 2 a engendré le glissement de l'activité économique du fleuve vers le *jeeri*. Il en découle un affaiblissement considérable du rayonnement de Matam sur son hinterland. La ville reste, en effet, excentrée par rapport au grand axe de communication qui est la route du *jeeri*. L'état du tronçon Matam – Ourossogui avec des ponts vétustes ne permet pas de faire passer de gros tonnages de marchandises. Ainsi, les ruptures de charge se font à Ourossogui. A cet effet, il s'avère nécessaire d'étendre le réseau routier, de poursuivre la construction des pistes de production, mais surtout de donner un coup de fouet à la relance des activités portuaires dans la zone nord. Entre autre, le démembrement du découpage territorial pose certaines incohérences. La communauté rurale de Velingara, qui a été détachée du département de Linguère pour être rattachée à Ranérou, serait distante de 139 km contre 80 km pour Linguère. Il en est de même pour la communauté rurale de Woudou Tchingory. Ce qui a provoqué quelques grincements de dents au niveau local. Seulement, il ressort de l'explication des autorités étatiques que sans le Ferlo, Matam ne serait pas un département, voire le pôle de développement que le gouvernement voudrait en faire, « *la difficulté à cerner des régions incontestables tient, pour d'une part à la superposition de structures discordantes, les unes héritées du passées, les autres en cours d'élaboration autour des villes modernes et des axes de communications servant au développement* ¹⁰⁹ », il est difficile de faire coïncider les circonscriptions administratives avec les régions naturelles où les populations locales sont unies par les liens historiques et géographiques.

III.3 / Une restructuration diversement appréciée

Si la réforme a permis aux populations de Matam de se rapprocher de leur administration et de développer les potentialités locales (artisanat, commerce informel), elle a été contestée par une partie de la population. En plus, les moyens d'accompagnement tardent à suivre. Les populations de la commune de Ourossogui, regroupées au sein du comité d'initiative pour l'approfondissement de la réflexion (CIAR), ont montré leur désaccord vis à vis de ce choix. Pour elles, le département de Matam ne devait pas être détaché de celui de Podor avec lequel il constitue la région naturelle qui est la vallée du fleuve Sénégal et l'ancienne confédération du Fouta. Les populations ont manifesté contre ces choix par l'organisation d'opérations « ville morte » à Ourossogui le 6 février 2002.

¹⁰⁹ Sauter G, cité par Diop D, ibid.

Dans la même lancée, les habitants de la commune de Thilogne ont vivement réagi au choix de Ranérou comme chef-lieu du troisième département au détriment de leur localité en mettant en place des barrages routiers entre le 5 et le 12 février 2002. Pour eux, l'intégration des deux communautés rurales du département de Linguière (Vélingara et Louguéré Thioly) pour former le territoire de la nouvelle région représente une impertinence au regard de leurs liens historiques et géographiques avec le Ferlo.

Pour les autorités, ces réformes entrent dans la cadre d'une volonté de reconstruction de la région naturelle du Ferlo et d'une reconstruction des localités les plus démunies. Pour l'Association pour le Développement du Ferlo (ADF), il s'agit d'une injustice historique qui a été réparée et d'une opportunité qui permettra au Ferlo de rompre avec sa longue tradition de marginalisation. Dans la cadre de la régionalisation, cette restructuration pourrait toutefois engendrer la mise en valeur des ressources locales

Cependant, il ressort de la majorité des populations des communes de Matam et de Ourossogui que l'érection de Matam en région constitue une chance pour cette partie très excentrée par rapport au reste du pays. Même si les ressources budgétaires provenant essentiellement des fonds de concours et de dotations sont consenties par l'Etat, la part du budget général affectée aux dépenses d'investissement est très faible en rapport avec l'ampleur des besoins de la région dans ce domaine. Ainsi, les collectivités peuvent compter les revenus de l'émigration et les ressources locales pour assurer leur développement.

D'une manière générale, la nouvelle région doit relever les défis du désenclavement interne et de mise en valeur de ses importantes potentialités hydroagricoles et touristiques. Sur le registre de ces attentes, l'espoir des populations de la région repose sur la maîtrise des eaux des barrages de Manantali et Maka Diama avec notamment une navigabilité du fleuve. Ainsi, force est de constater que le développement de la région dépend en grande partie de la puissante ressource humaine constituée par ses nombreux cadres et son importante population immigrée dans les quatre coins du monde.

IV/ Les politiques et actions d'appui au développement local

Le décret 96-1133 du 27 décembre 1996 assigne à la commune le rôle de réaliser la planification et d'organiser la programmation du développement local en vue d'assurer à l'ensemble des populations les meilleures conditions de vie. Dans ce cadre, les communes de la vallée, en dépit de leur jeunesse n'en recèlent pas moins des atouts pour réaliser les conditions de la croissance économique et sociale. Tenter de définir le concept de

développement local n'est pas facile. Au Sénégal, il constitue un concept fourre-tout utilisé dans le cadre de la décentralisation pour désigner l'ensemble des actions et des politiques entreprises par les autorités locales, les bailleurs de fonds ou encore l'Etat en direction d'une collectivité. Selon Djibril Diop¹¹⁰ « *le développement local est un processus par lequel, les initiatives entreprises par un ou plusieurs acteurs institutionnels ou non, pour la valorisation sociale, culturelle, mais surtout économique d'un territoire en vue d'améliorer les conditions d'existence de sa population* ». Chaque peuple a un sentiment d'appartenance à un territoire. Dans la vallée, l'affirmation de cette identité collective se référant à une localité constitue un atout de développement. C'est le cas de la commune de Ndioum qui dès les premières heures de la décentralisation a connu une dynamique associative à travers l'ARN (Association pour la Rénovation de Ndioum) créée en 1974. Dans la vallée, la référence au terroir d'origine a permis la réalisation de nombreuses infrastructures socio-économiques pour la population locale.

Cependant, avec un Etat qui peine à jouer pleinement son rôle face aux pressions sociales, le développement local constitue une alternative pour les autorités. Dans ce contexte, il convient de se demander si l'incitation au développement local n'est pas une fuite en avant des régimes soumis au plan d'ajustement structurel depuis les années 80. Dans ce contexte, les partenaires au développement ont joué un rôle important. Par ailleurs, aux effets de la coopération décentralisée s'est combinée la dynamique des mouvements associatifs.

IV.1/ L'action des partenaires au développement

Depuis le début de la réforme de 1996, portant sur la régionalisation, beaucoup de milliards de francs sont injectés dans les collectivités locales sous forme de projets et de programmes. Les bailleurs de fonds ont marqué de leur empreinte les politiques de décentralisation et de développement local au Sénégal. La coopération allemande, française, canadienne et américaine, sans compter les institutions internationales telles que la Banque Mondiale, le PNUD, l'Union Européenne, l'USAID pour ne citer que ceux là, œuvrent pour la réussite de la décentralisation.

La coopération canadienne se distingue par son ambitieux Projet d'Appui aux Elus Locaux (PAEL) qui vise la défense des intérêts communs des collectivités locales. Par ailleurs, le PAEL encourage la promotion du dialogue politique avec l'Etat et les partenaires de la

¹¹⁰ Diop D, ibid.

décentralisation par le biais d'une cellule en livrant des services de proximité mais aussi en renforçant les capacités des collectivités locales.

La coopération française a été à l'origine de l'implantation de la politique de régionalisation grâce à l'apport du Programme d'Appui à la Décentralisation et au Développement local (PADDEL). Ce dernier a su assister dès le début aux différentes composantes de la régionalisation : appui aux réformes de l'Etat, appui aux collectivités locales et formation des élus, des fonctionnaires et des acteurs locaux. Ensuite, grâce à cette coopération de nombreuses réalisations ont été évaluées notamment la construction d'infrastructures communautaires de base, l'investissement, la formation des élus locaux et l'autonomie de l'autorité locale.

Le Programme d'Appui aux Régions est financé par l'Union Européenne. Il apporte un appui substantiel au développement régional par un processus démocratique et participatif. La planification participative, la mise en œuvre d'action de développement concerté, la construction d'infrastructures et d'équipements restent les maîtres mots de ce programme. Le Programme d'Appui au Développement Local Urbain (PADELU) intervient quant à lui dans le soutien du développement de certaines communes par le biais du renforcement des capacités des élus à la base et le soutien des initiatives concertées. Au niveau des communes, le Programme d'Appui aux Communes (PAC), financé par la Banque Mondiale et l'Agence Française de Développement permet d'améliorer la gestion financière et administrative des municipalités. Par ailleurs, ce programme permet d'optimiser le planning des investissements urbains prioritaires et de simplifier leurs financements. L'organe d'exécution du PAC est l'Agence de Développement Municipal (ADM). Cette dernière est un organisme ayant pour mandat de contribuer à l'amélioration de la gestion des communes et de piloter la réalisation d'infrastructures et d'équipements au profit des municipalités.

Grâce à l'ADM, beaucoup de communes se sont dotées d'infrastructures indispensables à l'amélioration de conditions de vie de leurs populations. A cela s'ajoute l'appui institutionnel notamment la formation des élus, d'agents municipaux aux techniques de gestions budgétaires et à la maîtrise d'ouvrages.

Dans les communes de la vallée, la faiblesse de leurs moyens financiers constitue leur dénominateur commun. En effet les impôts et taxes perçus sont très en deçà des leurs potentialités réelles. Cependant, des structures d'appui telles que l'Agence pour le Développement Municipal (ADM) à travers le Programme d'Appui aux Communes (PAC) présentent des opportunités en matière de réalisation d'infrastructures urbaines. Le PAC appuie la politique de décentralisation du Sénégal et vise à transférer progressivement les

fonctions et la responsabilité de la mise en place et de l'entretien des services urbains et des infrastructures aux communes Actuellement toutes les communes ont signé des contrats de ville ou s'apprêtent à le faire avec l'ADM. La Commune de Ndioum a signé son contrat de ville en 2000. L'ARD de Saint Louis est une structure d'appui au développement des collectivités locales. Elle joue un rôle important dans la gestion des collectivités de la région. Elle a apporté aux collectivités locales en accordant une assistance gratuite dans les domaines d'activités liés au développement, d'assurer la maîtrise d'ouvrage des opérations que la région, les communes et les communautés rurales lui délèguent, de réaliser toute étude que les organismes publics ou privés lui commandent.

La coopération allemande se distingue par son programme d'alphabétisation des élus et des notables locaux. Ce programme permet de renforcer les capacités des institutions locales en sensibilisant les élus locaux dans la gestion des ressources financières et la mise en place de fonds d'investissement local. Les bailleurs veulent renforcer les capacités des populations à participer, à négocier et contrôler la gestion de la chose publique et oblige les élus locaux à rendre compte des affaires dont ils sont mandataires. Ce qui suppose un système de dépenses publiques, ouvert, accessible à tous, garant de la transparence des mécanismes de gestion et d'une meilleure répartition des responsabilités de chaque élu.

Partant de ce constat, l'apport des partenaires au développement de la décentralisation n'est plus à démontrer ; leur impact encore moins. Cependant, les collectivités locales ont souvent du mal à absorber dans les délais impartis, la totalité des fonds alloués par les partenaires au développement. En effet, le niveau de compétence des élus locaux reste souvent en dessous des missions confiées. Malgré, des sessions de formation organisées à leurs intentions par les différents programmes des bailleurs, leurs capacités d'interventions dans certains projets posent problème car les modalités sont complexes à leurs yeux. « *Ils bénéficient de nombreuses formations, qui absorbent une part conséquente des programmes d'appui au développement local. Celles-ci sont en effet conçues par des bailleurs impatients d'assister à l'avènement du développement local comme moyen de résoudre cette distorsion entre comportement réel et comportement souhaité des acteurs¹¹¹* ». Pour y remédier, les bureaux d'études sont recrutés pour faire le travail à leur place. Ainsi, même si l'heure reste toutefois à une plus grande responsabilité des acteurs locaux, les collectivités locales sont souvent essoufflées par un manque de ressources ou par une mauvaise gestion.

¹¹¹ Magrin G, 2006.

En effet, avec un nombre pléthorique de projets et de bailleurs plus ou moins complémentaires, les collectivités locales sont en mal d'affirmation. Les formes de solidarité spatiale sont omises par les politiques de décentralisation. En effet, le dispositif législatif et institutionnel de la décentralisation prévoit la possibilité d'établir un cadre de concertation entre collectivités locales, mais de tels dialogues entre communautés rurales et communes sont quasi inexistant. Ce qui est à l'origine de nombreux conflits de compétences entre collectivités limitrophes. Bref, le développement tant attendu tarde à venir et seuls les mobilités et les flux qui irriguent les unités territoriales sont concrets.

Outre le contexte de la politique de décentralisation, la vallée a bénéficié de l'assistance des bailleurs de fonds dans le cadre de ses opérations d'aménagement. Ces dernières sont largement financées par l'Union Européenne et appuyées par la présence sur le terrain d'experts et de techniciens. C'est le cas de la commune de Richard Toll qui représente une spécificité d'être le siège de la plus grande industrie privée du pays. Les bailleurs sont aussi intervenus dans plusieurs opérations de lutte contre les maladies à transmission vectorielles et d'origine hydrique comme la bilharziose¹¹² qui a fait son impact dans la commune en 1988 notamment après la mise en fonction des barrages de Diama et Manantali.

IV.2/ La coopération décentralisée

La coopération décentralisée s'appuie au Sénégal sur un fondement juridique à travers les lois de la décentralisation de 1996 qui reconnaissent aux collectivités locales le droit à entreprendre des actions de coopération qui donnent lieu à des conventions avec les collectivités locales de pays étrangers. Elle constitue une démarche de coopération dont la spécificité repose sur le partenariat de collectivité à collectivité. Historiquement, les premières démarches de coopération décentralisée engagées ont mobilisé les collectivités locales françaises et sénégalaises. Cependant, des partenariats existent également avec d'autres collectivités locales notamment européennes (Nord/Sud) ou africaines (Sud/ Sud). A cet effet, il existe un besoin pressant des collectivités locales de développer des partenariats pour trouver des ressources additionnelles dans la mise en œuvre de leurs programmes et projets de développement. Ce n'est pas un hasard si des journées de la coopération décentralisée sont

¹¹² La bilharziose intestinale est une maladie d'origine hydrique due à un ver présent chez les mollusques d'eau, dont la larve parasite l'homme et certains animaux. En effet, des embryons d'œufs sont excrétés par les personnes malades. Ces œufs, lorsqu'ils rencontrent l'eau, libèrent un miracidium qui pénètre dans un mollusque hôte. Puis le miracidium subit un certain nombre de transformations chez son hôte intermédiaire avant de sortir à la recherche de son hôte définitif qui est l'homme sous forme de cerceaire. Ce dernier pénètre dans la peau de l'homme et s'installe dans la circulation lymphatique-sanguine. Après fécondation, la femelle pond chaque jour des milliers d'œufs qui sont finalement éliminés dans les selles permettant au cycle de recommencer.

organisées chaque année par le ministère de tutelle impliquant des partenaires étrangers et l'ensemble des collectivités locales du pays. Ces journées constituent un cadre d'échanges des différents acteurs de la coopération décentralisée. Les conclusions des travaux de ces journées sont le fruit de démarches participatives et leurs exploitations judicieuses devraient permettre aux collectivités de trouver de nouveaux partenaires et de nouvelles stratégies de lutte contre la pauvreté. Le ministère de la coopération internationale et la coopération décentralisée doit veiller à ce que cette collaboration favorise un développement accéléré et une réduction de la pauvreté sur l'ensemble du territoire. Partant de ce fait, la coopération décentralisée est un secteur dynamique, un mouvement planétaire de solidarité et de générosité des peuples, un levier de développement par excellence qui devra contribuer de manière significative à la réduction de la pauvreté.

Elle constitue une opportunité pour impulser le développement local par une plus grande prise en compte des besoins et priorités exprimés par les populations. Cependant elle est encore exploitée de manière timide au niveau des régions de Saint Louis et Matam. En effet, seules quelques localités (Ourossogui, Matam, Thilogne etc.) entretiennent des relations de partenariat avec d'autres collectivités basées à l'étranger. La région de Saint Louis a initié depuis 1994 une expérience originale en matière de coopération décentralisée avec la région Nord Pas de Calais. Née en 1981, suite au jumelage en 1978 des villes de Lille et de Saint Louis, le Partenariat Lille - Saint Louis du Sénégal, dénommé aujourd'hui « Partenariat avec Saint Louis du Sénégal et sa Région » est une association de développement agissant essentiellement dans le cadre de la coopération décentralisée, entre d'une part, la ville de Lille, le Département du Nord et la région Nord Pas de Calais et d'autre part, Saint Louis du Sénégal et sa région. Son objectif est d'appuyer au développement de Saint Louis et des autres villes de la région. Sa philosophie se base sur un esprit de réciprocité, d'échange et de solidarité, entre les acteurs du développement local, les populations du Sud et les populations du Nord. Son principe d'intervention est de soutenir des actions élaborées grâce à une démarche participative, à partir des besoins des collectivités locales et de la population, en concertation avec les pouvoirs publics.

Cette initiative a ainsi permis d'expérimenter différentes démarches partenariales entre le Nord et le Sud, de même que la prise en compte d'autres volets tels que le jumelage, les échanges de jeunes, le montage de projets de développement etc. Parmi les acquis de cette collaboration, on peut retenir quelques projets de développement et d'appui institutionnel. Le partenariat avec la région Nord Pas de Calais a appuyé la commune de NDioum dans l'élaboration de son plan d'investissement communal. Le programme d'animation scolaire et

le programme de soutien des personnes en situation difficile appuient beaucoup la commune de Ndioum dans la réalisation des infrastructures scolaires et dans la mise en œuvre d'actions sociales en faveur des handicapés.

Depuis 2004, la commune de Ndioum est jumelée avec la commune française les Mureaux à travers l'Association Amitiés les Mureaux-Ndioum. Cette coopération a permis la création d'un petit pôle « multimédia » en 2005, grâce à la récupération d'ordinateurs du parc EDF et au séjour à N'Dioum de 17 adolescents des Mureaux dont les familles sont originaires de Ndioum pendant un mois, en collaboration avec la ville des Mureaux. En 2005, des fonds sont destinés à la fourniture de petits matériels de couture et d'artisanat pour la case des femmes de Ndioum *waalo* avec l'aide de la mairie de Ndioum qui a fourni les machines à coudre.

Il convient aussi de noter que c'est grâce à la coopération décentralisée avec le Luxembourg et la Belgique que la commune de Richard Toll a bénéficié d'un appui financier et technique pour mener sa politique d'assainissement et de lutte contre l'épidémie de bilharziose. Par ailleurs, les associations d'émigrés qui sont très dynamiques au niveau des pays d'accueil (Europe particulièrement) peuvent servir de relais pour promouvoir la coopération décentralisée dans la région.

Si nous prenons l'exemple de Ourossogui, l'ADOS en rapport avec l'Association Française de Volontaires du Progrès (AFVP) a établi un réseau de partenariat au niveau de Matam depuis 1985 (dans l'ancien département de Matam).

Dans son programme en cours, l'ADOS est en train de réaliser un aménagement sur le marigot Thiangol Mangol (dans la commune de Sinthiou Bamambé), des équipements marchands (à Ourossogui) et des programmes de formation locale entre autres.

En dépit de toutes les contraintes de développement, les collectivités locales de la vallée bénéficient de la présence de nombreuses ONG intervenant dans divers domaines : santé, éducation, financement d'activités productives, promotion de la femme etc.

Certes, leurs actions ont un impact réel sur le développement des populations mais elles restent limitées par un manque de coordination. Les collectivités et les services techniques déplorent en leur endroit un déficit de communication et un manque de collaboration qui nuisent à la cohérence du développement local. Par ailleurs, les agréments attribués depuis le ministère de tutelle ne permettent pas une distribution convenable sur l'espace régionale : les zones enclavées du *waalo* et du *jeeri* étant souvent des laissés-pour-compte. On note toutefois des tentatives de coordination initiées par le CONGAD, seulement les structures mises en place connaissent des difficultés de fonctionnement.

IV.3/ Les mouvements associatifs, véritables piliers de développement local

Face à la dégradation de leurs conditions de vie, les populations urbaines ont développé dans le cadre de structures associatives, plusieurs initiatives dans des domaines aussi variés que l'éducation, la santé, l'artisanat, le sport et l'économie. La vie associative contribue grandement à ancrer la démocratie locale, la transparence dans la gestion des affaires communautaires mais plus encore, elle développe les réflexes citoyens et incite aux comportements civiques. Ces associations sont des espaces d'innovation regorgeant de potentialités qui ne demandent qu'à être accompagnées pour promouvoir un développement de proximité avec l'avantage de cibler les besoins prioritaires des populations.

Les moyens et investissements de l'Etat au profit des communautés de base n'ont cessé de régresser devant les exigences des mesures d'ajustement budgétaire. Les dernières réformes ont certes favorisé l'émergence de collectivités locales, en principe plus aptes à prendre en charge les préoccupations populaires, mais ces entités sont pour l'essentiel bloquées dans leurs actions par la faiblesse de leurs capacités et de leurs moyens.

En conséquence, la dynamique associative s'est considérablement renforcée dans tous les secteurs: économique, social, culturel, etc. Il n'existe aujourd'hui aucun quartier sans Association Sportive et Culturelle (ASC), Groupement de Promotion Féminine (GPF), Groupement d'Intérêt Economique (GIE) ou Association de Développement (AD). Il s'ajoute à ces organisations classiques des associations religieuses (Dahiras¹¹³ et mouvements islamiques ou chrétiens), ethniques, de lutte contre tel ou tel fléau etc. Il ya aussi l'exemple de l'ARN. Cette association avait le seul but de réunir la diaspora ndioumoise autour d'un idéal commun : le développement de leur terroir qui était à l'époque un village, chef-lieu d'arrondissement. Par la suite, elle s'est imposée au niveau de l'administration locale pour devenir une force incontournable dans les prises de décisions. A partir de 1990, des journées culturelles communément appelées « *les 72 heures de Ndioum* » ont été organisées par la première fois, ce qui créa une grande mobilisation des autorités étatiques venues parrainer l'événement mais aussi prendre acte des doléances de la population : que leur localité soit érigée en commune. Ainsi, les moments de communion et de convergence ont montré l'émergence d'une volonté d'innovation de certaines valeurs traditionnelles par de nouveaux acteurs regroupés au sein d'une association. Ces manifestations ont été un des principaux facteurs de l'érection de Ndioum en commune en 1990. Aujourd'hui, les « *72 heures de*

¹¹³ Terme local utilisé pour désigner les associations confréries musulmanes

Ndioum » constituent un facteur de développement local. Elles ont accentué le degré de polarisation de la commune surtout pendant les journées culturelles. Ndioum devient un centre d'accueil pour les populations étrangères qu'elle doit loger. Le marché local connaît un engouement sans précédent ; chaque année le nombre de logements se multiplie et les autorités locales embellissent la ville pour donner plus de confort aux invités. Beaucoup de bâtiments sont construits, donnant ainsi à la localité un caractère urbain.

Des fonds italiens de la diaspora ndioumoise résidant en Italie ont permis de débuter les travaux d'édification du dispensaire de Ndioum waalo qu'il convient de terminer le plus possible. En effet, la construction d'un dispensaire à Ndioum waalo, qui est une île située sur un bras du fleuve Sénégal, peuplée de 5 000 habitants, est nécessaire. Entre 18h et 7h du matin, le bac ne fonctionne pas, les femmes ne peuvent pas aller à l'hôpital pour accoucher dans des conditions décentes et les soins ne sont pas assurés. La Mairie de Ndioum a financé la formation des sages-femmes et des soignants résidant sur l'île. Cette action vise surtout à aider les femmes de Ndioum waalo à acquérir l'autonomie financière et à équiper ces quartiers enclavés. Dans tous les cas, ces associations aspirent à une plus large participation à la gestion du développement local qu'elles entendent bâtir à partir de leurs potentialités et ressources propres.

En dépit de quelques échecs et errements liés aux exigences de l'autonomie et à l'apprentissage de la gestion d'initiatives communautaires, des résultats appréciables ont pu être atteints dans les domaines de l'éducation, de la santé, de l'environnement, etc.

Conclusion

La décentralisation au Sénégal fait l'objet de toute l'attention des bailleurs. Elle est perçue comme un processus permettant un partage du pouvoir plus équilibré entre l'Etat, les collectivités locales, les acteurs et la société civile. Elle vise à promouvoir la citoyenneté par un rapprochement des organes de décision vers la base qui en désigne les représentants à travers des élections. Mais, les résultats restent mitigés.

A l'instar des petites et moyennes villes africaines, les villes situées le long de la rive gauche du fleuve Sénégal restent encore déficitaires en infrastructures urbaines. L'urbanisation est sans équipements collectifs suffisants ni offre de services sociaux de base adéquats. Une des grandes particularités des villes de la vallée est la forte proportion de ruraux et l'importance du secteur primaire dans les activités de leur population. Dans ce contexte, le secteur informel occupe une place importante dans l'économie locale.

Chapitre X : Les dynamiques économiques privées spontanées

Concept apparu dans les années 1970, la notion de secteur informel ou secteur non structuré est définie par l'organisation internationale du travail. En marge de la production classique de biens et de services, le secteur informel se caractérise par une facilité d'accès aux activités, une propriété familiale des entreprises, une utilisation des ressources locales, une qualification acquise en dehors du système scolaire officiel et des marchés échappant à tout règlement. L'informel se définit comme étant une économie populaire urbaine. Il est devenu la forme essentielle de l'activité productive pour la majorité de la population urbaine. Face à une politique de développement économique mal maîtrisée ayant pour conséquence l'insuffisance de la création d'emplois salariés par rapport à la croissance démographique ainsi qu'aux mouvements migratoires, le secteur informel constitue une alternative de sécurité pour une bonne partie de la population urbaine. Pendant plusieurs décennies, le concept de secteur informel nourrit de nombreuses polémiques et opinions contradictoires qui n'ont pas empêché les statisticiens et les organismes officiels de collecter de l'information économique de se lancer dans des enquêtes et des mesures du phénomène. A ce propos, de nombreux auteurs comme P Hugon¹¹⁴ et J.-F. Steck¹¹⁵ ont travaillé sur l'impact du secteur informel dans les villes. Par ailleurs, dans un contexte de décentralisation et de développement local, les émigrés représentent de nouveaux acteurs économiques dans leurs localités d'origine. Ainsi, nous allons étudier le dynamisme de ce secteur et l'apport des migrants dans les dynamiques économiques de la vallée.

I/ La place du secteur informel dans l'économie locale

Il n'existe pas de données fiables au niveau local sur la richesse générée par l'économie informelle mais on lui reconnaît une grande vitalité. La typologie des activités commerciales fait ressortir une nette domination du commerce informel sur le commerce structuré dit moderne, du point de vue de son dynamisme et du nombre d'acteurs qui l'exercent.

C'est pourquoi, ne pouvant plus combattre un secteur aussi dynamique, les autorités tentent plutôt d'encourager les travailleurs à entrer dans la légalité afin de bénéficier des avantages

¹¹⁴ Hugon P, 2009.

¹¹⁵ Steck J F, 2009.

sociaux et des régimes de retraite. Ce qui laisse penser que l'existence d'une importante économie informelle est avant tout le signe de dysfonctionnement grave de l'économie formelle ou des services publics de l'Etat. Dans tous les cas, l'informel est loin de disparaître. Dans la vallée, il joue un rôle important dans l'économie locale.

I.1 / Le commerce de proximité, pilier de l'économie locale

Comme dans toutes les villes du pays, l'activité du commerce marque profondément la vie urbaine. Elle se manifeste par un ensemble de boutiques, de marchés hebdomadaires et permanents généralement situés à proximité du centre ou dans les zones plus accessibles.

Le commerce de proximité occupe une place très importante dans l'économie de la vallée. Une fraction significative de la population s'adonne à cette activité. Elle échappe à tout type d'imposition, de contrôle et même de dénombrement. Le commerce de détail est de loin le plus représentatif avec plus de 95 % des acteurs. Les grossistes environ 5% sont installés dans les centres urbains notamment dans les communes de Saint-Louis, Richard-Toll et Ourossogui qui servent de relais pour l'approvisionnement et la distribution. Dans la commune de Dagana, il n'existe qu'un seul grossiste. La faible proportion des grossistes traduit une forte polarisation de Dakar qui reste le centre principal d'approvisionnement du commerce de détail.

Dans la moyenne vallée, la majorité des vendeurs s'approvisionne à l'extérieur de leur commune ou par l'intermédiaire de voitures qui y viennent régulièrement. A coté des denrées alimentaires qui constituent l'essentiel des produits vendus dans les boutiques, on note aussi l'existence d'autres produits comme : les produits de la cosmétique, de l'habillement et ceux des quincailleries : ciment, fer, matériel électrique et robinetterie. Les commerçants sont réunis autour d'une organisation pour défendre leurs intérêts. Malheureusement, cette organisation n'est pas dynamique, car les membres ne se réunissent pas fréquemment pour définir des programmes ou autres actions.

A Ndioum, le marché central de la commune joue un rôle très important parce qu'étant un lieu de rencontre et d'échange de vendeurs et acheteurs des villages environnants. La commune est plus animée le jour du marché hebdomadaire grâce à l'afflux d'autres villages. Les prix sont favorables ce jour de marchés. Les boulangeries de la commune sont à présent à l'état moderne. Elles arrivent cependant à satisfaire les besoins de la population et à créer des emplois directs et indirects. Le dynamisme du commerce de proximité peut être expliqué par l'existence de la clientèle qui dépasse même le périmètre communal. Beaucoup de villages

sont polarisés en matière de commerce par la commune. Ainsi l'activité commerciale présente de véritables opportunités pour la population en tant que facteur de création d'emplois. Malgré tout, l'activité commerciale rencontre les difficultés suivantes :

- L'inexistence de gros investissements dans ce domaine ;
- L'inexistence d'infrastructures commerciales adéquates (centre commercial...)
- La montée des prix due aux charges supplémentaires de transport,
- Le manque de financement des commerçants,
- Les faibles recettes tirées par la municipalité dans ce secteur

Dans la commune de Ndioum, le commerce est passé d'une situation de survie, essentiellement basé sur le troc avant la communalisation, au premier rang des activités urbaines. Malgré le potentiel important de commerçants présents à Ndioum, le commerce relève du secteur informel. En termes d'infrastructures, la ville semble bien dotée. Cette percée de l'activité commerciale s'est opérée avec la communalisation qui a vu le déplacement des activités urbaines des rives du Doué vers la RN2. Avec l'implantation d'institutions financières dans la ville, on assiste à la disparition quasi-totale des commerçants d'autan qui n'entretenaient pas de relations avec celles-ci et qui n'étaient pas formés au commerce moderne, au profit d'un nouveau type de commerçants venus d'ailleurs. Ces derniers, ayant très vite développé le commerce traditionnel, ont été rejoints sur cette lancée par des résidents, mais aussi des transhumants du secteur de la pêche alors en difficulté, conscients des enjeux économiques de ce nouveau type de commerce.

A ces éléments, viennent s'ajouter la croissance démographique rapide qui accroît la demande à laquelle il aura fallu répondre et la position géostratégique favorable de Ndioum. C'est ce qui a propulsé le commerce au premier rang des activités économiques de la ville. L'instauration du marché hebdomadaire, communément appelé « louma » qui offre des opportunités temporaires de petites ventes de produits divers, attire les populations de l'intérieur et d'ailleurs et permet des rencontres et échanges des populations de la zone.

Dans la commune de Richard Toll, le phénomène le plus étonnant est la vente de manière informelle du sucre frauduleux devant l'usine de la compagnie sucrière. A la gare routière, l'attention du voyageur est attirée par le nombre important de jeunes vendeurs, à peine majeurs, qui sillonnent derrière les voitures en stationnement pour proposer leurs marchandises aux voyageurs. La municipalité éprouve d'énormes difficultés à recouvrer ses recettes malgré les timides rentrées du marché à travers la location de souks, cantines et des droits de place. En effet, Malgré l'intensité des activités commerciales dans la commune, le

versement de la patente n'est pas encore effectif bien que les autorités municipales aient saisi les services compétents.

Partant de ce constat, la fonction de commerce et d'échange est donc au cœur de ce dynamisme des économies locales. Les équipements commerciaux constituent en effet les nœuds des circuits économiques qui irriguent un territoire. Ils sont les lieux d'échange, d'approvisionnement et de commerce. Le rôle des équipements marchands est essentiel pour les économies locales.

I.2/ La promotion de l'économie populaire

Depuis quelques années, on assiste à l'émergence de certaines organisations communautaires tentant de canaliser les différentes activités liées à l'informel. Ces initiatives locales encadrent et financent de petits projets dans le but de pallier la dégradation persistante de l'emploi et des conditions de vie de la population urbaine défavorisée. Parallèlement à ces projets, certaines structures comme Enda Ecopop¹¹⁶ apportent des soutiens aux groupements féminins qui prennent une part de plus en plus importante dans l'activité économique des centres urbains. Des femmes regroupées en GIE reçoivent l'appui des ONG en matière de montage de projets, d'accès au crédit, de gestion etc. Parmi les activités généralement ciblées on peut citer la couture (encouragement à la création des centres de couture), le commerce (équipement et gestion des boutiques communautaires), la transformation des produits halieutiques. Ainsi, il faut reconnaître que hormis ces activités citées, le petit commerce ambulant constitue le phénomène le plus visible dans les communes étudiées.

I.3/ Quelques exemples d'activités informelles

Le phénomène le plus frappant dans les centres urbains est d'abord le commerce ambulant. Il s'agit de petits commerces urbains exercés par des jeunes n'ayant plus d'espoir d'intégrer la vie professionnelle et des femmes souvent démunies à la recherche du revenu journalier. Ils portent sur leurs épaules ou sur la tête des produits dérivés de l'agriculture ou de l'artisanat mais aussi de petits articles divers qu'ils tentent de vendre dans les carrefours routiers. Sur les axes de communication, l'attention des voyageurs est toujours attirée par l'envahissement de la voiture au moindre stationnement par un nombre important de vendeurs ambulants de produits locaux.

¹¹⁶ Entité à caractère économique d'Enda Tiers Monde

A cela s'ajoute les échanges qu'ils font au niveau des marchés hebdomadaires, dans les grands marchés urbains et à l'intérieur des quartiers où ils jouent le rôle d'intermédiaires entre grossistes et consommateurs. En d'autres termes, dans un contexte mondial où l'économie de marché a besoin de contrôler les flux commerciaux, l'économie familiale résiste encore au Sénégal et dans la vallée, en particulier. Elle est la composante la plus importante de l'économie locale et assure l'essentiel des activités de production. Elle englobe l'ensemble des petits groupements familiaux qui s'investissent dans toute sorte de services imaginables allant du commerce à l'exploitation familiale agricole en passant par le transport, la mécanique, la banque informelle, la maçonnerie, la transformation des achats alimentaires en biens de consommation. La prolifération et la circulation accrue de produits frauduleux dans les communes causées par le manque de contrôle au niveau des frontières et dans les marchés favorisent le commerce informel. Ainsi, les produits frauduleux, en provenance de la Mauritanie, mènent une concurrence farouche au commerce classique et légalisent d'une façon ou d'une autre les échanges informels.

II/ Le secteur informel, une dynamique relationnelle

Face aux difficultés en matière d'emplois dans les centres urbains de la vallée, il se développe une économie urbaine essentiellement basée sur l'accroissement des activités du secteur informel. Ce dernier fait aujourd'hui partie des secteurs les plus dynamiques des villes. C'est d'ailleurs le cas dans la majeure partie des villes africaines donc des villes du pays.

La particularité de l'économie informelle dans la vallée réside dans le fait que les biens qui y sont produits et les services qui y sont proposés sont essentiellement dépendants de la porosité de la frontière. Chaque acteur de l'économie informelle vient pour remplir un rôle précis et profiter des opportunités offertes par la frontière. Le secteur informel est très vivace à travers le commerce et l'artisanat. L'agriculture, au sens large du terme est un secteur très développé dans les villes de la vallée, du fait des aménagements hydro-agricoles. La présence de quelques acteurs comme les agents de change informels, les tailleur, les mécaniciens, les unités de transformation de riz, les ateliers de menuiseries métalliques, les dibiteries¹¹⁷, les télécentres, les pousses- pousses¹¹⁸ sont des preuves du dynamisme de ce secteur. Dans la commune de Ndioum, le commerce occupe la 2^{ème} place des activités urbaines et relève du secteur informel. Le marché central tient lieu tous les lundis de marché hebdomadaire qui

¹¹⁷ Terme local donné aux petits restaurants où est servie que de la viande grillée (barbecue).

¹¹⁸ Les transporteurs de bagages par des chariots.

attire les populations de l'hinterland et d'ailleurs. Il offre des emplois temporaires de petites ventes de produits agricoles et manufacturés divers. Les wolofs et les maures représentent plus 63% dans le secteur suivis respectivement de soninkés et de pulaars¹¹⁹. Le potentiel de commerçants présents à Ndioum demeure relativement important. A l'intérieur de la ville des boutiques sont éparpillées un peu partout dans le quartier ainsi que des dibiteries et des tanganas¹²⁰.

Ainsi, il convient de remarquer que les marchés traditionnels sont complétés voire concurrencés par les marchés hebdomadaires qui ont connu un développement vertigineux ces dernières années, du fait des possibilités qu'ils offrent pour les échanges de produits en provenance de zones économiques complémentaires et de leur importance dans le développement de l'économie locale. Les produits commercialisés sont très diversifiés. Ils sont constitués en grande partie de denrées de première nécessité, de produits locaux et extérieurs.

L'artisanat et le transport constituent une nouvelle dynamique de l'économie informelle. Les petits ateliers mécaniques longent les grandes artères des communes. C'est le cas des mécaniciens carrossiers, des réparateurs de pneus et des réparateurs d'appareils électroménagers qui occupent une place importante dans l'informel. Si l'artisanat traditionnel est en déclin, faute de matières premières, mais surtout pour avoir subi des mutations, notamment l'affaiblissement des anciens métiers et castes, il faut remarquer, néanmoins, l'émergence de nouvelles activités liées à la route (mécanique, menuiserie, couture, électricité et maçonnerie). Ces petits boulots constituent une soupe de sécurité pour un bon nombre de jeunes souvent en proie au chômage et dépourvus de qualification professionnelle. Il s'agit du secteur du bricolage et de la débrouille. Les conditions de création et d'ouverture d'un atelier sont encore douteuses. Il suffit d'avoir un local bien excentré sur les principaux axes routiers ou dans les quartiers mieux lotis et ensuite avoir l'autorisation au niveau de la mairie. Cependant, beaucoup d'entre eux passent entre les mailles du filet ou tentent de corrompre certains agents municipaux pour se faire parrainer et jouir de certaines faveurs. En outre, le secteur de la pêche continentale est bien ancré dans l'économie locale de la vallée. Il prospère dans les villes fluviales comme Matam et Podor. Dans les villes routières par contre, le commerce et l'artisanat constituent l'essentiel des activités informelles et des revenus des ménages.

¹¹⁹ Selon une enquête des ménages tirée dans le Pic de Ndioum, 2004.

¹²⁰ Traduction littéraire veut dire « c'est chaud » ; Il s'agit de gargotes où l'on peut boire du café ou du lait chaud (sorte de bars).

Dans une région où l'accès aux transports pose encore problème et les moyens de transports individuels rares, certains particuliers s'adonnent en toute clandestinité aux activités de transport en commun, soit la nuit soit aux heures creuses sous prétexte de transporter des membres de la famille. Ce sont des transporteurs occasionnels qui cherchent à arrondir leur fin du mois. Ils n'achètent pas de patentes, ne payent pas de taxes municipales et leur voiture n'est pas déclarée dans le parc automobile des transports en commun. Toutes ces fraudes entrent dans la cadre de l'informel qui échappe au contrôle fiscal, constituant ainsi un véritable manque à gagner pour les municipalités.

II.1 / Le secteur informel, une dynamique féminine

Les réformes de l'économie consécutives au plan d'ajustement structurel se sont accompagnées d'une explosion du secteur informel et d'un renforcement des économies locales principalement en ville, échappant parfois à toute forme de contrôle de l'Etat. La particularité de ce secteur informel est le dynamisme des femmes. En effet, on remarque une forte présence des femmes qui s'activent dans toutes les activités dites informelles. Elles jouent ici un rôle très important dans l'économie et pour la société. Elles participent au désenclavement et permettent à certains ruraux de s'approvisionner sur place au lieu de faire la navette quotidienne entre la ville et la campagne. La plupart du temps, il s'agit de jeunes femmes qui vont travailler dans divers secteurs de l'économie urbaine. D'autres plus entreprenantes se déploient dans la prestation de services comme la restauration. La présence des femmes est surtout remarquable dans le commerce. Le commerce de poissons et légumes dans des formes diverses et variées est tenu, en général, par les femmes. C'est une activité dans laquelle elles ravissent la vedette aux hommes. Les femmes se retrouvent dans des GPF comme les GIE qui sont des structures de formalisation des activités de femmes dont le rôle dans le développement tant au niveau urbain que rural est de plus en plus reconnu.

Si nous prenons l'exemple de la commune de Ourossogui, elle compte une dizaine de groupements de promotion féminine coiffés par l'union communale de groupements de promotion féminine de Ourossogui qui coordonne toutes les activités des groupements. Ces derniers mènent des activités dans le maraîchage, la teinture, le commerce de tissu et l'alphabétisation fonctionnelle. Le fonctionnement de ces groupements nécessite des ressources financières. C'est ainsi que l'UCGPFO compte 638 membres qui s'acquittent d'une cotisation mensuelle de 500 f CFA. Les fonds collectés ne permettent pas de grands investissements et la création d'un système de crédit ou d'épargne capable de financer les

membres reste un projet à court terme. Partant de ce fait, l'union communale mène des activités très limitées en volume et en termes de rentabilité à cause de nombreux problèmes auxquels elle est confrontée. Il s'agit essentiellement de :

- manque de formation et d'encadrement des femmes
- manque de ressources financières
- problèmes d'écoulement des produits
- inexistence d'équipements

II.2/ Les changes informels, une activité transfrontalière

On assiste à une grande circulation de monnaie fiduciaire aux alentours des débarcadères où se développe un véritable marché de change informel. Des sommes importantes sont échangées au jour le jour par des monnayeurs ambulants. Toutes sortes de devises sont proposées à l'achat comme à la vente ; mais principalement le F CFA et l'ouguiya (monnaie mauritanienne). Du fait du différentiel de change et des opportunités de commerce en Mauritanie, une forte demande est exercée sur ce marché. Comme sur toute place financière qui fonctionne en concurrence, les cours sont déterminés chaque jour en fonction de l'offre et de la demande. Toutefois ces cours officieux sont plus intéressants que ceux officiels. La devise forte qu'est le F CFA par rapport à l'ouguiya et sa possibilité de conversion illimitée fait que cette monnaie est considérée comme une monnaie refuge (réserve de valeur) par les Mauritaniens qui se la procurent « au noir ». Aussi certains commerçants, pour pouvoir payer leurs importations, font appel au marché noir. Ce qui entraîne une augmentation de la demande et une hausse des cours.

Tableau 29 : La situation des marchés hebdomadaires dans le département de Matam

LOCALITES	JOURS DE MARCHE	OBSERVATIONS
OGO	LUNDI	
NABADJI-CIVOL	MERCREDI	
THILOGNE	JEUDI	Louma urbain (BETAIL)
AGNAM CIVOL	MARDI	
OREFONDE	LUNDI	

Source: Service régional du commerce de Matam, Avril 2003

La valorisation des produits primaires locaux a favorisé l'ampleur des marchés dans la vallée. « *Les marchés qu'ils soient hebdomadaires ou permanents, pourraient constituer un pôle de convergence à même de profiter à la fois aux centres qui les hébergent, aux collectivités qui les gèrent et aux producteurs de l'arrière-pays*¹²¹ ». Les marchés polarisent au delà des territoires administratifs des collectivités locales. Ainsi, les relations entre les villes et les campagnes ont favorisé l'émergence de véritables marchés mais aussi ont fait évoluer les systèmes agricoles longtemps calqués sur l'autosubsistance. Au-delà de leur approvisionnement, la richesse des flux qui lient villes et campagnes constitue une dimension évidente des réseaux qui structurent et animent les territoires.

Le dynamisme de ces marchés a pour conséquence l'affirmation de nouveaux acteurs (les commerçants venus d'ailleurs ou vendeurs occasionnels) et de nouveaux produits (maraîchage, produits de cueillette). L'investissement des transporteurs dans la desserte de ces marchés facilite les déplacements des ruraux vers les villes, encourageant ainsi toutes les formes de mobilité. Les marchés facilitent la commercialisation des produits agricoles souvent issus de la diversification par rapport à la monoculture irriguée initiale du riz. En outre, ils fournissent à la fois des produits industriels, souvent importés, à bas prix (médicaments, vêtements, tissus, piles, etc.) et des services de type urbain (télécentres ou taxiphones, restauration). Ces marchés atténuent ainsi la dureté des conditions de vie en milieu rural et participent à l'urbanisation des campagnes.

¹²¹ Magrin G, 2005.

Les localités qui abritent des marchés importants bénéficient de services et d'équipement qui leur confère une véritable allure urbaine. Outre l'électricité et les boutiques d'alimentation générale, les services de type urbain comme les télécentres et les restaurants animent le décor de ces localités. Dans ce contexte, les marchés hebdomadaires constituent un pôle de convergence à même de profiter à la fois aux centres qui les hébergent, aux collectivités qui les gèrent et aux producteurs de l'arrière-pays. Les collectivités locales doivent augmenter et améliorer les infrastructures commerciales en aménageant des hangars et cantines adaptés au type de marchandises. Ce qui pourrait logiquement s'accompagner d'une augmentation raisonnable de la fiscalité. Mais ce type de mesure n'aurait de chance d'aboutir que s'il était négocié et accepté par tous les intervenants de la filière, des grossistes aux détaillants, en passant par les représentants des producteurs et des transporteurs. Cependant, dans un contexte où l'informel occupe une grande partie des activités économiques, toute nouvelle législation semble être mal perçue par les acteurs et les populations.

III/ Les nouveaux acteurs économiques

Le désengagement de l'Etat à la suite de l'adoption du plan d'ajustement structurel a provoqué des réactions en chaîne dans la sphère économique : l'émergence de nouveaux acteurs. Il s'agit principalement de grands commerçants venant de Dakar et des autres centres économiques comme Touba qui assurent l'approvisionnement des principaux marchés de consommation de céréales et de biens de consommation. Ils ont généralement une longue expérience du commerce et possèdent déjà des boutiques et des capitaux avant la libéralisation des filières agricoles. Ils acheminent aujourd'hui les plus grandes quantités de produits locaux et de biens manufacturés qu'ils revendent à des grossistes locaux, eux-mêmes s'appuyant sur des baanas-baanas et autres acheteurs ambulants. Ainsi, le renouvellement des acteurs économiques s'est accompagné d'un renouvellement des pratiques commerciales. La dissolution de certaines sociétés d'encadrement et de commercialisation a favorisé l'émergence du trafic informel. Désormais, les baanas-baanas vont acheter directement à prix bas chez les producteurs sans passer par les intermédiaires. Les échanges marchands entre les villes et les campagnes se sont diversifiés et ont envahi les localités jusqu'alors tenues à l'écart pour leur enclavement. Les marchés hebdomadaires sont les principaux vecteurs de cette évolution. Les nouveaux acteurs encouragent le trafic commercial au cœur des campagnes et créent une proximité entre les ruraux et le monde extérieur. Par ailleurs, on constate aussi une bonne implantation du mobile. Cela est favorisé par la proximité de la

Mauritanie où les portables sont relativement moins chers avec le différentiel de change. De même, le téléphone est aussi utilisé par les services mais surtout par les populations ; il permet de régler moult problèmes au niveau des communes sans déplacement. La disponibilité du réseau de téléphone a permis la connexion des communes aux NTIC réduisant ainsi de manière considérable les coûts et le temps de l'intermédiation entre acteurs économiques.

Avec le désengagement de l'Etat et les politiques de développement local, les associations d'émigrés sont en passe de devenir des partenaires à l'aide au développement de leur localité d'origine.

III.1 / L'apport des migrants, une alternative au désengagement de l'Etat

La mobilité géographique constitue l'un des aspects les plus marquants de la vallée du fleuve Sénégal. Elle est historiquement une des caractéristiques communes de la plupart des pays du Sahel. Même si au cours des dernières années, la vallée a enregistré des immigrés évoluant dans les domaines de l'agriculture, du commerce et de l'éducation, elle a incontestablement un solde migratoire négatif (-89 971 entre 1988 et 2002). Elle connaît des départs concernant tous les sexes et tous les âges pour la migration interne et la migration internationale.

III.1.1 / La migration interne

Le développement inégal des régions joue un rôle important dans le phénomène migratoire au Sénégal. La migration interne concerne les déplacements interrégionaux des populations. Les régions de Saint-Louis et de Matam détiennent un solde migratoire négatif comme toutes les régions du pays, excepté celles de Dakar, Diourbel et Tambacounda. En effet, le recensement général de la population effectué en 2002 rapporte respectivement 4 938 et 15 664 immigrants pour les régions de Matam et de Saint Louis contre 8 527 et 18 293 émigrés installés principalement à Dakar et à Thiès, soit un solde migratoire négatif de près de 90 000 pour l'ensemble de la vallée. La migration interne concerne une part relativement importante de sénégalais puisque 13,3 % de la population de droit résident en dehors de leur région de naissance en 2002. Ces migrants sont pour l'essentiel dans les régions de Dakar (46,6 %), Diourbel (13,4 %) et Thiès (12,4 %). Matam, avec moins de 2 % des immigrants, est la région la moins attractive. Cette situation s'explique par son enclavement, sa jeunesse mais aussi ses faibles opportunités économiques. La migration interne contribue à une mauvaise répartition

géographique de la population mais aussi elle peut aider à une redistribution de la population dans le territoire national.

III.1.2/Les migrations internationales

La vallée du fleuve Sénégal dispose d'une tradition reconnue en matière de migration internationale. Des données précises en la matière font défaut, mais le nombre des mandats (30 096 pour un montant de plus de 6 milliards) en provenance d'Europe, des Etats-Unis et d'Afrique est un indicateur assez pertinent pour rendre compte de l'ampleur du phénomène.

Les départements de Matam et Podor sont les plus soumis à ce type de migration. Elle touchait essentiellement les jeunes, mais avec la persistance de la crise climatique et l'identification de nouvelles destinations comme les pays arabes, aucune composante de la population n'est actuellement épargnée. Les émigrants du département de Dagana ont pour principales destinations la Mauritanie et récemment les pays arabes.

En dépit de nombreux facteurs attractifs comme le passé historique et administratif, le regain constaté dans les activités économiques et l'hospitalité des populations, peu d'étrangers (1%) sont établis dans la région. Ils sont constitués de français et d'africains de l'ouest travaillant dans l'enseignement, la santé, les ONG, l'agriculture, le tourisme, l'industrie etc.

Tous les départements de la région sont de grands pourvoyeurs. Il faut noter cependant que Dagana accueille une part importante des immigrés avec 66,4% contre 18,9% pour Matam et 14,7 % pour Podor selon le RGPH 1988.

La migration a été perçue comme un phénomène antérieur à la formation de la ville dans la mesure où l'importance de la population est très souvent facteur de promotion urbaine. L'apport des émigrés dans la dynamique de développement de la région est déterminant grâce à leurs contributions financières dans les aménagements hydroagricoles, la construction d'infrastructures socio-culturelles comme les mosquées, les écoles et les structures sanitaires. Les migrants internationaux, investisseurs dynamiques dans le secteur immobilier, constituent une alternative au désengagement de l'Etat. Aujourd'hui leur point de vue est pris en compte dans tout projet de développement aussi bien rural qu'urbain. La migration est la conséquence des plusieurs facteurs qu'on va tenter d'identifier.

III.2/ Les facteurs de la migration

La vallée du fleuve Sénégal est une des régions les plus anciennement et les plus touchées par des phénomènes migratoires. L'histoire permet d'expliquer la genèse et le développement de ces processus qui ont commencé dès le début du siècle. Dans l'ensemble de la vallée,

l'émigration vers les grandes villes (Saint Louis, Dakar etc.) débute dans les années 1900 puis s'étend à l'international (vers la France). Face à une détérioration des conditions climatiques, la vallée constitue un lieu de refuge agricole et économique pour les ruraux touchés par la sécheresse. A Richard Toll, on a noté des déplacements de populations du Sénégal pour la culture de la canne à sucre. Chaque année, quelques 15 000 ouvriers saisonniers sont embauchés pour la coupe de la canne à sucre. Ainsi, la composition actuelle du peuplement revêt de plus en plus une dimension régionale. Les migrations sont motivées par des raisons économiques notamment la recherche d'emploi à la CSS.

Les sécheresses répétées, la dégradation des sols et du couvert végétal, liée à l'explosion urbaine, concourent à la désertification. Face à cette situation, les centres urbains de la vallée, sont devenus répulsifs et fournissent les plus nombreux candidats à la migration vers les grandes villes et l'étranger. Depuis l'indépendance, l'Etat n'a pas pu réussir à avoir une politique efficiente de développement de la vallée. Ce phénomène s'est d'avantage amplifié dans les années 1970 coïncidant avec les grandes sécheresses (1973 – 1980). La dégradation des conditions climatiques a eu comme conséquences des crises agricoles, pastorales et sylvicultrices. Si la vallée a toujours été considérée comme une zone sous peuplée, elle a connu au cours des années 50, grâce aux progrès de la médecine, une progression démographique considérable. Cette disproportionnalité entre l'importante population et les ressources de plus en plus rares a été une des principales causes de la migration.

Entre autre, la vallée a connu ses heures de gloire pendant la période coloniale. Elle était la principale voie de pénétration en Afrique Occidentale. Cependant, depuis la mise en place de la route et du chemin de fer, la vallée a perdu la place prédominante qu'elle occupait dans l'économie. Cette situation a freiné voire marginalisé l'essor économique de la vallée. Ce qui a obligé ainsi une bonne partie de la population à migrer vers des zones plus attractives notamment à Dakar et dans le bassin arachidier.

L'émigration constitue dès lors une réponse à la dégradation des conditions de vie et à la difficulté de trouver des solutions au niveau local. Elle devient ainsi la source de revenu la plus constante pour les habitants. Elle contribue aussi à la réalisation d'équipements collectifs dans les communes à travers les associations d'émigrés ressortissants d'une même localité.

III.3/ Les revenus de la migration

Si la migration a souvent été présentée comme un handicap majeur pour les zones de départ, cette opinion mérite aujourd'hui d'être nuancée. En effet, pendant longtemps la migration a

été perçue comme un processus de dépeuplement relatif des campagnes et des petites villes qui accompagne l'urbanisation et le développement des pays. Dans la vallée, les migrations durent plusieurs années et touchent essentiellement les hommes. Au début de l'époque coloniale, Toucouleur et Soninké allaient louer leurs services pendant l'hivernage dans le " Bassin arachidier ". Aujourd'hui, les départs, qui intéressent toutes les localités de la vallée, jusqu'à 50 % de la population masculine active, se font en direction de Dakar et de l'Europe occidentale (Daff, 1999).

Cependant, les migrants, par les transferts financiers au profit de leurs familles restées au pays, représentent, pour la plupart des communes de la vallée, la principale source de revenus monétaires. Il est largement reconnu qu'une importante proportion de l'épargne réalisée par les migrants, originaires de la vallée, partis travailler à l'étranger, transite par le système postal international sous forme de mandats. Ces derniers, envoyés à des parents restés sur place, sont touchés en argent dans les différents bureaux de poste de la vallée. Ils constituent un véritable apport économique. En effet, le nombre annuel de mandats est estimé à plus de 30 000 pour un montant de 6 milliards de FCFA (9 146 941 euros) en provenance d'Europe, d'Amérique et d'Afrique. Ces transferts financiers sont un indicateur assez pertinent pour rendre compte de l'ampleur du phénomène et de l'impact dans l'économie locale. Selon la BHS, les transferts opérés par les ressortissants de la vallée du fleuve Sénégal à partir de 5 pays (Côte d'Ivoire, France, USA, Italie, Gabon,) s'élèvent annuellement aux environs de 1,4 milliard de Fcfa soit 2 134 000 euros¹²².

Ces envois d'argent servent avant tout à l'entretien de la famille dont les besoins essentiels sont liés à l'alimentation, l'éducation, l'habillement, les soins de santé de base, le déplacement et le logement. Selon Diop¹²³, 75% des transferts servent à la consommation courante. Seuls 10% sont placés dans l'épargne et le reste est investi.

Les transferts de fonds servent aussi à couvrir les dépenses familiales lors des cérémonies de mariage, de baptême, de fiançailles et de funérailles, lors des grandes fêtes religieuses (Tabaski, Korité) ou pour offrir des cadeaux à des proches. Ces dépenses font partie des charges, obligations et devoirs auxquels les familles de migrants ne peuvent échapper. De même, l'argent envoyé par les migrants à leur famille peut servir à rémunérer les saisonniers agricoles ainsi qu'au paiement des impôts ou à résorber des dettes contractées pour financer le voyage migratoire. Dans l'ensemble, ces dépenses, effectuées dans la vallée, permettent

¹²² In Daff A T, 1999.

¹²³ Cité dans Barro, Sander C. *Etude sur le transfert d'argent des émigrés au Sénégal et les services de transfert en microfinance*, Rapport final, Genève: BIT. 2005

d'augmenter le pouvoir d'achat des populations locales et de stimuler la croissance économique. L'argent transféré par les migrants est également employé pour la création d'activités rémunératrices pour des membres de la famille restés dans le pays d'origine et devant faire face au problème de manque d'emplois et de perspectives professionnelles. De même, certains migrants investissent leur argent dans la création de petites et moyennes entreprises contribuant ainsi à la création d'emploi et à la fourniture de services. Ainsi, les immigrés originaires du bassin du fleuve Sénégal sont des acteurs de développement de leur collectivité respective et restent une alternative aux stratégies de développement ; ils sont aussi des acteurs de coopération nord/sud.

Au cours des dernières années on a assisté au Sénégal à une prolifération graduelle des services de transferts d'argent. Cette transformation s'est faite au frais des services informels qui continuent tout de même à être privilégiés par nombre de migrants du fait de leur faible coût et de leur rapidité. Il n'est pas surprenant que des fournisseurs internationaux, tels que Western Union et Money Express, se soient intéressés davantage à un marché si lucratif que celui des transferts des fonds des migrants. Au Sénégal ils ont passé des accords avec les principales banques et fournissent un service atteignant les zones rurales, parfois même les plus reculées. La poste, même si elle est encore bien souvent plus lente que d'autres fournisseurs, reste l'institution la plus accessible pour les familles des migrants qui vivent souvent en milieu rural.

Ces montants financiers envoyés par transfert ne représentent qu'une certaine proportion de l'épargne que les travailleurs migrants rapatrient au pays. On remarque l'importance énorme des revenus de la migration dans l'économie de la vallée mais aussi des déséquilibres de revenus qu'ils peuvent entraîner au sein même de la vallée entre les zones à fortes migrations internationales (moyenne vallée) et les zones à faibles migrations internationales (delta).

L'habitat est un des secteurs dans lequel les migrants préfèrent investir leur épargne. Ils sont les bailleurs de fonds du marché foncier et immobilier, car ils rachètent les parcelles pour en faire des logements à usage locatif. Les immigrants qui viennent de l'intérieur du Sénégal pour développer des activités commerciales ou artisanales, doivent louer des chambres ou des maisons et dopent ainsi le marché locatif. Les investissements en ville ont pour but de faire fructifier le capital et de constituer une épargne de sécurité. Ce qui ne veut pas dire que les migrants soient guidés exclusivement par une démarche spéculative. En tous cas, l'impact de ce type d'investissement est positif dans la mesure où les migrants deviennent promoteurs immobiliers et satisfont un besoin auquel l'état ne peut répondre (cf. Sall, 2004).

Toutefois, dans les communes de Ourossogui et de Ndioum, les investissements des émigrés forcent le respect. En dehors de ses impacts socio-économiques sur la vie des habitants, l'émigration a permis de sortir de terre de belles maisons qui ornent l'armature urbaine au même rang que beaucoup de villes modernes.

III.4/ Le rôle des émigrés dans le développement de leur terroir d'origine

Face au désengagement de l'Etat, l'apport des migrants devient une alternative. Ils contribuent financièrement à l'achat de vivre pendant les années de mauvaises récoltes, à la construction de mosquée, de bureaux de poste, à l'achat de groupes électrogènes pour pallier aux délestages très fréquents. En d'autres termes, les associations d'immigrés (une quarantaine selon l'institut Panos) de la vallée du fleuve Sénégal favorisent une meilleure valorisation des transferts migratoires en direction du développement de leur localité d'origine. La gestion collective des transferts migratoires a un impact beaucoup plus direct et déterminant sur l'économie locale et régionale que les actions entreprises individuellement ou au niveau des ménages. En effet, en l'absence d'action publique, l'organisation en association permet aux migrants de réunir les fonds et les compétences nécessaires pour améliorer substantiellement les conditions de vie des populations et de surmonter certains obstacles au développement des communautés et régions d'origine. C'est notamment le cas pour des actions de grande envergure comme les projets qui visent à moderniser et à intégrer les activités locales dans l'économie marchande (irrigation, formation, réalisation d'infrastructures urbaines de base), ou encore à agir sur les marchés (coopératives d'achat ou de production,...). L'action des émigrés dans leur localité d'origine constitue une alternative au désengagement de l'Etat. Ils se substituent à l'Etat en essayant tant bien que mal de répondre aux besoins des populations de leur ville d'origine. C'est le cas de l'association des ressortissants de Kanel en France qui assure le fonctionnement de la structure de santé. Dans la commune de Golléré, l'unique équipement sanitaire est un poste de santé construit en 1986 par les expatriés de la commune. Cet équipement a un rayonnement de 50 km et reçoit 40 à 100 malades par jour. Cependant, la commune de Golléré est polarisée par l'hôpital de Ndioum qui traite les maladies d'une certaine gravité, même s'il se pose, à ce niveau un problème de l'évacuation sanitaire. L'apport des émigrés est déterminant dans le secteur de la santé surtout en matière de dotation en moyens logistiques. En effet, quatorze (14) postes de santé de la région de

Matam ont acquis des ambulances grâce à ces derniers. Ce qui renforce l'élan de solidarité entre les ressortissants et ceux qui sont sur place.

Par ailleurs, les initiatives des associations agissent en complément des transferts de fonds des immigrés destinés principalement à la subsistance des familles, en créant les conditions favorables à leur investissement dans des activités locales. De plus, en mettant en place des infrastructures destinées à l'ensemble de la communauté, elles assurent une distribution plus équitable de la rente migratoire au niveau des régions d'origine. Mais surtout, leurs actions ont permis de stimuler l'initiative locale en plaçant les populations dans une optique de changement. Dans la commune de Ourossogui, les toucouleurs migrants participent activement à l'élaboration des projets de développement de leur localité. Ils financent des initiatives de développement qui couvrent divers secteurs socio-économiques notamment l'éducation, la santé, l'agriculture et l'hydraulique. Ces démarches (initiatives) tentent de répondre d'une manière collective à quelques difficultés rencontrées par la population notamment la sous scolarisation des enfants, les épidémies, la sécheresse et le manque d'eau potable qui sont les grands obstacles au développement.

Cependant, les associations d'immigrés butent sur un environnement économique et politique peu favorable à la valorisation des transferts migratoires. L'enclavement de la région, les lourdeurs administratives et l'absence de dispositifs de soutien aux actions des immigrés limitent leurs initiatives en faveur du développement de leur région. Le renforcement des actions des associations d'immigrés passe donc, avant tout, par la reconnaissance du rôle des associations dans le développement de leur région d'origine par l'Etat.

III.5/ La politique sénégalaise en matière de migration

Le thème des migrations est au cœur des débats politiques tant dans les pays d'accueil que dans les pays d'origine des migrants. La question qui se pose est comment optimiser les bénéfices tirés du rapatriement de fond des migrants. Car, il est indéniable que ces transferts monétaires représentent des sommes considérables et une source importante de devises pour nombre de pays en voie de développement (Banque Mondiale, 2003). Au Sénégal, « *selon le monde diplomatique de décembre 1993, les immigrés sénégalais établis en France ont effectué la même année plus de 65 milliards de Fcfa, les sénégalais arrivent en quatrième position derrière les marocains 602 milliards, les algériens 261 milliards et les tunisiens 96 milliards* »¹²⁴.

¹²⁴ In Daff A T, ibid

Compte tenu de l'importance des flux migratoires et de leur impact dans l'économie nationale, l'Etat sénégalais a mis en place une politique d'encadrement des émigrés. Cette politique vise à favoriser une participation mieux organisée et plus dynamique des sénégalais établis à l'extérieur à l'effort de développement économique et social. C'est aussi une politique qui vise à orienter et aider les émigrés à se réinsérer dans les circuits économiques du pays. C'est dans ce cadre que l'Etat a toujours pris en compte les expatriés dans sa politique gouvernementale en leur créant un ministère de tutelle. Du ministère chargé des émigrés rattaché à la présidence de la république puis à la primature au ministère des sénégalais de l'extérieur, le Sénégal a toujours mis en application la politique gouvernementale en matière de protection, de gestion et promotion des expatriés. Il est aussi conscient de la participation des sénégalais de l'extérieur à l'effort national de développement économique et social.

L'attention particulière qui est apportée par le gouvernement libéral actuel aux questions relatives à la migration et au développement est visible dans les mesures prises tout récemment : le ministère des affaires étrangères venait d'être scindé en deux pour constituer un ministère des sénégalais de l'extérieur séparé du ministère des affaires étrangères. Il s'agit entre autre d'insérer les émigrants dans différents secteurs de création de richesse, d'inciter les émigrés à investir dans leur pays, de les impliquer dans les politiques de développement des collectivités locales, de permettre aux cadres sénégalais de contribuer au développement économique et social et de promouvoir l'insertion économique et sociale des émigrés.

Si la plupart des gouvernements se disent prêts à favoriser le retour de leurs ressortissants, la question du retour des migrants provoque généralement une certaine réserve et notamment dans les pays caractérisés par une forte émigration comme le Sénégal. Entre autre, le Sénégal n'a pas encore élaboré de politiques migratoires claires et cohérentes même si les initiatives visant à lier les questions des migrations internationales aux questions de développement ont connu un regain d'intérêt au début de cette dernière décennie.

IV/ Contraintes

L'économie informelle est une économie populaire produite par les populations les plus pauvres et les plus nombreuses. En effet, face au retour massif des jeunes à la suite des événements de 1989 et au sous emploi dans la vallée, il n'y avait d'autres alternatives que de s'investir dans la fraude qui depuis lors ne cesse de s'étendre. Si au début elle ne concernait

que le sucre, l'huile et le savon, elle s'étend aujourd'hui à un panel de produits plus importants tel que la quincaillerie.

Malgré les nombreuses potentialités, le secteur commercial souffre encore d'un manque d'infrastructures et d'un défaut d'organisation des acteurs. Les marchés existant ne répondent pas à la demande sociale et les mairies n'en tirent presque pas de profit. Les commerçants ambulants font le jeu de cache-cache avec les agents municipaux pour ne pas payer les taxes forfaitaires journalières. L'incivisme manifeste des acteurs font que beaucoup de commerçants passent entre les mailles du filet. Les marchés sous le contrôle de la mairie devraient faire des rentrées pécuniaires assez intéressantes pour les municipalités. La réhabilitation des marchés et leur organisation, la création de marchés hebdomadaires dans les villes demeurent les préoccupations majeures des municipalités.

Cette contribution de l'infrastructure commerciale au développement des économies locales se heurte à la rareté des ressources. En effet, la croissance des centres urbains pose un défi important pour les autorités étatiques, à savoir l'effort d'équipement nécessaire pour assurer la croissance économique et l'aménagement équilibré du territoire. La satisfaction des énormes besoins en équipements et infrastructures induits par la croissance urbaine se heurte aux ressources publiques limitées (collectivités locales et Etats). Ce déficit d'investissement constitue aujourd'hui un obstacle important à un fonctionnement optimal des tissus urbains et à un épanouissement des économies locales.

La faiblesse des moyens du service régional du commerce ne permet pas un contrôle de qualité des produits commercialisés dans les marchés. A cela s'ajoute l'insalubrité des marchés qui agit négativement sur la qualité des produits. L'ignorance des acteurs et le désordre dans les grandes artères constituent un casse-tête pour les autorités municipales dans la gestion des marchés. Le désordre du secteur informel qui se traduit par une occupation anarchique de l'espace, particulièrement au niveau des centres urbains : communes de Ndioum, Richard-Toll et Ourossogui. Il engendre également la difficulté de contrôle et de planification des activités commerciales des communes. A Richard Toll, l'étroitesse du marché central, l'occupation anarchique de l'espace, l'inexistence d'un plan de circulation des calèches et le regroupement timide des commerçants sont autant de facteurs qui expliquent le manque d'organisation du marché central.

En effet, les habitants issus de l'exode rural forment en majorité une main d'œuvre souvent peu qualifiée et qui s'activent dans l'informel particulièrement dans le commerce. Ces populations sont incapables de s'adapter réellement dans le milieu urbain. Leur comportement est toujours sous l'influence de leur milieu d'origine. Ce qui est, du reste, normal mais en

milieu urbain cela fait un peu de désordre et pose un certain nombre de problèmes. Cette mentalité conduit à certains comportements indécents. D'ailleurs, s'il y a une phrase qui traduit bien cet état d'esprit, c'est bien la suivante : « *la rue appartient à tout le monde, on y fait ce qu'on veut et comme on l'entend* ». Cette phrase traduit l'idée selon laquelle dans le domaine public, on peut tout se permettre, s'installer, s'activer et personne n'a le monopole de sa gestion du moment que c'est un endroit dit public, alors tout le monde a droit d'y faire ce qu'il veut.

Dès lors s'installe une certaine anarchie dans l'occupation de l'espace. Il n'est pas rare de voir des commerces s'installer sur les trottoirs, des garages mécaniques, des ateliers de menuiserie ou d'autres artisanats comme la teinture sur des places publiques. Les voitures sont parquées partout, sans emplacement réservé. L'occupation anarchique de l'espace est telle que même l'entrée des établissements scolaires et des structures de santé n'est pas épargnée par de petits commerces s'installant un peu partout, entre les différents bâtiments et parfois même à l'intérieur des services officiels.

En outre, l'accès difficile aux transports pour les localités enclavées constitue une entrave à l'écoulement des produits et à l'approvisionnement en denrées diverses dans la mesure où les moyens de transport individuel sont rares. Le commerce légal est étouffé par une concurrence de nature informelle et frauduleuse. Les produits de contrebande inondent les marchés de l'intérieur et restent plus intéressants pour les populations tant du point de vue des prix que de leur accessibilité.

Il n'existe aucun équipement frigorifique pour la conservation des produits périssables dans les marchés de la vallée. On assiste fréquemment à une succession de pénurie et de saturation de ces produits.

Cependant, en ce qui concerne les équipements commerciaux, la possibilité de mettre à contribution les commerçants et l'usager plutôt que le contribuable d'une part et de solliciter le secteur privé d'autre part, ouvre aujourd'hui de nouvelles alternatives pour leur financement.

Les activités informelles portent préjudice à l'Etat. En effet, les réglementations entraînent le développement du commerce informel et privent l'Etat d'une partie de ses recettes fiscales (les produits passent la frontière illégalement sans payer des frais de douane). Se développe alors une nouvelle articulation entre marchands et Etat notamment une tolérance du commerce informel contre des revenus complémentaires aux administrations.

Conclusion

S'il est vrai que le secteur informel n'a cessé de se développer au grand détriment de l'économie nationale, il faut reconnaître que le secteur est caractérisé par de graves difficultés de protection sociale, de mauvaises conditions de travail et de précarité de l'emploi. Aujourd'hui, les stratégies pour formaliser progressivement le secteur informel en Afrique ont constitué les centres d'intérêt de colloques internationaux, de séminaires organisés très souvent par des bailleurs de fond et les partenaires au développement. L'objectif était de mettre en place des programmes pour appuyer le secteur informel en Afrique, faciliter sa transition vers l'économie formelle, et faire des acteurs de ce secteur des supports de croissance et du développement économique et social.

Les autorités ont reconnu que l'incapacité des économies à créer le nombre d'emplois nécessaires pour absorber la main-d'œuvre, constitue l'une des causes de l'expansion de l'économie non-formelle. En plus des analphabètes, des gens instruits en attente d'un emploi et des licenciés d'entreprises trouvent refuge dans le secteur informel

Dans les villes de la vallée, le secteur informel doit être une chance à saisir pour établir un autre modèle de développement et il s'avère important d'avoir la maîtrise des données de l'économie informelle au plan national et local, connaître les déficits en terme de conditions de travail, de santé et sécurité au travail, de sécurité sociale, et identifier les besoins les plus pressants dans ce domaine. En outre, le secteur informel constitue un facteur d'émergence et de suivie des relations villes/campagnes. Ainsi, la prise en compte de l'impact de la migration dans la politique de développement urbain reste d'actualité surtout dans un contexte de décentralisation et de développement local. Les émigrés sont devenus des acteurs économiques et leurs points de vue sont de plus en plus pris en compte dans les projets de développement de leur terroir d'origine.

Chapitre XI : Relation des villes vis-à-vis de leurs zones d'influence

L'étude des relations entre les villes et les campagnes a occupé une place importante dans la géographie régionale. Les relations entre villes et campagnes sont considérées de plus en plus comme une dimension centrale des dynamiques spatiales dans les pays d'Afrique subsaharienne en cours d'urbanisation. L'étude des villes et de leurs relations avec la campagne mène à nous interroger sur le degré d'autonomie ou de dépendance du système urbain. Selon Chaléard J L¹²⁵, « *quand on parle de ville et de campagne en Afrique, les choses ne sont pas simples. L'urbanisation est une des grandes transformations depuis quelques décennies qui a changé le visage d'un continent resté longtemps très rural et affecté les campagnes* ».

Au Sénégal, les villes de la vallée entretiennent de multiples relations avec leur arrière-pays. L'intensité de ces relations dépend d'un certain nombre de facteurs parmi lesquels : les dynamiques économiques et sociales de la ville, d'une part, et la richesse de l'arrière-pays, d'autre part.

L'économie locale de la vallée est organisée territorialement autour de pôles urbains structurant un hinterland rural. Villes et campagnes sont autant d'aires d'échanges et de production qui fondent l'économie nationale. Ainsi l'économie locale est à la fois urbaine et rurale ; elle concerne une population urbaine, et se caractérise par une densification d'échanges et de productions. En effet, les changements rapides dans la distribution spatiale de la population et la division du travail entre aires urbaines et rurales engendrent une intensification des échanges de produits agricoles entre les espaces ruraux et urbains.

Au cours de ces dernières décennies, les relations entre les villes et les campagnes ont connu une dimension centrale dans les dynamiques spatiales actuelles. La polarisation des sociétés d'encadrement du monde rural par les villes n'est pas en reste. Ainsi, nous allons étudier les différentes relations des villes vis-à-vis de leur hinterland. Le rôle des marchés et l'impact de la décentralisation dans les relations villes/campagnes seront pris en compte.

I/ Les relations villes-campagnes

La fonction première des équipements marchands est liée au ravitaillement de la ville. Les marchés, de gros et de détail, sont depuis toujours au cœur des échanges villes/campagnes.

¹²⁵ Chaléard J L, 2009.

Comme dans la plupart des petites et moyennes villes de l'Afrique subsaharienne, les réseaux de marchés des villes de la vallée sont également essentiels dans les circuits de distribution des produits de première nécessité (huile, riz, farine, etc.) et des produits manufacturés (tissus, outils, électronique etc.), largement issus du secteur moderne et de l'importation.

I.1 / La ville au service de sa campagne

« *Le niveau et l'intensité des relations villes/campagnes constituent le baromètre le plus pertinent pour apprécier la fonctionnalité de la ville par rapport à son environnement* »¹²⁶. Le rayonnement des villes sur leur zone d'influence tient à plusieurs facteurs : D'abord, l'enclavement des campagnes leur permet de concentrer à la fois plusieurs infrastructures publiques et d'assurer des fonctions de redistribution commerciales sur un territoire vaste. C'est le cas de Ndioum et Ourossogui vis à vis de leur arrière-pays. Ces deux communes abritent des sociétés et des structures destinées à l'encadrement du monde rural. C'est le cas de la CNCAS sise à Ndioum. Cette banque agricole couvre presque tout le département de Podor dans le financement des activités agricoles. Très présente dans les cuvettes ou périmètres encadrés par la SAED, la CNCAS est le principal bailleur des agriculteurs. Cependant d'autres secteurs au niveau local bénéficient de ces financements. En l'absence d'informations statistiques, l'analyse de la prestation de la CNCAS n'a pu être appréciée à travers les montants des crédits accordés par secteur d'activité et le niveau de remboursement. En outre, la présence d'équipements tel le marché permanent, le bureau de poste, le Programme Intégré de Podor, les stations d'essence ont renforcé la zone d'influence de la commune de Ndioum et ses fonctions de ville. Les relations économiques avec son hinterland sont encore faibles et concernent principalement le commerce des produits agricoles et manufacturés et certains services. Par ailleurs, les villages de l'arrondissement de Gamadji Saré qui constitue la zone d'influence directe de Ndioum entretiennent des relations administratives, commerciales et éducatives (Lycée) avec la ville. Ensuite, la recherche d'emploi dans les villes comme Richard Toll, véritable cité sucrière pourvoyeuse d'emplois saisonniers n'est pas en reste. Accusée à tort d'appauvrir la campagne, la ville est un centre de redistribution, d'encadrement et d'assistance du monde rural. Contrairement à une idée répandue, cette diffusion généralisée du modèle urbain n'a pas entraîné un abandon des campagnes.

¹²⁶Diop A, ibid

Dans un contexte de décentralisation, les relations villes/campagnes constituent une dimension importante des dynamiques spatiales et sont le signe de l'intercommunalité. La fonction administrative joue aussi un rôle important dans la mesure où la ville est le siège de la plupart des structures d'encadrement administratives. Par ailleurs, on note l'existence de structures villageoises en ville, ces dernières représentent souvent un enjeu politique considérable. Ces structures se manifestent sous forme d'amicales ou d'associations qui jouent un rôle important dans la politique de développement de leur localité d'origine. Elles représentent aussi des potentiels très convoités lors des campagnes électorales.

A ce titre, on note des dépendances internes de la campagne vis-à-vis de la ville pour l'administration et l'économie et des dépendances externes à travers le rôle de ville-relais entre la campagne et la grande métropole de Dakar. Il n'y a pas de ville sans marché d'approvisionnement puisqu'il faut bien nourrir ceux qui ne produisent pas.

I.2/ La campagne au service de la ville

S'il est vrai que les villes jouent un rôle d'encadrement, de commandement et de centres de services vis-à-vis de la campagne, il est aussi vrai que les rapports qu'elles entretiennent ne sont pas uniquement des rapports de domination dans la mesure où les villes dépendent aussi très largement du monde rural. Jadis, la domestication de l'agriculture a permis par exemple la génération d'un surplus agricole pour approvisionner la ville tandis que cette dernière a créé les conditions pour impulser l'innovation agricole.

La campagne ravitaille la ville en produits agricoles. La commercialisation des produits agricoles par l'intermédiaire des groupements d'intérêts économiques, des coopératives ou des sociétés privées constitue l'un des socles des relations entre la ville et la campagne. L'approvisionnement vivrier des villes a entraîné le développement des transactions commerciales. Les ruraux vont quotidiennement vendre du lait, de la volaille, des oignons, du riz etc. dans les villes où s'établit le contact entre producteurs et consommateurs. Cependant, il arrive de voir le producteur aller lui-même écouter ses produits en ville sans l'intermédiaire d'un commerçant. A l'échelle de la vallée, les marchés ruraux hebdomadaires participent activement à la vie économique avec de nouveaux dispositifs et de nouveaux acteurs du système de la traite. La collecte des produits agricoles destinés principalement à l'approvisionnement des grandes villes reste l'une des premières fonctions des marchés hebdomadaires. Selon Ninot O¹²⁷, « *le développement des marchés ruraux hebdomadaires*

¹²⁷ Ninot O, 2003.

s'accompagne de celui des bourgades dont ils sont dépendants. Ils forment ensemble des organisations spatiales originales qui jouent un rôle essentiel pour les économies et les sociétés locales».

Dans la commune de Ndioum, les principaux acteurs des échanges au niveau du marché sont les vendeurs qui sont le plus souvent des agriculteurs, des éleveurs, des artisans venant des villages environnants; ensuite on retrouve les vendeurs saisonniers originaires de la vallée qui sont citadins, gérants de restaurants ou boutiquiers. Enfin, il y a les consommateurs qui s'approvisionnent au quotidien. Ils sont originaires de la ville et de ses environs. Certaines populations des villages environnants sont à la fois vendeurs et consommateurs car elles rejoignent chaque matin la commune de Ndioum avec des calebasses de lait, de la volaille et des produits agricoles qu'elles vont vendre pour ensuite s'approvisionner en denrées alimentaires et en produits manufacturés. On note une forte présence de vendeuses venues des villages environnants polarisés par Ndioum qui alimentent le marché de produits divers dont les céréales, la volaille, le poisson et les produits de cueillette. La vente de petits ruminants est également enregistrée. Les populations plus éloignées de Ndioum préfèrent attendre le lundi, jour de marché hebdomadaire, pour se ravitailler en produits alimentaires comme le riz, le thé, le sucre et écouter leurs produits agricoles.

Ainsi, la prise en compte des relations entre Ndioum et son arrière-pays est déterminante dans un contexte de planification régionale. La commune est considérée comme un lieu de croissance des biens et des services divers et son arrière-pays comme une zone de production agricole. Sa position stratégique de carrefour dans la moyenne vallée a conduit à l'intensification de ses relations d'échanges commerciaux avec son hinterland. Ndioum est une ville-marché très attractive qui favorise une augmentation des offres de services mais aussi une création importante d'emplois.

Ainsi, par l'intermédiaire des relations villes/campagnes, la vie des relations des populations rurales avec le reste du pays est à la fois plus riche et plus variée. D'une part la campagne est prise dans une dynamique d'ouverture au système monde par une participation accrue à l'échange marchand et d'autre part dans une attitude de protection par un repli sur un espace local reconstitué autour des marchés mais aussi des infrastructures de base. En outre, les relations villes/campagnes ne sont pas seulement des faits économiques ou physiques. L'urbanisation diffuse dans les campagnes engendre des changements sociaux, une diversification des pratiques, des modes de vie et des formes de pensée. Les campagnes moins

enclavées en voie d'urbanisation s'accompagnent d'une émergence de cultures modernes qui se manifestent par les modes vestimentaires et les transformations sociales. Bien souvent, les campagnes les plus prospères sont celles qui sont les mieux reliées aux centres urbains, qui sont situées dans les régions les plus urbanisées. Le développement de l'économie informelle a favorisé le développement urbain qui à son tour a permis le développement des campagnes. De nos jours, les villes et les campagnes restent liées. La misère urbaine reflète la misère des campagnes. Mais la ville n'est pas le « mal absolu » ; au contraire, elle est le recours en particulier à travers le secteur informel dans lequel les femmes, notamment, investissent massivement. Dès lors, C. Coquery-Vidrovitch¹²⁸ souligne que les deux espaces doivent se développer, la campagne pour assurer son autosubsistance alimentaire, et la ville qui est le marché majoritaire.

Dans cette époque lointaine, le lien entre la ville et la campagne est à la fois politique et économique, certains auteurs¹²⁹ dénonçant au passage une autre idée fausse selon laquelle la ville ancienne n'aurait été qu'un centre politique et religieux mais pas un centre économique. Il ne faut pas oublier que les allers et retours ville/campagne font aussi de la ville un centre de métissage culturel, et donc un creuset d'évolution culturelle en Afrique ancienne comme contemporaine.

Ainsi, les questions liées aux relations ville/campagne constituent toujours un front de recherche très important dans les sciences humaines. Par ailleurs, on remarque une très grande complexité des mouvements entre ville et campagne. Beaucoup de citadins gardent un pied à la campagne et de fortes relations avec leur village d'origine sous différentes formes : envoi d'argent et de plus en plus, investissements fonciers. Les campagnes sont diversement liées aux villes et les distances jouent un rôle important dans les échanges. Dans les zones périurbaines il y a une concurrence très forte entre la ville et la campagne, la croissance urbaine faisant reculer l'agriculture. Mais en même temps, il y a développement d'une agriculture marchande intensive pour ravitailler la ville.

I.3/ Ndioum, une ville-marché

Les villes-marchés sont les principaux centres de regroupement des produits agricoles et d'élevage. Ils jouent de ce fait un important rôle dans les relations ville/campagne. La ville de Ndioum est le seul centre urbain qui abrite un marché hebdomadaire. C'est l'un des plus

¹²⁸ Cité dans « Lettre de la Cade » n°121 Mai 2009

¹²⁹ Cathérine C Vidrovitch défend que la ville africaine a bien existé avant la période coloniale et qu'elle n'était pas qu'un centre politico-religieux mais aussi économique et culturelle.

grands marchés de la moyenne vallée du fleuve Sénégal à côté de celui de la communauté rurale de Thillé Boubacar. Grâce à ce marché hebdomadaire, Ndioum étend son degré de polarité dans toute la vallée. Le marché est l'occasion pour les ruraux comme pour les citadins environnants d'échanger mais aussi de faire des visites familiales ou de le faire consulter à l'hôpital régional. Ndioum jouit de sa position géographique mais aussi des ressources et potentialités économiques de la vallée dont l'exploitation permet de redynamiser les activités urbaines et de créer des emplois. A ce titre, la ville exerce une fonction principale de redynamisation des espaces et des économies rurales de sa zone d'influence. A l'instar des établissements humains qui s'apparentent à des villes-marchés, Ndioum connaît un développement plus rapide que son chef-lieu administratif, Podor, grâce à l'impulsion de son secteur économique promettant.

Cependant, le développement des réseaux d'échanges, par leur caractère informel, constitue une entrave aux performances en termes d'avantages financiers pour la municipalité. Il convient alors de mettre en place une politique d'aménagement et d'accompagnement qui offre un cadre optimal aux différents acteurs à travers le renforcement et la création de services divers d'appui (infrastructurels, économiques, bancaires, agro-industriels...). Dans le contexte de la décentralisation qui fait que l'Etat n'est plus le seul acteur de l'aménagement du territoire, les autorités municipales doivent bien valoriser leurs atouts qui peuvent leur permettre de développer leur commune. Ainsi, les initiatives locales et régionales mises en place peuvent participer à l'effort d'intégration de l'espace économique national préconisé par les autorités.

L'économie de la vallée est fondamentalement liée à l'existence du secteur informel. Ce constat reste une particularité propre à la ville de Ndioum qui est le seul centre urbain à abriter un marché hebdomadaire. Les commerçants itinérants évoluent dans les marchés hebdomadaires. Ils constituent l'écrasante majorité de ceux qui pratiquent cette activité. Pour l'essentiel, on y trouve des femmes « *Baanas Baanas* » qui viennent des localités ou des villes environnantes comme Podor, Ndiandane, Dagana, Richard Toll. Nombreuses sont aussi celles qui viennent des villes plus éloignées comme Saint-Louis (voir encadré de Arona DIOP). Ces types de commerçants et commerçantes contribuent à l'émergence économique de la commune. Ils n'ont pas de liens directs avec la ville de Ndioum. Ils viennent pour s'approvisionner en marchandises diverses qu'ils vont écouler dans les marchés ruraux plus éloignés tels que les marchés hebdomadaires qui se tiennent dans les villages environnants, ou bien dans les marchés urbains où ils parviennent à réaliser des bénéfices. Les relations

économiques avec son hinterland sont encore faibles et concernent principalement le commerce des produits agricoles et manufacturés et certains services.

Encadré 5: Un fonctionnaire converti dans l'informel

Je m'appelle Arona Diop. Je suis originaire de Saint Louis. Je suis un ancien agent de la SAED qui avait opté pour un départ volontaire en 1988, aux durs moments de la politique d'ajustement structurel qui imposait la réduction du nombre de fonctionnaires. Après avoir perçu mes droits, j'ai acheté une maison à Thiabakh (quartier périphérique de Richard Toll) où je m'adonne à l'élevage et au commerce. Il s'agissait d'abord d'acheter du bétail (moutons et bœufs) pendant les périodes de soudure accentuées par une dure sécheresse dans les villages du jeeri pour ensuite les engraisser au bout de quelques mois et les revendre dans le marché hebdomadaire de Ndioum. Car à un certain moment de l'année, certains éleveurs n'étant plus en mesure d'assurer la dépense quotidienne, bradent une partie de leur bétail à vil prix pour avoir de quoi survivre. Je viens chaque semaine au louma de Ndioum avec une dizaine de tête de bétail que je vends à bon prix pour des cérémonies comme mariages, baptêmes ou autres cérémonies religieuses. Je quitte Richard Toll dans la nuit du dimanche au lundi pour arriver à Ndioum à l'aube, pouvoir écouter le maximum de bêtes et rentrer fin de journée.

Dans cette même lancée, j'ai financé les activités de ma femme qui va périodiquement s'approvisionner à Saint Louis en produits (poissons séchés, poissons fumés) pour ensuite les écouter dans le marché central de Richard Toll. Ce qui lui permet d'avoir des revenus suffisants pour assurer les dépenses quotidiennes de la maison.

II/ La migration scolaire

« La migration scolaire est le déplacement d'un individu dans le but unique de fréquenter un établissement d'enseignement, que ce dernier soit disponible ou non dans sa localité d'origine. En conséquence, l'exode d'un jeune de son village ou de sa ville afin de commencer ou de continuer ses études constitue un acte d'émigration scolaire... »¹³⁰. On assiste dans la vallée à des migrations saisonnières et scolaires importantes. Souvent les jeunes partent étudier en dehors de leur campagne pendant plusieurs années sans perdre le sentiment d'avoir été toujours rural, et même de n'avoir jamais cessé d'être rural. Il s'agit de l'ensemble des transferts d'élèves de la campagne vers la ville ou d'une ville à une autre. Elle contribue à redynamiser les centres urbains en élargissant leur zone d'influence mais

¹³⁰ Vil S J, 1980.

également en y créant des flux monétaires liés à la construction de logements, au développement de certains commerces.

La vallée du fleuve Sénégal reste une région caractérisée par une forte migration scolaire. L'existence de lycée ou de collèges constitue une des étapes fondamentales de la croissance d'une commune. En effet, l'arrivée régulière d'un nombre important de jeunes modifie assez sensiblement la structure de la population des petites et moyennes villes de la vallée dont la croissance naturelle reste encore faible. Ce qui constitue un des facteurs du rajeunissement de population urbaine. L'autre conséquence de l'immigration scolaire sur la population est l'augmentation des taux de masculinité. Dans les centres urbains, le nombre de garçons reste toujours plus important par rapport à celui des filles et cela d'autant plus que le niveau des études s'élève. Donc, il est judicieux de tenir compte de l'immigration scolaire dans toute étude de structure démographique des villes. Au Sénégal, en général, et dans la vallée en particulier, les villes d'origine coloniale, constituent de grands centres scolaires. C'est ainsi que les communes de Dagana, Podor et Matam doivent à l'immigration scolaire une certaine compensation de leur déclin économique qui dure depuis le début des indépendances. Les lycées et collèges qu'elles abritent leur permettent de rayonner dans tout leur département respectif (tableaux n°30 et 31). Les villes du *jeeri*, par contre, où l'implantation de collège est récente, n'ont pas un grand rayonnement scolaire. Leur influence scolaire se résume à l'accueil des jeunes collégiens originaires des campagnes voisines.

Depuis 2000, dans le cadre de l'amélioration de la qualité de l'éducation, les autorités du pays tentent de mener une politique de décentralisation scolaire qui consiste à créer des collèges de proximité dans les communautés rurales et dans les grands villages. Ce qui permet d'endiguer cette migration scolaire et de faciliter la poursuite des études aux filles mais surtout aux élèves qui avaient du mal à trouver une famille d'accueil en ville.

Tableau 30: L'effectif des collèges en 2005/2006 selon le sexe

Communes	Collèges	Garçons	Filles	Total
Ndioum	Ces Ndioum	162	95	257
Podor	Elhadj Baba Ndiongue	248	146	394
Dagana	Alpha M Wéllé	285	139	424
Richard Toll	Ces R .Toll	459	197	656
Dagana	Acapes ¹³¹	19	9	28

Source : Inspection d'académie in ANSD/ Saint Louis, 2006, p 19.

En étudiant l'effectif de ces collèges, on remarque que l'enseignement moyen reste dominé par la présence masculine. Le taux d'abandon des filles au moment d'entrée au collège est encore important malgré la politique de sensibilisation et l'implantation de collège de proximité. Ensuite, le privé n'a pas connu une percée considérable dans le système éducatif des communes de la vallée.

Tableau 31: L'effectif du second cycle du lycée de Matam en 2005

Classes	Garçons	Filles	Total	% ce filles
Secondes	137	43	180	23,89
Premières	80	23	103	22,33
Terminales	71	20	91	21,98
Total	288	86	374	22,99

Source : Rapport CRD sur la rentrée 2005/2006 in ANSD/ Matam, 2006, p 114.

En examinant ce tableau, on remarque que l'évolution de la scolarisation dans l'enseignement secondaire indique que le taux de scolarisation baisse dans son ensemble et plus particulièrement chez les filles. L'importance des abandons scolaires chez les filles s'explique par les mariages précoces mais aussi par le refus de certains parents d'autoriser leurs enfants à migrer vers d'autres villes.

Même si la migration scolaire nous permet de montrer le poids démographique de la population scolaire dans les petites et moyennes villes de la vallée, force est de constater qu'elle ne joue pas un rôle moteur dans le développement de la ville. La migration internationale, grâce aux transferts de fond, augmente le pouvoir d'achat de la population,

¹³¹ L'ACAPES est une association qui permet la réinsertion des jeunes élèves qui ont été exclus de l'enseignement public et qui n'ont pas les moyens de côtoyer le privé. Le corps professoral est composé d'enseignants vacataires qui proviennent du lycée et dispensent des cours bénévolement. L'inscription est annuelle et s'élève à 24 000 Fcfa. Elle permet d'assurer les dépenses de fonctionnement (loyer, électricité, craie, éponges...).

dope ainsi les activités commerciales et redynamise le développement de la ville en créant une plus grande zone d'influence, des flux monétaires et autres activités annexes liées à la construction de logements etc.

III/ Les circulations entre villes et campagnes

Dans la vallée du fleuve Sénégal, l'analyse des circulations occupe une place centrale dans l'étude des relations entre les villes et les campagnes. Face à l'économie de marché, la circulation des personnes et des biens est une condition sine qua non de développement. L'entrée des campagnes dans les échanges commerciaux a permis de lutter contre l'enclavement et la pauvreté rurale. Même s'il n'existe pas de statistiques disponibles au niveau local, les circulations entre les villes et les campagnes sont irrégulières mais parfois intenses. Ainsi, il n'est pas facile d'analyser l'évolution des échanges entre villes et campagnes en dehors du contexte général de transformation des circuits marchands.

Ainsi, la vallée est marquée par une intense mobilité quotidienne. Même à l'écart des goudrons, on note de larges pistes en terre qui irriguent les campagnes et un intense trafic assuré par les calèches et les charrettes qui raccourcissent les durées de transport et diversifient les parcours de marchandises et de passagers. L'exode rural traduit la grande disparité qui existe entre la ville et la campagne. Il provoque le transfert d'une masse importante de paysans vers la ville.

Une complémentarité entre espace urbain et espace rural dans le domaine économique et social permet un équilibre et une meilleure répartition des biens et des équipements. À travers les relations réciproques qu'elles entretiennent, les campagnes, souvent enclavées et en proie aux aléas climatiques, sont revalorisées et les villes sont mieux équipées pour exercer leur fonction d'encadrement. Dans un contexte de décentralisation, l'ARD est chargée d'encourager l'intercommunalité pour asseoir une solidarité régionale. Ce qui permet une résolution des litiges de toute sorte mais aussi une complémentarité dans la gestion des collectivités locales.

L'instauration d'un groupement intercommunautaire (GIC) dans le département de Podor constitue un outil intéressant de concertation pour les collectivités locales de la vallée. Le GIC est un cadre de concertation qui gère les activités de communautés rurales du département de Podor. Il participe au suivi et à l'évaluation des projets intercommunautaires. Cette gestion intercommunautaire tarde à faire ses preuves mais elle pourrait favoriser le développement local de toutes les collectivités concernées et la relance de la politique d'aménagement du

territoire. Ce qui encouragerait une redynamisation des espaces ruraux défavorisés et sous équipés en infrastructures de base. L'instauration d'un cadre de concertation entre communes et communautés rurales pourrait permettre de redéfinir les relations entre villes et campagnes à travers un meilleur accès aux services de base présents dans les communes et absents dans les campagnes comme les hôpitaux et lycées. Sur le plan foncier, l'intercommunalité serait un moyen de résolution des litiges de limites territoriales existant entre communautés rurales et communes limitrophes. Ainsi, dans le cadre de leur processus d'extension, les communes de Ndioum, Richard Toll et de Ourossogui devraient de trouver des solutions aux litiges fonciers qui les opposent avec les communautés rurales limitrophes respectives Gamadji, Mbane et Ogo.

Nous allons étudier les différentes interprétations des notions « rural » et « urbain » et l'impact des marchés hebdomadaires dans les relations entre la ville et son hinterland. Les contraintes essentiellement liées au transport seront aussi élucidées.

III.1/ L'urbain et le rural

L'urbain n'est pas pour autant que concentration humaine ; il est aussi un lieu de concentration de certains éléments qu'on ne retrouve nulle part ailleurs dans les zones environnantes. Il s'agit non seulement d'une juxtaposition de plusieurs quartiers pour loger tous les habitants mais aussi d'infrastructures routières pour faciliter la circulation, d'immeubles de service ou de logement, de centres commerciaux etc. Dans les campagnes de la vallée, en dépit d'infrastructures routières relativement médiocres, d'autres flux s'adaptent tant bien que mal à répondre aux dynamiques économiques et sociales centrées sur des espaces restreints. Le développement de phénomènes de polarisation autour de bourgs et de marchés hebdomadaires participe à cette logique. Tout cela nécessite une certaine organisation de cet espace qui généralement s'articule autour d'un noyau central qui n'est pas forcément le centre historique ou géographique mais généralement le poumon économique et politico administratif.

On arrive à un schéma où des échanges quotidiens s'effectuent entre différentes parties de la ville mais aussi entre ruraux et citadins par le biais d'infrastructures de transport, de commerce, de technologie et de culture. Cet exemple est pris du fait que dans la vallée, l'urbain et le rural cohabitent parfaitement au cœur de la ville pendant que la campagne sénégalaise reste en marge du développement.

Si dans les pays développés le rural a subi beaucoup de modification suivant ainsi le développement de l'économie et des avancées technologiques qu'a connu l'humanité dans son ensemble, au Sénégal, en général et dans la vallée en particulier, la campagne n'a pas vraiment évolué avec toujours une économie exclusivement agricole.

A l'image de l'urbain, le rural est un ensemble de lieux, d'infrastructures et d'espaces voués surtout aux activités primaires spécialement agricoles. Seulement ces ensembles ne répondent plus adéquatement aux attentes des populations locales qui finissent par migrer vers les villes. Globalement ce transfert de population est le résultat de la conséquence d'une dégradation perpétuelle des conditions de vie en campagne poussant les résidents à l'exode dans l'espoir de trouver de meilleures conditions d'existence.

Dans les campagnes du *jeeri* et du *waalo*, l'utilisation de la machine est tellement rare qu'il arrive qu'un engin fasse le tour du village pour aider les paysans dans leur récolte. Par contre les services d'Etat d'éducation, de santé et de service sont quasi inexistant. Il n'est pas rare de voir des habitants faire des kilomètres pour se soigner, envoyer leurs enfants à l'école et ceci parfois à pieds ou à dos de chevaux ou d'ânes.

Les habitants des zones rurales se défendent comme ils peuvent ; souvent sans aide publique, ils arrivent à réaliser une bonne récolte. Mais, ils peuvent tout perdre du fait de ne pas pouvoir l'acheminer correctement vers les zones de consommation car les pistes sont souvent impraticables. Ce qui rend compte de l'état de dégradation ou plutôt de l'inexistence d'infrastructures de transports. Et si par tous les moyens leurs produits parviennent à destination, le prix d'achat qu'on leur propose est en deçà de ce qu'ils pouvaient espérer pour en vivre correctement. Pire encore, il arrive même parfois qu'ils soient victimes d'escroquerie venant d'autorités bien placées dans la hiérarchie administrative censées défendre leurs intérêts.

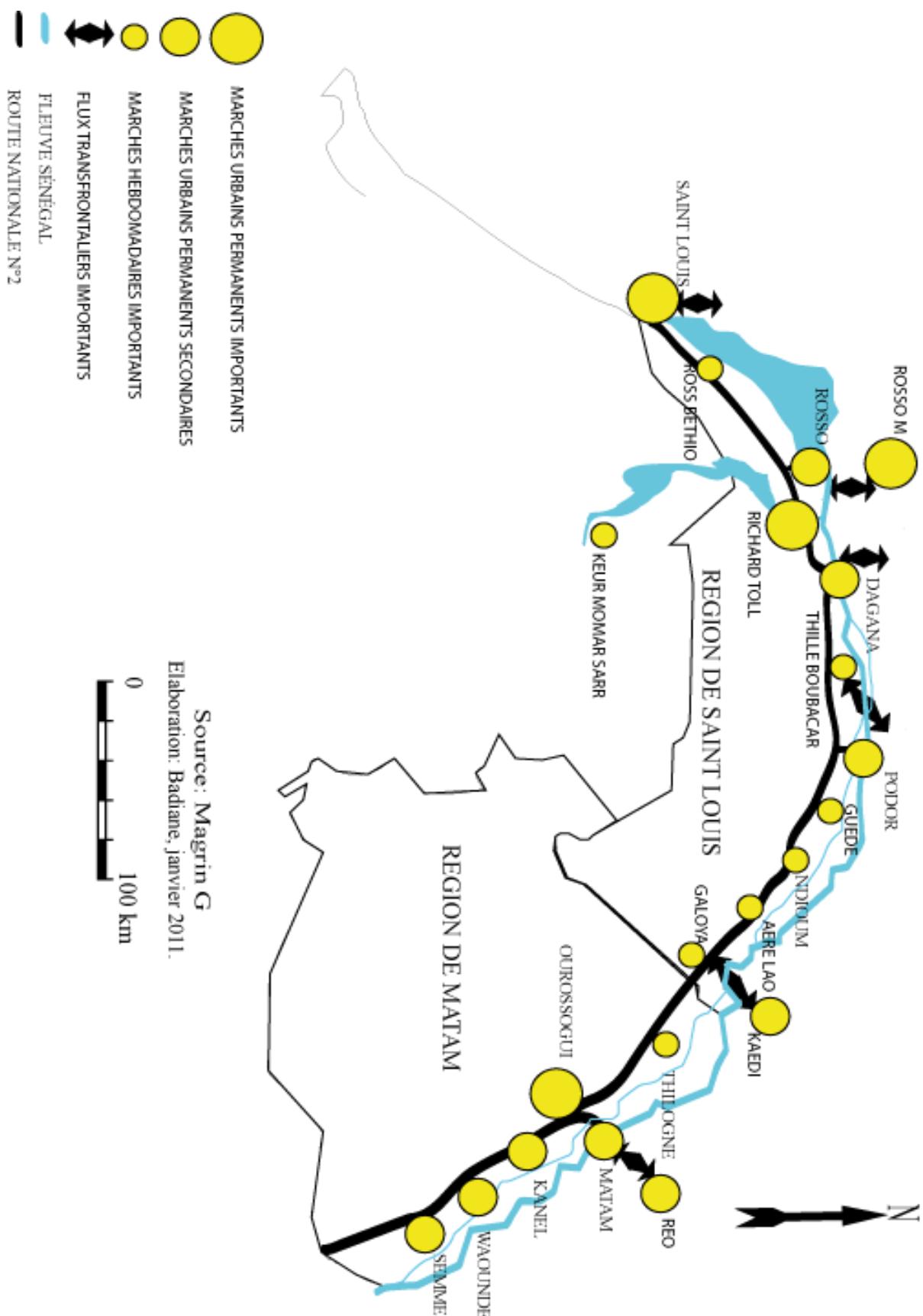
III.2/ Les marchés hebdomadaires, interfaces villes/campagnes dans la vallée

Véritables points de convergence des dynamiques locales et régionales, les marchés hebdomadaires sont localisés pour la plupart dans les bourgs ruraux en pleine expansion. Ils sont au cœur des relations entre villes et campagnes. Ils constituent également un lieu d'articulation possible entre les territorialités nouvelles mises en place par la décentralisation et les mobilités et flux qui les traversent. La vie des relations se crée autour de ces centres économiques. Contrairement à l'idée selon laquelle les centres urbains vident les campagnes

de leurs forces vives pour nourrir leur gigantisme et déstructurent les sociétés traditionnelles, les relations villes/campagnes favorisent l'émergence de véritables marchés intérieurs. La moyenne vallée concentre la plus forte densité de marchés hebdomadaires. Parmi les centres urbains, seules les communes de Ndioum et de Thilogne abritent un marché de ce type. Les marchés sont les lieux où se réalise une économie informelle qui s'appuie, d'un côté, sur la distribution des biens de consommation et la prestation de services au cœur des campagnes, et de l'autre, sur la valorisation de productions consommées localement mais qui occupent des places encore marginales dans les économies rurales. Tous les lundis, c'est la ruée vers Ndioum, les villageois s'y rendent volontiers pour faire des achats de produits manufacturés et vendre des produits agricoles locaux. Les marchandises vendues dans le marché hebdomadaire sont nettement moins chère que celles vendues dans les boutiques des villes. Ainsi, dans la vallée, les *loumas* représentent le socle des relations entre les communes et leurs arrière-pays. Ils assurent la distribution des biens de consommation et la collecte des productions agricoles. A ce titre, ils exercent une forte polarisation au niveau des villages. Par ailleurs, la forte concentration de marchés hebdomadaires dans la moyenne vallée participe à la densification du territoire et à la disparition des attributs de la centralité, rendant ainsi floue la distinction entre l'espace rural et l'espace urbain. C'est le cas des communautés rurales de Aéré Lao et de Thillé Boubacar, qui sont des communautés rurales situées sur la route du *jeeri*, plus accessibles et plus modernes que les communes de Niandane et de Golléré. N'ayant aucun statut urbain, ces deux localités surpassent certains centres urbains voisins plus enclavées grâce aux attributs de la centralité comme les commerces, les services locaux. Elles animent un réseau de marchés hebdomadaires et exercent par leurs fonctions commerciales et les services de transport, une forte polarisation des campagnes voisines. Ainsi, grâce à leur position stratégique par rapport à la route nationale et à leurs fonctions commerciales, Aéré Lao et Thillé Boubacar sont aujourd'hui des localités vues de la ville comme de gros villages mais vues de la campagne comme déjà des centres urbains. Dans le département de Matam, les marchés situés au niveau de l'axe routier sont plus dynamiques du fait de leur plus grande accessibilité pour les commerçants qui définissent des itinéraires durant les jours de la semaine. C'est le cas de la commune de Thilogne, située sur la route du *jeeri*, qui abrite tous les jeudis le plus grand marché de bétail dans la région de Matam. Tous les grands éleveurs s'y rendent pour vendre ou se procurer des ovins, bovins ou caprins à des prix défiant toute concurrence.

Pour les loumas du *waalo*, la taille démographique, les distances entre les localités, le faible développement des systèmes de transport et l'enclavement constituent, entre autres, des facteurs qui limitent leur expansion.

Carte 18: La géographie des marchés dans la vallée du fleuve Sénégal



III.3/Les contraintes

Le transport est en partie à la base de nombreuses contraintes dans les relations villes/campagnes. Le transport est une activité économique de service qui occupe une place primordiale dans les relations entre la ville et son hinterland. Il consiste en un déplacement de biens ou de personnes sur une certaine distance par des moyens spéciaux. Dans la moyenne vallée, notamment dans le *waalo*, on distingue le transport de personnes ainsi que celui des marchandises surtout agricoles (banane, riz, tomates...). Sur les principaux axes notamment la RN2 et la RN6, circulent avec une grande fréquence des camions, des cars, petites voitures mais aussi des charrettes, alors que sur les axes secondaires et plus encore sur les pistes de campagnes les plus reculées, il est rare de croiser un véhicule. En période d'hivernage, les pistes boueuses deviennent impraticables et les véhicules sont mis au repos du fait de leur état défectueux. Ce qui réduit l'intensité des trafics et des échanges entre les villes et leur hinterland. Toutes les activités économiques sont au ralenti car la distribution, étant une phase cruciale, la commercialisation ne peut pas se faire correctement. Les produits en période de chaleur comme les bananes ne trouvant pas de convoyeurs aux loumas de Ndioum, Thillé Boubacar, Guia, et dans les grandes villes comme Richard Toll, Saint-Louis et Dakar pourrissent sur place.

Des efforts notables doivent être consentis par les collectivités locales pour trouver des partenaires nationaux ou étrangers pouvant résoudre ce besoin de mobilité exprimé par l'ensemble des populations exerçant toutes activités économiques confondues. Ainsi, les communes du *waalo* pourront abriter au même titre que Ndioum, Thillé Boubacar, Guia des marchés hebdomadaires qui seraient des lieux d'échanges commerciaux entre les populations rurales et populations urbaines.

Dans les campagnes de la moyenne vallée, le secteur commercial est peu florissant. En effet, elles ne disposent pas d'un marché central avec de cantines. Cependant, il existe de mini marchés traditionnels avec des étalages peu commodes (tables, tentes en paille ou en sisal, matériaux en banco). Ces marchés artisanaux sont tenus par une dizaine de femmes quotidiennement. Ce sont des lieux d'échanges des produits comme les poissons, condiments, denrées alimentaires entre les populations locales et celles des villages environnants. Les commerçants partent à Dakar, Ndioum, Ourossogui ou Saint-Louis pour s'approvisionner chez les grossistes et les demi-grossistes. Ce sont des points de vente où il existe tous les produits destinés à la consommation.

La situation léthargique du commerce dans les campagnes s'explique en partie par leur enclavement. L'existence d'une route goudronnée les traversant pourrait développer tous les secteurs économiques (agriculture, élevage, transport et commerce). Il faut signaler le développement du secteur informel : la proximité de la Mauritanie fait que beaucoup de produits étrangers (tissus, appareil électroménager, sucre, thé) sont vendus dans les concessions à de bas prix. Les ruraux partent dans les loumas régulièrement pour écouler leurs produits agricoles comme la banane et l'oignon.

IV/ L'impact de la décentralisation dans les relations villes/campagnes

Le Sénégal a été l'un des premiers pays à adopter le plan d'ajustement structurel au début des années 1980 et à engager une transformation radicale de ses structures économiques. Ces réformes sont : un désengagement de l'Etat, une libéralisation, un développement des activités non agricoles, une décentralisation.

Le désengagement de l'Etat a eu des effets néfastes pour les populations (prise en charge par elles mêmes d'une bonne partie de la chaîne de production agricole). L'Etat peine à assurer le financement des intrants. La SAED joue le rôle d'appui technique et d'assistance au monde rural, notamment la gestion des ressources naturelles et la politique d'équipement des villages. La nouvelle politique agricole devrait conduire à un désengagement progressif des sociétés d'Etat au profit des organisations paysannes. Ces dernières travaillent avec la CNCAS qui fournit des prêts pour l'achat d'intrants et de matériels d'entretien.

Aujourd'hui, les populations rurales regroupées en sections villageoises dans certains secteurs économiques comme l'agriculture, le commerce et le transport tentent de prendre leur destinée en main. Ainsi, dans l'arrière-pays de la commune de Ndioum, notamment des villages riverains du bras de fleuve « Doué », des groupements de femmes s'investissent dans le maraîchage, acheminent leurs productions vers les villes.

Dans un contexte de décentralisation, malgré la précarité qui frappe villes et campagnes, on remarque une vitalité considérable des phénomènes économiques, comme de la mobilité géographique entre collectivités locales voisines. Flux, marchés foisonnants, acteurs et opérateurs de plus en plus nombreux et diversifiés (selon notamment l'occupation, le sexe, l'appartenance ethnique, voire religieuse, la résidence), transactions et prix, entre autres, s'inscrivent dans des espaces de relation extrêmement dynamiques. C'est l'exemple de Ndioum vis-à-vis des villages de la communauté rurale de Gamadji. Les échanges

commerciaux particulièrement les lundis de marché hebdomadaire constituent un des piliers qui nourrissent les rapports entre Ndioum et les territoires voisins. L'accès aux services sociaux de base n'est pas en reste ; l'hôpital et le lycée polarisent une bonne partie de l'arrondissement de Gamadji Saré (plus de 2 000 patients par mois et plus de la moitié des élèves viennent des communautés rurales environnantes et des nouvelles communes de Guédé et de Aéré Lao).

Avec la décentralisation, l'affectation de terre est souvent source de litiges fonciers. En 2005, la construction d'une guérite pour délimiter le périmètre communal a créé des tensions entre Ndioum et la communauté rurale de Gamadji Saré. Il a fallu l'arbitrage du sous préfet qui s'est fié au décret de création¹³² pour résoudre le problème. Le même phénomène est observé est à Richard Toll où la bousculade foncière dans sa partie sud est souvent l'objet de contestation par les autorités de la communauté rurale de Mbane. Elles accusent la mairie de vouloir empiéter sur leurs terres.

La généralisation de l'économie de marché fait de l'espace géographique un système de ressources fonctionnant selon les formes d'échanges entre la ville et son arrière-pays. Ainsi l'ensemble des espaces de la relation villes /campagnes est gagné par la spéculation, depuis les facteurs de production jusqu'à la distribution des produits. Mais, avec la croissance urbaine et la plus grande fluidité des investissements citadins, la demande urbaine devient plus complexe. Ce n'est plus simplement le produit rural qui est sollicité, mais de plus en plus le facteur de production et la ressource. Ainsi, par exemple, la valeur foncière de la terre s'accroît très rapidement, notamment dans les espaces ruraux aménagés ou dans ceux qui sont proches des grandes villes. Dans la moyenne vallée, l'émergence de Ourossogui a bouleversé la dynamique d'échange ville/campagne dans laquelle Matam entretenait des relations privilégiées vis-à-vis de son arrière pays. C'est ainsi que la communauté rurale de Ogo entretient des relations étroites avec la commune de Ourossogui distante de 5 km. L'importance de Ourossogui par rapport à Ogo s'appréciait à travers les flux entre les deux entités, notamment dans le domaine de l'offre de services aux villages qu'elle polarisait sur le plan administratif. La privatisation, avec la complicité ou sous l'égide de l'administration ou des collectivités locales, érode les patrimoines, les réserves, les aires protégées. Les communautés traditionnelles sont gagnées par les groupements d'intérêt économique (GIE).

¹³² Dans ce décret, il est noté que la commune est délimitée au sud à 3 780 m à partir de la poste. Après vérification, les autorités se sont rendues compte que la guérite a été bien construite dans le périmètre communal.

Ce sont là autant de processus et de changements qui affectent les espaces de production, les formes d'exploitation rurale, les formes et la dynamique de l'approvisionnement des villes. Ce sont même autant de données économiques émergentes qui contribuent à la complexité des stratégies relatives à l'espace géographique de relation ville /campagne.

Enfin, force est de constater que la décentralisation a bouleversé le schéma relationnel hérité de la colonisation et a renforcé les nouvelles dynamiques basées sur des stratégies collectives comme les groupements d'intérêts économiques et des groupements de promotion féminine.

V/ La rurbanité dans la vallée

Les zones péri-urbaines sont des périphéries de grandes villes mais aussi petites et moyennes agglomérations. Ces espaces « rurbains », produits d'un apport d'urbanité et de ruralité, ayant leurs dynamiques propres, conduisent à requalifier les tissus ruraux et urbains qui leurs sont limitrophes. La rurbanité est le fruit d'un processus dicté par des conditions du milieu très favorable au développement des activités péri-urbaines. De nos jours, avec l'avancée du front d'urbanisation et la perte des terres agricoles, la rurbanité prend de plus en plus de l'ampleur. Un des principaux obstacles à la prise en compte réelle des interactions entre zones rurales et urbaines est l'absence de cadres conceptuels adéquats. L'approche démo-économique et spatiale apparaît comme un recours efficace pour percevoir l'influence du processus d'urbanisation sur les changements structurels de l'agriculture et de l'économie rurale.

Richard Toll, Ndioum et Ourossogui apparaissent comme des centres urbains à caractère rural dominant. Les activités agricoles continuent d'avoir une grande importance malgré l'éloignement relatif de ces centres urbains du fleuve. Ces centres urbains du *jeeri* exploitent les périmètres irrigués et pratiquent les cultures de décrues et de sous pluies. L'élevage de petits ruminants (moutons et chèvres) est pratiqué dans les parcelles d'habitation. Par ailleurs, certains habitants de la ville possèdent des troupeaux dans la zone du *jeeri*. Les villes ont conservé leur caractère rural.

Si nous prenons l'exemple de Ndioum où l'économie urbaine reste très dépendante du secteur primaire, le développement de l'emploi urbain est lié à la mise en valeur optimale des ressources de l'arrière-pays constituées principalement par les terres irrigables et l'élevage. L'intensification de l'agriculture et de l'élevage constitue un moteur pour la création d'emplois urbains.

Richard Toll, quant à elle, incarne la rurbanité dans la vallée. Elle reste une commune qui évolue au rythme des activités agro-industrielles pilotées par la CSS. L'analyse spatiale de la

commune permet de montrer que la structure urbaine est dominée par les casiers agricoles qui ceinturent les habitations. Ces activités sont à la base du développement de la commune qui va contribuer à la relance de l'économie de delta. Le commerce et les services liés à l'agriculture occupent une très grande place dans l'économie urbaine. La rurbanité constitue un nœud important pour les échanges ville/campagne dans la vallée.

Dans la moyenne vallée, malgré sa forte centralité, la commune de Ourossogui souffre toujours de son caractère rural visible à travers l'architecture de l'habitat. Ensuite, il n'est pas rare de croiser des troupeaux d'animaux dans les rues de la commune. Il s'agit de bergers peulhs embauchés par des citadins qui vont regrouper tous les matins les animaux élevés dans les parcelles d'habitation pour les faire pâturer toute la journée vers les zones périphériques de la commune. Le caractère rural est aussi visible à travers l'importance des terres agricoles dans le périmètre communal.

Conclusion

Dans la vallée du fleuve, les relations villes et campagnes peuvent être définies comme un partenariat au sein d'identités territoriales caractérisées par de multiples flux relationnels. Les équipements marchands sont également les plus grands réservoirs d'emplois pour les citadins. On sait combien pendant les périodes d'ajustement structurels et les réductions des personnels de statut public, les marchés ont joué un rôle d'amortisseur de la crise. Par sa capacité d'accueil des petites activités, formelles et informelles, créées par les sans-emplois, le marché a pu être qualifié de soupape de sécurité.

L'urbanisation devrait pouvoir profiter au secteur agricole dans la mesure où les campagnes sont appelées à fournir des matières premières locales indispensables aux PME et à nourrir les citadins. Donc les villes ont forcément besoin de leur zone d'influence qui est le pourvoyeur de certains produits agricoles.

Longtemps considérée comme le laboratoire de la décentralisation au Sénégal, la vallée est une région naturelle où les relations entre villes et campagnes doivent être prises en compte dans toute perspective de développement local. Ainsi, les relations villes/campagnes favorisent l'ouverture plus grande de la population à l'économie mondialisée par une participation accrue aux échanges commerciaux et par la diffusion des biens de consommation du marché mondial jusqu'au cœur des campagnes. Tous ces atouts promettent un bel avenir à la vallée.

Chapitre XII : La vallée est-elle une région promise à un bel avenir ?

Depuis 1960, l'Etat du Sénégal a fait de la planification une activité primordiale pour le pilotage de son développement économique et social. Le système de planification adopté jusqu'en 1987 débouchait sur des actions et programmes à entreprendre pendant la période couverte par le plan (plans quinquennaux).

La vallée est une région à vocations multiples et à perspectives attrayantes. Grâce à sa position stratégique, elle connaît une économie ayant une très grande marge de progression. Par ailleurs, sa position stratégique lui permet de jouer un rôle important dans les dynamiques transfrontalières.

I/ Les outils institutionnels

L'organisation institutionnelle du territoire sénégalais est complexe et relativement confuse du fait de l'absence de découpage géographique des périmètres des collectivités clairement défini. Les circonscriptions administratives et les découpages des collectivités locales ne correspondent pas nécessairement.

Après les récentes réformes de 2008, le Sénégal comporte 14 régions, 150 communes, 44 départements et 340 communautés rurales. Seules les régions, les communes et les communautés rurales sont des collectivités locales. L'aménagement du territoire et la régionalisation initiée à partir de 1996 sont au cœur de la politique de développement urbain et socio-économique de la vallée.

I.1/ Les nouvelles politiques d'aménagement du territoire

Sur le plan de la conception de l'aménagement du territoire, les pouvoirs publics estiment qu'il est nécessaire de mener en tout premier lieu une « politique de ratfrage d'urgence » avant de lancer véritablement un développement appuyé sur un territoire équipé. Les infrastructures induiront le développement. Cet objectif essentiel est sous tendu par une volonté de rééquilibrage : combattre la logique de « Dakar et le désert sénégalais ».

Dans sa mise en œuvre, la politique d'aménagement du territoire au Sénégal est duale. D'un côté, le ministère de l'aménagement du territoire qui affiche une politique de rééquilibrage. L'objectif est celui d'un développement urbain maillé, en faisant de la ville, non pas un «

objet de développement », mais une « démarche de développement ». La création de villes nouvelles devrait appuyer cette ambition. Ces villes nouvelles devraient être des ville-relais : Diamniado pour désengorger la capitale, Potou pour servir de ville-relais dans la grande Niaye, Sabadola, ville minière et de marché. Sont également proposés des contrats de ville, qui pourraient permettre de prendre en charge les équipements collectifs.

L'aménagement du territoire était autrefois associé avec la décentralisation, au sein d'un ministère de la décentralisation et de l'aménagement du territoire. Il est ensuite lié à l'urbanisme (ministère de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire). Une agence nationale de l'aménagement du territoire est créée en 2009. Dans la même année, l'aménagement du territoire est rattaché au puissant ministère de la coopération internationale, des transports aériens, des infrastructures et de l'énergie. En 2012, avec l'avènement de la nouvelle alternance, un ministère de l'aménagement du territoire et des collectivités locales a vu le jour.

D'un autre côté, la politique s'affirme par la mise en œuvre de grands travaux. L'aménagement du territoire fait l'objet de projets affirmés au niveau présidentiel et se concrétise par l'annonce des « grands projets du chef de l'Etat » : création d'un port minéralier à Bargny, création d'un nouvel aéroport international, d'une autoroute entre Dakar et Thiès, modernisation du réseau ferroviaire Bamako/Dakar, réhabilitation du port de Saint Louis, exploitation des phosphates de Matam, stabilisation des côtes et des falaises de Dakar, projets routiers vers l'Ouest.

L'APIX placée directement sous la présidence met en place l'ensemble de ces priorités ainsi que le schéma d'aménagement de Dakar. Ces projets correspondent à la volonté de désengorger Dakar, de faire du Sénégal un « pôle d'affaires¹³³ » pour l'Afrique de l'Ouest et de rééquilibrer le territoire au profit de la partie Est. Les projets de construction d'infrastructures sont affichés mais ces objectifs ne font pas l'objet d'une vision prospective et élaborée du territoire sénégalais. L'APIX fait office de super ministère en charge de la mise en œuvre de grands travaux dont certains sont réalisés (échangeurs, grand théâtre) ou en voie de l'être (autoroute, aéroport etc.).

¹³³ Avec un projet de construction d'un complexe immobilier sur le site de l'aéroport actuel.

I.2/ La promotion des régions

En revanche, une relance de l'aménagement du territoire pourrait s'appuyer sur le niveau régional. Au terme de la réforme de 1996, les régions sont compétentes dans ce domaine. « *La région a compétence pour promouvoir le développement économique, éducatif, social, sanitaire, culturel et scientifique de la région, pour réaliser les plans régionaux de développement et organiser l'aménagement de son territoire dans le respect de l'intégrité, de l'autonomie et de l'attribution des communes et des communautés rurales* » selon le code des collectivités locales. Parallèlement, les agences régionales de développement peuvent constituer une voie intéressante de relance de l'aménagement du territoire et ceci d'autant plus que ces structures, après une période difficile en 2000 (annonce de la suppression des régions) devraient être confortées par une augmentation des fonds de soutien de l'Etat. Ces institutions sont intéressantes, parce qu'elles ne sont pas au service d'une collectivité locale, mais au contraire fédèrent l'ensemble des échelons jusqu'au niveau régional. Elles sont donc chargées de mettre en œuvre des projets de développement de toutes les collectivités locales de la région. Par ailleurs, les exercices de planification qui sont mis en œuvre au niveau local (Plans locaux d'aménagement) et au niveau régional (PRDI) pourraient trouver là des perspectives d'articulation des échelons territoriaux.

Dans la vallée, l'aménagement du territoire est devenu un outil de promotion économique des régions et de lutte contre les disparités. Le premier schéma national d'aménagement du territoire a été élaboré en 1984 avec des préoccupations plus économiques que spatiales.

II/ Les atouts et contraintes du développement urbain de la vallée

Au regard du diagnostic de sa situation socio-économique, la vallée dispose d'atouts importants pour faire d'elle la locomotive du développement national.

Toutefois elle devra faire face à de multiples contraintes de divers ordres particulièrement pesantes.

II.1/ Les forces

Avec l'érection d'une dizaine de localités en communes en une décennie (1990 – 2000) combinée aux ressources en eau importantes constituées par le fleuve, aux ressources en terres irrigables évaluées à 180 000 ha, aux types de sols variés et riches, aux ressources végétales et fauniques importantes et diverses, la vallée semble offrir les bases d'un développement

économique et social. Elle présente aussi d'autres forces capables d'entretenir un développement à la hauteur de ses ambitions :

Au plan des potentialités, la vallée est une région naturelle connue pour son potentiel agricole, mais elle dispose aussi d'atouts importants dans divers autres domaines comme la pêche, l'élevage, le tourisme, les mines et l'artisanat. Cette diversité, qui soustrait l'économie de la dépendance vis-à-vis d'un seul secteur, contribue à la sécuriser face aux calamités naturelles et aux impondérables des marchés extérieurs.

Par ailleurs, avec le projet de navigation fluviale, la production et la distribution d'énergie hydro-agricole, la région devrait offrir de meilleures conditions : disponibilité d'énergie, désenclavement et réduction des coûts de transport des matières premières et des produits, etc. Cette situation devrait favoriser entre autres le développement industriel (phosphates de Matam en exploitation) et une plus grande mise en valeur des potentialités régionales.

Dans cette perspective, l'Etat du Sénégal en partenariat avec l'OMVS a initié un programme d'aménagement du bord du fleuve qui pourra être un site attrayant pour les touristes et les populations. Il serait mieux à travers ce programme de veiller à une meilleure organisation de l'occupation du bord du fleuve en rendant l'accès plus facile par l'aménagement de voies bien délimitées tout en veillant au respect de la nature et la protection des jardins qui constituent des sources de revenus durables pour les populations.

En ce qui concerne l'économie, la vallée du fleuve est la seule région naturelle du Sénégal où il est possible de pratiquer les trois formes de cultures : cultures sous pluies, culture irriguées et cultures de décrues. Les performances actuelles, obtenues dans les différents secteurs de l'économie, peuvent être améliorées substantiellement, compte tenu de leurs potentialités non encore exploitées. En effet, la présence de grandes unités industrielles et agro-industrielles comme la CSS et la SOCAS et de sociétés d'exploitation de produits agricoles comme les grands domaines du Sénégal (GDS) d'une part et la proportion importante de la production nationale de riz qui constitue la denrée alimentaire du pays d'autre part, font de la vallée une région stratégique dans l'élaboration et la mise en œuvre de la politique nationale de développement agricole du Sénégal.

La vallée est caractérisée par la prédominance de la culture du riz sur les autres variétés. En effet, le riz occupe 72% de la superficie totale cultivée. L'oignon et la tomate viennent respectivement en seconde et troisième position avec 8% et 7%. Cependant, les terres mises en valeur représentent à peine 20% du potentiel irrigable. Les politiques d'aménagement et de mise en valeur annoncent de multiples perspectives et une meilleure exploitation des terres de la vallée.

Dans un contexte de crise économique mondiale, la question de la sécurité alimentaire se pose avec acuité. La dépendance alimentaire du Sénégal vis-à-vis de l'extérieur appelle à une plus grande mise en valeur des potentialités agricoles du pays. C'est dans ce cadre que la vallée constitue pour le Sénégal un potentiel économique promis à un bel avenir.

Dans le domaine de la pêche, en plus du volume des débarquements qui pourrait encore connaître un certain accroissement, la valorisation des produits par le conditionnement et l'exportation peut constituer une source importante de recettes. L'élevage reste encore sous exploité tandis que le tourisme très prometteur n'en est qu'à ses débuts.

Au plan géographique la vallée est un tampon entre l'Afrique arabo-berbère et l'Afrique Noire. La vallée du fleuve Sénégal est la porte d'entrée et le débouché naturel d'un immense hinterland correspondant à une grande partie de l'Afrique de l'Ouest. Cette position exceptionnelle l'autorise à nourrir, au-delà de l'espace national, des ambitions de polarisation de toute la sous-région. Les villes routières débordent sur les périphéries rurales, marquées par de multiples indices d'urbanisation. On observe de nouveaux territoires d'échanges économiques qui dépassent non seulement les limites villes/campagnes mais aussi les limites frontalières. Des bourgs se transforment en petites villes, des cités-marchés apparaissent tout au long de la route nationale. Par ailleurs, la phagocytose de certains bourgs ruraux par les centres urbains conduit à une recomposition l'espace urbain régional. C'est le cas de Ndombo Alarba qui a intégré le périmètre communal de Richard Toll. Cet exemple témoigne d'une consommation quasi quotidienne de l'espace urbain dans la vallée.

L'intégration de l'économie rurale à l'économie urbaine est fortement influencée par l'effet de la frontière. En effet, la proximité avec cette dernière ainsi que la différence de monnaie entre le Cfa et l'Ouguiya engendrent une importation frauduleuse de produits de premières nécessités de la Mauritanie vers le Sénégal. Cette contrebande alimente un secteur informel très dynamique, source de revenus d'une grande partie de la population urbaine et rurale stimulant tout un réseau de bourgs et de marchés hebdomadaires.

Dans le domaine des transports et de la communication, la région dispose d'un certain nombre d'infrastructures comme l'aéroport international de Saint-Louis, 671 km de routes bitumées, un réseau d'environ 1000 km de fibre optique de Dakar jusqu'à Kidira et traversant toute la région, des infrastructures portuaires à Saint-Louis, Dagana, Podor et Matam qui méritent d'être réhabilitées. La route a ainsi permis une interconnexion des localités du *jeeri* et a intensifié l'influence des villes sur les campagnes. Le long des axes de communication, se développent diverses formes d'urbanisation linéaire, renforcées par l'implantation d'équipements ou services technique de l'État. Une hiérarchie s'établit au sein de ces « entre-

villes » autour des critères de distance, de trafic, de taille de la ville. Le cas le plus exemplaire représente le delta où l'on remarque une sorte de conurbation en cours de formation entre Rosso, ouverte sur la frontière avec la Mauritanie, Richard Toll et Dagana. Richard Toll est distante de chacune de ces villes d'une dizaine de kilomètres. Elles sont desservies par la route nationale n°2 et par un important trafic automobile.

Les campagnes situées sur l'axe routier ou à quelques kilomètres de la route nationale portent nettement les traces d'une périurbanisation résidentielle avec de nouvelles formes d'habitats modernes. C'est le cas de la communauté rurale de Taréddji qui jouit de sa position de carrefour routier et présente un paysage urbain marqué par de nombreux habitats en dur. Cette localité d'allure citadine est mieux équipée en infrastructures de base que certaines communes enclavées comme Niandane et Golléré. Ainsi, l'élargissement du fossé des disparités économiques entre les villes et entre les habitants se manifeste à travers la qualité et les conditions de vie des populations.

Dans le domaine de la santé, la répartition spatiale des structures de soins révèle un déséquilibre. Si les villes concentrent l'essentiel des ressources sanitaires, il faut reconnaître que des disparités existent entre matière d'offres de soins. En effet, les quartiers périphériques des villes sont très mal équipés en infrastructures sanitaires de base. La région (vallée) bénéficie de 128 postes de santé, 4 centres de santé, 3 hôpitaux, 27 pharmacies dont la répartition demeure cependant déséquilibrée. Malgré une augmentation sensible des infrastructures, la couverture sanitaire s'est dégradée durant les décennies marquées par la crise économique. A cela s'ajoutent un déficit chronique de personnel qualifié et une raréfaction des capitaux publics. En effet, la conjoncture économique a engendré une réduction des capacités d'investissements en services publics de l'Etat, un sévère recul du pouvoir d'achat et un doublement du prix des médicaments. L'initiative de Bamako qui encourage l'utilisation de médicaments génériques dans les postes de santé publique n'a pas favorisé un large accès aux soins et aux médicaments pour les populations les plus démunies. C'est ainsi que l'automédication et la médecine traditionnelle constituent des méthodes de soins souvent sollicitées par les populations socialement et économiquement démunies. Dans la vallée, les contraintes d'accès aux soins ont favorisé la recrudescence des maladies endémiques comme le paludisme, le sida et la tuberculeuse mais aussi des maladies d'ordre hydriques comme la bilharziose et l'onchocercose notamment à Richard Toll. Au plan de l'éducation, l'élémentaire offre une disponibilité de 608 classes, le moyen 174 classes, le secondaire 122 classes.

La région connaît actuellement l'intervention de plusieurs ONG et institutions d'appui au développement dans divers domaines, notamment l'éducation, la formation, la santé, la recherche, le financement des activités économiques, etc. Une meilleure coordination et une répartition plus équilibrée de leurs activités devraient rendre leur impact encore plus profitable à la région. Les populations, en collaboration avec les émigrés, ont réalisé à travers toute la région des infrastructures communautaires : écoles, cases et postes de santé, maternités, forages, mosquées, particulièrement dans les départements de Matam et Podor.

La dynamique associative, très forte dans la région, se traduit par la multiplication des organisations socioprofessionnelles (de jeunes, de femmes, de producteurs) ou locales (quartiers, communautés ou villages). Ces structures, porteuses de développement, méritent davantage d'intérêts et de soutiens pour la réalisation de leurs ambitions.

II.2/ Les faiblesses

Elles tiennent à des facteurs divers relatifs à l'enclavement, aux structures sociales, à l'insuffisance des transferts financiers et à la faiblesse des ressources locales.

II.2.1/Enclavement de la plupart des localités de la région

En ce qui concerne les contraintes liées à l'enclavement, le réseau routier et les autres équipements de transports disponibles n'ont pas permis de réaliser le désenclavement de la région et plusieurs localités restent inaccessibles.

Dans la zone du *waalo*, de nombreuses localités enfermées entre des cours d'eau, vivent dans l'isolement surtout pendant l'hivernage. Les villes fluviales sont très sensibles aux inondations souvent dues aux effets combinés des crues et des pluies. Les quartiers faisant face au fleuve encourent des risques de chutes de vieilles bâtisses, d'éboulements de terrain et d'inondations. Ces quartiers n'ont pas les moyens de résister à la moindre montée des eaux. Depuis l'époque coloniale, les villes fluviales n'ont connu aucun projet d'aménagement d'envergure. Situé sur le bras du fleuve Sénégal (le Doué), Ndioum *waalo* n'arrête pas de gonfler pendant l'hivernage. Et chaque année, ce Doué inonde toute l'Ile à Morphil menaçant ainsi les habitations. La situation topographique basse de la zone, la nature argileuse du sol, les constructions anarchiques sur les ruelles perpendiculaires posent un véritable problème de gestion des eaux pluviales.

Dagana, Podor et Matam aussi ne connaissent pas d'années d'exception pour ce qui est des inondations. A partir du mois d'août, avec la montée des eaux en amont du fleuve, ces villes sont sous la menace de la crue. Inondées et envahies par les eaux, elles sont chaque année sur

le qui vive. Il n'existe pas de système d'évacuation des eaux. Après la pluie, l'eau stagne un peu partout et, même certaines zones deviennent inaccessibles. En outre, la stagnation de l'eau pendant un temps assez long la rend verdâtre et mal odorante provoquant ainsi la prolifération des moustiques et ses conséquences sur la santé. Cette eau stagnante, en plus des dépôts sauvages et anarchiques d'ordures ménagères pose de véritables problèmes environnementaux. Pour lutter contre les eaux, les municipalités ne disposent pas de moyens. Seules des motopompes, en nombre insuffisant vue la quantité des eaux et du nombre de zones de stagnation, sont empruntées. Compte tenu de la nature du sol et de l'absence de canaux d'évacuation des eaux pluviales, l'inondation des communes demeure un problème récurrent auquel il faut apporter des mesures urgentes.

Ainsi, une plus grande réflexion pour avoir des meilleures solutions à ce phénomène d'inondation perpétuelle à chaque hivernage est nécessaire. Les autorités semblent n'avoir plus de solution. La lutte contre les inondations ne semble pas être la priorité de l'Etat. A travers ses plans d'organisation des secours communément appelé « Orsec » qui se limitent à des soins palliatifs, l'Etat a pour mission d'imposer autant dans les PDU que dans des plans d'urbanisme de détails. Ne faudrait-il pas inventer un nouveau plan dont l'objectif principal serait pour de bon de repenser la ville dans son ensemble, avec ses propres outils, ses méthodes de gestion, une vision plus adaptée aux besoins, pour les milliers d'habitants qui ont choisi de vivre en ville. Ainsi l'incompétence jusque là avérée de l'Etat sur la question des inondations et des crues du fleuve Sénégal menace la stabilité des villes de la vallée. Et cela en dépit de l'appui des pays partenaires, de la coopération décentralisée, et du travail d'approche fait par les associations, projets et organisations non gouvernementales très actives sur le terrain dans le cadre de la lutte contre la pauvreté.

Suite au transfert de compétences aux collectivités locales, les terrains communaux font l'objet d'une véritable boulimie foncière. Beaucoup de maires sont devenus des courtiers ambulants avec des portions de terres à vendre. Pour eux, gouvernance locale rime avec l'accaparement des terres, au su et au vu de l'Etat et des services déconcentrés parfois, complices de hold up sur les biens publics pour des raisons politiciennes.

Dans le *jeeri*, l'insuffisance notoire de pistes et de routes pose de sérieuses contraintes de circulation. Les quartiers périphériques étouffent sous les eaux sales, les ordures et les saletés de tout genre. Seulement, les autorités municipales ne prennent aucune mesure d'installation de bacs à ordures accompagnée d'un système de collecte. La mauvaise gestion des ordures ménagères fait que les villes sont sales; ce qui a des conséquences néfastes sur la santé et

l'hygiène des populations. En effet, la saleté favorise la culture des moustiques et est source de maladies dans cette zone endémique.

Les zones de production rencontrent ainsi de réelles difficultés pour l'écoulement de leurs produits et pour leurs approvisionnements. La voirie commune est quasi inexistante dans la vallée. Les communes ne comptent qu'une seule route, la RN2. A l'intérieur il n'existe aucune route bitumée. Ce qui constitue un handicap majeur pour la bonne circulation des personnes. En effet, en période d'hivernage, du fait de la présence des eaux, et du sol argileux, aucune voiture ne peut accéder à l'intérieur des quartiers. De plus les routes qui, ont été tracées par le lotissement, ont été presque toutes occupées par des habitations. Ce qui fait que l'on peut longer une route sur plus de cinq cents mètres sans pouvoir ni tourner à gauche ou à droite. L'occupation anarchique des routes, l'absence de voirie urbaine affectent ainsi la mobilité urbaine. Il y a eu un véritable laisser-faire qui a aboutit à une occupation totale des bordures de la route principale par des cantines et de maisons. Ce qui pose d'énormes problèmes de sécurité pour les populations et aussi pour les biens. Cette situation doit appeler à des mesures urgentes de déguerpissement et de restructuration afin de faire respecter le tracé originel de la route

Photo 31: La décharge publique dans la commune de Dagana



Source : Badiane, 2004

Ce type de décharge est très souvent localisé dans les quartiers périphériques des communes. Il donne l'impression d'une véritable mosaïque où se côtoient immondices d'animaux, déchets plastiques et solides. La gestion des ordures ménagères cause d'énormes difficultés dans les communes. Il n'existe pas de système de collecte et, les ordures ménagères sont déversées ça et là dans la commune au grand dam de l'hygiène et de la propreté des populations. L'absence de dépôts aménagés fait que les populations utilisent non pas seulement les rues des quartiers mais surtout les zones périphériques qui sont transformés en véritable dépotoirs.

II.2.2/Certains comportements non favorables au développement local

Au plan social, la participation des populations à la gestion du développement local reste une initiative très salutaire. Cependant, elle est quelque peu freinée dans son élan par le manque de démocratie participative au niveau des structures et organisations socio-économiques de base. Le manque de moyens ne justifie pas l'état actuel des collectivités locales et par ricochet de la décentralisation Mais c'est simplement la gestion gabégique des ressources locales qui est à regretter. Alors, pourquoi décentraliser si les maigres ressources doivent encore aller à entretenir une classe d'élites (comme les conseillers régionaux), qui ne se soucient point de l'intérêt général et des souffrances des millions de leurs compatriotes.

La base élémentaire de la décentralisation, c'est une technique administrative qui consiste à favoriser une meilleure répartition des ressources en fonction de la population sur le territoire, une solidarité que la collectivité nationale décide volontairement de faire pour aider les plus faibles et le plus vulnérable des membres, à vivre dignement et à mieux s'identifier à cette dernière. Malheureusement, la pratique nous démontre tout le contraire de cette philosophie.

Le droit coutumier, la stratification sociale, le pouvoir économique et la situation inférieure des femmes favorisent l'hégémonie de groupes minoritaires. En plus, les organisations de producteurs, les comités de gestion, les associations et même les collectivités locales procèdent rarement au renouvellement de leurs instances dirigeantes, même si celles-ci sont incomptétentes. Cela se traduit parfois par le désintérêt des populations pour la chose publique, le manque de civisme et constitue ainsi une entrave sérieuse à la marche vers le développement.

A cela s'ajoute l'analphabétisme de certaines autorités locales qui ne doivent leur statut qu'à une forte base d'un parti politique. C'est le cas du maire de Rosso qui, à cause de son analphabétisme, délègue la presque totalité de ses pouvoirs administratifs à son premier adjoint. En effet, la loi de décentralisation sénégalaise adoptée en mars 1996 donne une grande importance aux collectivités locales. Elles se sont vues transférer des compétences dans des domaines comme l'éducation, la santé et l'environnement. Mais, l'application de ce texte se heurte cependant à une difficulté majeure, l'illettrisme, sinon l'analphabétisme, de la grande majorité des élus, qui, de ce fait, ont du mal à assurer leur mission. Aucun niveau de qualification n'est en effet exigé pour être élu local. On ne demande aux maires et aux présidents de conseils régionaux que de savoir lire et écrire dans la langue officielle qu'est le français. Les présidents de conseils ruraux ne sont pas concernés par cette exigence. Afin de

pallier cette déficience, l'Etat a doté les élus locaux d'assistants communautaires dont la qualité première est de savoir lire et écrire ; il envisage en outre la création d'un institut de formation des élus locaux.

Les effectifs des administrations municipales sont faiblement qualifiés et paradoxalement pléthoriques. Cette situation se traduit par une faible productivité du personnel dont la capacité d'adaptation à de nouvelles tâches est limitée. De plus, la plupart des agents municipaux doivent leur poste aux leaders du parti politique majoritaire comme récompense pour leur militantisme. Il s'agit d'un clientélisme politique qui privilégie le militantisme plutôt que la compétence. A l'absence de motivation, de la part des élus et de l'administration municipale, il faut ajouter les sombres perspectives des agents qui ne disposent pas toujours de plan de carrière. Tout au plus, on peut envisager leur redéploiement pour renforcer les services de recouvrement, ceux de la voirie, ou pour concevoir des programmes de formation afin d'améliorer leurs capacités ou, solution plus radicale, la mise en œuvre de programmes de départs en incitant certains agents à quitter l'administration municipale moyennant une indemnisation.

II.2.3/Questions de mobilisations de ressources des communes

L'une des contraintes les plus aigües reste l'insuffisance des transferts financiers et la faiblesse des ressources locales. Pour l'accomplissement de ces missions de développement dans lesquelles les collectivités locales remplacent l'Etat de manière partielle, elles doivent en conséquence disposer de dotations provenant de l'Etat, de financement des agences de développement, des opportunités de la coopération décentralisée (art 17 du Code des collectivités locales). Le principe applicable est que : « *Tout transfert de compétence à une collectivité doit être accompagné du transfert concomitant par l'Etat à celle-ci, des ressources et moyens nécessaires à l'exercice normal de cette compétence* ». Ce principe est rappelé à l'article 5 de la loi n° 96-06 du 22 mars 1996. Les dotations de l'Etat revêtent deux formes :

- le Fonds de Dotation de la Décentralisation (ressources de fonctionnement)
- le Fonds d'Équipement des Collectivités Locales (ressources d'investissement)

Ainsi, pour être réellement effective, la décentralisation devra nécessairement s'accompagner d'une modification profonde des relations financières entre l'Etat et les collectivités locales, et d'une compensation en termes réels des charges liées au transfert de compétences au profit des institutions locales. Les fonds de dotation de l'Etat doivent permettre aux collectivités d'assurer pleinement leurs compétences locales.

Cependant, l'action municipale s'appuie rarement sur une programmation et un suivi-évaluation des actions. La sincérité du budget municipal est souvent remise en cause du fait de la difficulté des services municipaux à évaluer le niveau des recettes effectivement recouvrées et les modalités de leur perception. En effet, c'est seulement à partir des dépenses effectivement réalisées à la fin de l'année budgétaire en cours que les services municipaux se font une idée plus précise des ressources budgétaires susceptibles d'être mobilisées sur l'année à venir. L'inexistence de perceptions municipales dans la plupart des communes ne favorise pas un suivi budgétaire par les élus et l'administration municipale, qui sont obligés de s'en référer aux services du Trésor Public local. En plus de la faiblesse du transfert de ressources de l'Etat aux collectivités locales, il faut souligner que les ressources propres à celles-ci sont peu importantes. Elles correspondent aux recettes fiscales et non fiscales.

Les recettes fiscales relèvent de l'Etat pour ce qui concerne la détermination de leur assiette et leur recouvrement (Service des Impôts, Trésor). Elles sont constituées entre autres par : les impôts locaux classiques que sont la contribution des patentes, les impôts fonciers (propriétés bâties et non bâties), mais aussi la taxe sur les ordures ménagères, la contribution des licences, et les impôts de capitation (impôt du minimum fiscal, taxe rurale)...

Mais les ressources propres des collectivités locales dépendent beaucoup de leurs capacités de recouvrement qui sont très faibles. Hormis la commune de Richard Toll qui dispose d'une importante industrie sucrière, le principal problème pour les collectivités est qu'elles ne disposent pas sur leur territoire de structure commerciale ou industrielle, source importante de ressources fiscales. « *La commune de Richard Toll dispose en moyenne d'un budget moyen annuel de 800 000 000 F CFA dont 300 000 000 F CFA de patentes de la CSS. Ces prévisions sont en deçà des possibilités de recettes de la municipalité. Le Produit Local Brut tourne autour de 30 600 000 000 F CFA si bien que les recettes budgétaires devraient atteindre au moins 3 milliards annuels. Il y a manifestement une sous évaluation de l'assiette fiscale et un mauvais recouvrement des impôts et taxes* » (PIC, 2006).

Cette faible mobilisation des ressources est d'autant plus difficile qu'elle fait face à l'absence de contributions (taxes et impôts) des populations. De plus, elles ne sont pas toujours convaincues de l'utilisation des ressources budgétaires dans la mesure où elles ne voient que très peu d'amélioration dans leurs conditions de vie. Seuls leurs marchés peuvent remplir à la fois leurs fonctions socio-économiques et contribuer pour une part significative au renforcement des budgets communaux. Par la mise en place des équipements marchands, les mairies accomplissent des missions de service public notamment une gestion rationnelle de l'espace urbain. Au-delà des faiblesses liées au fonctionnement des institutions et des

administrations municipales, sans occulter l'existence de lobbies et d'hommes d'affaires proches des autorités nationales et locales, la mobilisation des ressources souffre d'un manque d'autorité pouvant s'exercer sur les contribuables.

Cela se traduit dans l'analyse des budgets des collectivités locales qui montrent que l'essentiel des ressources est consacré aux dépenses de fonctionnement au détriment des investissements (c'est à dire infrastructures de base et d'équipements collectifs). En 2011, le budget municipal de Ourossogui est de 541 528 478 F CFA dont 364 528 478 F CFA en fonctionnement pour payer les agents municipaux et 177 000 000 F CFA en investissement selon la mairie. En 2006, sur les 98 062 615 F CFA de budget municipal, 87 562 000 F CFA sont consacrés au fonctionnement contre 10 500 000 F CFA pour les investissements selon la mairie. Il serait donc souhaitable d'envisager une réforme de la fiscalité locale et d'en améliorer le fonctionnement afin de corriger le déséquilibre budgétaire en faveur de l'investissement. Car devant le déficit d'investissements, les partenaires au développement prennent la place de l'Etat.

En définitive, l'une des priorités devrait consister à affecter les ressources nécessaires aux besoins prioritaires afin de permettre aux collectivités locales d'exercer, avec plus d'efficacité, leurs responsabilités. La crise urbaine et la faiblesse des fonctions municipales, depuis les années 1980, devenues plus aiguës, avec les effets des politiques d'ajustement structurel à la base, soulèvent encore beaucoup de questions sur l'opportunité et l'intérêt de la décentralisation. Même si elle semble irréversible, dans un contexte d'amélioration progressive du jeu démocratique, elle est limitée, dans les modalités de sa mise en œuvre, par la structure clientéliste du jeu politique, une utilisation peu judicieuse des ressources financières et enfin l'absence d'une véritable administration de développement municipal.

III/ Les perspectives économiques, support de l'économie locale

L'économie de la vallée est essentiellement basée sur les secteurs agricole et agro-industriel qui donnent lieu à l'implantation d'un tissu industriel encore modeste. En effet, avant l'introduction de la culture irriguée, la vallée était une zone d'élevage extensif et de culture de décrue. Aujourd'hui, ce système d'exploitation traditionnel de l'espace est fortement bouleversé par le développement rapide des aménagements hydro-agricoles. La gestion de certains de ces aménagements a très vite été transférée à des organisations de producteurs. Les perspectives de développement de l'industrie agro-alimentaire dans la vallée du fleuve Sénégal dépendent de plusieurs facteurs. D'un côté, les ressources en eau semblent plus

modestes que prévues du fait de la sécheresse et l'ouverture commerciale à venir de la Mauritanie et du Sénégal annoncent des perspectives de concurrence croissante. D'un autre côté, ces mêmes ressources en eau sont encore suffisantes pour développer les surfaces de culture irriguée et l'ouverture régionale et internationale pourra bénéficier aux productions de la région à condition qu'elles rencontrent les critères de qualité. Ensuite, la croissance de la production agro-alimentaire nécessite de poursuivre et d'accroître les efforts actuels en matière de soutien à l'agriculture familiale mais aussi demande encore plus de réformes pour soutenir l'agriculture commerciale privée. Enfin, une perspective essentielle du développement du bassin agro-industriel de la vallée est liée à la promotion d'une politique de coopération sous-régionale qui valorise et renforce les échanges entre producteurs et industriels.

III.1/ Les perspectives commerciales

La politique commerciale du Sénégal est guidée par les règles de l'UEMOA. La Mauritanie, sa voisine du Nord, entame aujourd'hui un processus d'harmonisation de sa politique commerciale avec les autres Etats de l'Afrique de l'Ouest, ce qui introduit un pas décisif vers l'ouverture et la libéralisation. Ainsi, les perspectives commerciales dépendent de l'évolution des accords commerciaux dans le cadre multilatéral. On peut souligner les enjeux liés à la négociation des accords de partenariats économiques entre les pays de l'Afrique de l'Ouest et la communauté européenne dans le cadre des accords de Cotonou. Un des principes de ces accords est de favoriser les échanges commerciaux entre l'Union Européenne et les blocs régionaux dans les pays ACP. Favorisant une zone de libre échange, ils accroîtront d'un côté la concurrence des produits importés vis-à-vis des produits locaux.

Cependant, les perspectives de développement des marchés sont encore minces. Les échanges entre pays voisins demeurent encore informels, difficilement saisissables posant ainsi de nombreux problèmes d'analyse. Les enjeux du marché ouest-africain pour la Socas sont intéressantes à cet égard. Les possibilités de trouver de nouveaux marchés pour l'agro-industrie nécessitent d'accroître le niveau de production et la compétitivité des filières agricoles. Celles-ci passent par plusieurs stratégies comme la promotion de la coopération sous-régionale et la libéralisation de certaines filières économiques. A ce titre, l'appel aux investisseurs lancé par le président sénégalais dans la vallée risque de perturber le sommeil des cadres de la CSS. Ces derniers veulent toujours détenir le monopole de l'industrie sucrière et restent hostiles à toute forme de libéralisation voire de concurrence dans le pays.

III.2/ Les Grands Domaines du Sénégal

Une autre société agroalimentaire, les Grands Domaines du Sénégal à capitaux français, s'est implantée dans le bas Delta un peu en amont du village de Ndiawdoune. Depuis son installation, pour une bonne collaboration avec les villages qui entourent la société, les GDS ont agréé un GIE pour chacun des villages qui l'entourent (Mbarigo, Ndiawdoune et Mbakhana) en même temps que deux GIE prestataires appartenant à des collaborateurs privés. Un contrat est négocié et signé entre chaque société et les GIE. Ces derniers assurent le recrutement de journaliers sous la demande des GDS, par l'intermédiaire des chefs de sites, payent les journaliers à la fin de chaque saison et participent à la bonne gestion de la paix sociale. En effet, les avantages tirés des GDS par les localités environnantes sont la diminution de l'exode rural, l'augmentation du niveau de vie et un chômage quasi inexistant. Elle utilise une technique d'irrigation moderne qui demande beaucoup de moyens : c'est l'irrigation au goutte-à-goutte. La production se fait sous serre et est vouée directement à l'exportation. Les Grands Domaines du Sénégal sont une filiale de la compagnie fruitière de Marseille. Installée dans la région depuis 2004, l'entreprise emploie 1 500 personnes pour une agriculture de contre-saison, effectuée essentiellement sous serre. Elle produit 6 000 tonnes de tomates cerises par an, exportées vers la Grande Bretagne (30%), l'Allemagne (30%), les pays du Benelux (30%). Et le reste en France, selon les responsables. A cela s'ajoutent 1 000 tonnes de maïs cultivés en plein champ.

Les GDS sont aujourd'hui considérés comme le poumon de développement de la zone car beaucoup de réalisations ont été faites à partir de ses retombées. Parmi ces réalisations, on peut citer :

- la participation aux œuvres sociales ;
- le financement en médicaments pour le poste de santé ;
- la prise en charge de fourniture scolaire pour l'école primaire ;
- le versement de l'apport du village pour la construction d'une classe au CEM de Ndiawdoune ;
- l'équipement de blouses pour les élèves de l'école ;
- le financement des activités sportives de l'association sportive et culturelle pour les besoins financiers exprimés ;
- la prise en charge de la totalité de la taxe rurale du village de Mbarigo auprès du trésor public de Saint Louis.

III.3 / Les perspectives touristiques

Les formes de tourisme telles que le tourisme intégré et le tourisme pour le développement durable, adaptées aux conditions locales et régionales, représentent pour les villes de la vallée un potentiel économique important, qui doit être exploité à l'avenir. Des opérations récentes de restauration des sites historiques (Forts de Podor, Dagana et Richard Toll et les mosquées omariennes de l'Ile à Morphil) ainsi que des mesures de protection des zones écologiquement riches et fragiles comme le parc de Djoudj¹³⁴ constituent de nombreuses actions d'aménagement ayant pour but d'augmenter la fréquentation touristique. La promotion du tourisme intégré, de l'éco-tourisme et la diversification des potentialités touristiques profiteraient d'avantage aux populations.

Susciter un tourisme intégré permettra ainsi de concilier un développement socio-économique et une protection de l'environnement. L'intérêt de la population locale et celui des personnes de passage en sera renforcé. Le club LEA de l'UGB intervient dans le rôle de guide touristique à côté du syndicat d'initiative des hôteliers.

Afin d'encourager un tourisme intégré, compatible avec la sauvegarde des ressources et de l'environnement, il faut :

- une meilleure gestion des flux touristiques
- l'atténuation de la pression touristique sur les zones écologiquement sensibles
- la concertation entre les collectivités locales afin de valoriser les complémentarités et les synergies dans l'offre touristique.

Par ailleurs, des actions doivent être menées pour le développement d'un tourisme de découverte, respectueux des villages, cultures, de l'histoire et des traditions, notamment la mise en place de circuits de découverte dans la vallée du fleuve surtout avec la remise en service du bateau « Bou el Mogdad », qui organise des croisières régulières sur le fleuve Sénégal.

L'aménagement du territoire doit viser à utiliser les opportunités de développement découlant du tourisme, en particulier dans le cas des régions fluviales enclavées. Des formes de tourisme de qualité et durables devraient être promues en priorité. Dans ce contexte, un rôle particulier revient aux politiques de développement territorial et urbain mais aussi aux politiques d'intégration régionale.

¹³⁴ Le parc national des oiseaux de Djoudj situé dans la nouvelle commune de Ross Béthio fait du département de Dagana un important site touristique. Le parc constitue une zone de nidification de près de 300 espèces d'oiseaux migrateurs ou résidents. Le parc attire plus de 3000 visiteurs par saison (écoliers et étudiants non compris).

Photo 32 : Le Bou-el-Mogdad



Source : au-senegal.com, 2008

Le Bou El Mogdad est un bateau de croisière qui navigue sur le fleuve Sénégal entre Saint-Louis et Podor. Bateau naviguant depuis l'époque coloniale, entièrement rénové en 2006, il a gardé son charme et permet une remontée dans le temps. Construit en Hollande pour les « Messageries du Sénégal », il assurait de 1950 à 1970 le transport de marchandises et de personnes entre Saint-Louis, Richard Toll, Rosso, Podor, Kaedi, Matam, Bakel et Kayes.

Photo 33 : Le Fort de Podor



Source : au-senegal.com, 2008.

Le Fort de Podor, avec ses trois bâtisses, ses remparts et son annexe construite par Faidherbe pour y loger son adjoint, reste le monument majeur de Podor. Abandonné par les armées françaises à l'indépendance, il fut successivement occupé par l'armée sénégalaise jusqu'en 1984, puis par la gendarmerie qui l'abandonna en 1997. Une fois les gendarmes partis, en 1997, Le Fort a été restauré au cours des années 2002-2005 par la Coopération française dans le cadre du programme de développement touristique de la région de Saint Louis et abrite désormais une exposition sur cette région, le département de Podor et ses personnalités marquantes. Crée en 1744 et reconfiguré par Louis Faidherbe en 1854, le Fort de Podor constitue un élément important du patrimoine architectural de la vallée du fleuve Sénégal ainsi qu'un témoignage de l'histoire mouvementée de cette région.

Photo 34 : La Folie du baron Roger de Richard Toll



Source : au-senegal.com, 2008.

Richard toll abrite l'ancienne demeure du baron Jacques Roger, gouverneur de la colonie du Sénégal dans les années 1830. Il s'agissait de sa résidence secondaire où il passait ses week ends.

Photo 35 : Les quais de Dagana



Source : au-senegal.com, 2008.

Ces quais bordés de maisons de commerce symbolisent les vestiges de l'ancienne escale fluviale de Dagana.

Photo 36 : La mosquée d'Alwar d'Elhadj Omar



Source : au-senegal.com, 2008.

Alwar est le village natal de El hadj Omar, dont le nom reste à jamais lié à l'islamisation de la vallée du fleuve. On peut y visiter la modeste maison où il est né, la mosquée où il priait et qui a donné leurs noms aux mosquées omariennes et le cimetière où les tombes sont recouvertes de bois mort. Dans un mausolée construit récemment reposent ses parents.

IV/ Les perspectives d'intégration régionale

De nombreux pays sont secoués par des conflits sous-régionaux ou internes dont les fondements tiennent à des antagonismes ethniques, religieux, frontaliers ou d'ordre économique. Ces conflits qui compromettent l'intégrité nationale, la paix sociale et le développement durable sont aujourd'hui tellement courants qu'il importe de les prévenir. Les régions de Saint-Louis et de Matam devront appréhender la question de l'intégration à l'échelle sous-régionale d'abord, nationale ensuite et enfin au niveau interne, entre les départements et entre les différentes zones écologiques qui les composent.

Du fait de sa position géographique, des ressources importantes pour son développement économique en cogestion avec des pays de la sous-région, et des perspectives des projets de navigation sur le fleuve Sénégal, la vallée devrait beaucoup intégrer dans ses politiques et programmes les aspects liés à la paix et à la stabilité sous-régionale, lesquels restent fondamentaux pour le développement de son économie.

En Afrique de l'Ouest, il existe depuis longtemps (peu après les indépendances), des volontés de réaliser une intégration économique entre pays voisins. Ainsi de nombreuses organisations régionales ont vu le jour (CEDEAO, UEMOA). Cette intégration, d'après l'avis de la majorité des observateurs, est plutôt un échec vu l'immense écart entre les ambitions inscrites dans les

textes fondateurs et les réalisations mises en œuvre. A l'heure où la mondialisation et la globalisation sont plus que jamais des thèmes d'actualité, il apparaît nécessaire aux pays d'Afrique, de plus en plus marginalisés économiquement de s'unir pour trouver une place dans le nouvel ordre mondial.

IV.1/ Les perspectives d'intégration de l'OMVS

L'OMVS a pour mission principale de promouvoir l'aménagement et le développement de la zone du fleuve Sénégal dans un cadre de coopération regroupant les Etats membres, notamment dans le domaine agricole et hydro-électrique. La navigabilité du fleuve et le développement des régions riveraines par la création d'infrastructures adéquates font également partie des missions de l'organisation. Pour cela, le démarrage de la navigation fluviale jusqu'en territoire malien annoncé dans les mois à venir constitue de belles perspectives d'intégration des pays ayant en commun la gestion du fleuve Sénégal. L'enjeu est de créer un chenal navigable long de 905 km et large de 55 m permettant la circulation entre Saint Louis (Sénégal) et Ambidédi (Mali) des bateaux de tonnages moyens. Actuellement, faute d'aménagement, la navigabilité du fleuve s'arrête uniquement sur quelques dizaines de kilomètres du côté sénégalais. Outre la construction de ports terminaux à Saint Louis et Ambidédi, le projet navigation de l'OMVS devrait aider au développement d'autres localités situées le long du fleuve Sénégal, par la mise en place d'escales de transit sur les deux rives du fleuve. Des bateaux comme le Bou-el Mogdad qui, actuellement assure un petit circuit touristique dans le nord du Sénégal, devraient ainsi pouvoir assurer toute la traversée le long des 900 km.

En plus de l'Organisation pour la Mise en Valeur du fleuve Sénégal (OMVS) avec ses volets maîtrise de l'eau, production d'énergie et navigation, le Sénégal se retrouve dans des cadres de concertation sectoriels (pêche, environnement, santé, etc.) avec la Mauritanie. Le développement agricole de la région, fondé sur la maîtrise de l'eau, est ainsi largement dépendant de la paix et de l'entente dans la sous-région. La pêche continentale sur le fleuve Sénégal nécessite une harmonisation des législations mauritanienne et sénégalaise pour une efficacité dans la gestion durable de la ressource halieutique. La ressource eau, sur laquelle la vallée fonde particulièrement son avenir économique, est cogérée par les quatre pays qui composent l'OMVS.

(Maïga, 1995) considère que l'Organisation pour la mise en valeur du fleuve Sénégal pourrait devenir un instrument d'intégration régionale des quatre pays riverains du fleuve (Sénégal,

Mauritanie, Mali et Guinée). L'OMVS, actuellement confinée à des tâches techniques et à la recherche de financements extérieurs, pourrait devenir un organisme décisionnel interétatique, qui incorporerait les quatre pays membres actuels. L'organisation a été quelquefois traversée par des divergences qui ont été jusqu'ici aplaniées par la diplomatie.

La crise sénégal-mauritanienne avait fortement entravé le commerce, la pêche, l'agriculture et l'élevage souvent exercés par les femmes et les jeunes. Elle a été en outre à la base de dommages sociaux dont on se souviendra longtemps (dislocation de familles, pertes de vies humaines, pertes de biens et d'emplois, etc.). Cependant, les populations des deux rives entretiennent des relations sociales, culturelles et économiques séculaires très intenses. En conséquence, la stabilité doit être une préoccupation majeure dans la sous région à cause de son impact socio-économique.

L'Etat du Sénégal a saisi à sa juste valeur l'enjeu que représente la stabilité dans la sous-région. Il assume un grand rôle dans le cadre de l'OMVS et entretient par ailleurs avec la Mauritanie un cadre de concertation sur la pêche. Par ailleurs, la région anciennement réputée calme et paisible, devient de plus en plus le théâtre d'opérations de malfaiteurs. Les mesures idoines doivent être préconisées rapidement pour abréger les souffrances des populations et assister les activités économiques comme le commerce, l'élevage et le tourisme qui en sont déjà victimes. La stabilité de la sous-région reste un domaine réservé des Etats qui doivent être soutenus dans leur option de règlement pacifique des conflits. Cela requiert pour le Sénégal le renforcement de la politique dissuasive et l'implication des collectivités locales et des populations. Des actions allant dans le sens de la prévention des conflits et du renforcement de l'amitié entre les peuples sont entreprises par l'Etat, les religieux, les ONG, etc.

C'est pourquoi la stabilité dans la sous-région et la fraternité entre les populations devraient être largement cultivées. Tout l'avenir des pays qui constituent l'OMVS en dépend. Une politique généreuse de bon voisinage devrait y contribuer.

IV.2/ Les perspectives de coopération transfrontalière en Afrique

Les zones transfrontalières en Afrique sont des ensembles territoriaux relativement solides formés de réseaux de villes bien articulés souvent liés par l'histoire et la géographie et soutenus par des réseaux de transports et de communication dans l'ensemble adéquats. L'organisation administrative des territoires en Afrique de l'Ouest et du Centre a très peu tenu compte du *continuum* d'espace et de relation qui existe entre deux ou trois Etats limitrophes.

Ces *continuums* d'espace sont représentés par les zones transfrontalières comme la vallée du fleuve Sénégal. Ces zones transfrontalières sont définies comme étant « *des espaces géographiques à cheval sur les lignes de partage de deux ou de plusieurs Etats limitrophes où vivent des populations liées par des rapports socioculturels intenses*¹³⁵ ».

L'intérêt d'accorder une importance à ces zones transfrontalières dans les préoccupations de développement et d'aménagement du territoire est d'arriver à créer des espaces homogènes de coopération, à favoriser l'intercommunalité entre les régions administratives frontalières, à lutter en faveur du dépérissement des frontières afin de construire des espaces d'intégration de proximité.

Selon les réflexions qui sont menées sur la question (Igué J, 1989) et (Foucher M, 1991), on distingue plusieurs types d'espaces frontaliers compris d'une part entre pays sahéliens et d'autre part entre pays côtiers et enfin entre pays côtiers et sahéliens. Mais ceux qui méritent d'être évoqués dans cet exposé concernent les *zones transfrontalières* entre Etats côtiers et sahéliens comme par exemple les zones frontalières : il s'agit principalement :

- du bassin du lac Tchad autour de Ndjamen (Tchad) Kousseri (Cameroun), Ngala, Dikwa (Nigeria) et Diffa (Niger) ;
- des frontières du pays Haoussa (Niger, Nigeria) ;
- du Maori entre le Niger, le Nigeria et le Bénin ;
- du Gourma entre le Bénin, le Burkina Faso, Le Togo et le Ghana ;
- du Lobi entre le Burkina Faso, la Côte-d'Ivoire et le Ghana ;
- du Kénédougou entre le Burkina Faso, la Côte-d'Ivoire et le Mali ;
- du Mandé avec plusieurs espaces frontaliers avec la Côte-d'Ivoire et la Guinée, entre la Guinée et le Mali et entre la Gambie, la Guinée, la Guinée Bissau et le Sénégal.

Tous ces espaces frontaliers peuvent devenir des chaînons d'une solidarité plus forte entre les Etats s'ils bénéficient d'une plus grande attention des autorités politiques.

➤ Le triangle du Kénédougou constitue l'une des zones d'Afrique de l'Ouest les plus susceptibles de mettre en exergue la pertinence de la notion d'espace transfrontalier comme lieux de brassage et d'intégration réelle. Il le doit à une configuration géographique particulière et à l'histoire de ses peuples, marquée par une extrême mobilité spatiale et

¹³⁵ Cité par le président malien Alpha Omar Konaré en ouvrant le séminaire de Sikasso en mars 2002 sur ce concept de '*pays frontière*'.

sociale. Le triangle est formé par les régions de Bobo Dioulasso, Sikasso et Korhogo qui représentent respectivement d'importantes villes animées par des réseaux transfrontaliers au Burkina Faso, au Mali et en Côte d'Ivoire. Cet espace, partagé entre trois pays, est un territoire qui a depuis longtemps attiré des peuples divers et construit une culture de la mobilité et des échanges, favorisant ainsi, le brassage. Les peuples sont imbriqués, liés par des alliances anciennes et renouvelées, localisés de part et d'autre des frontières. Les Dioulas, les Bambaras, les Peulhs et les Sénoufos sont très proches par leurs langues, leur histoire et les activités économiques qui leur donnent l'opportunité de se connaître et de partager des valeurs semblables qui s'incarnent dans des identités propres.

Malgré les différences de pays, on note dans cette zone transfrontalière une relative homogénéité des peuples et des systèmes de productions et d'échanges. Les frontières représentent des discontinuités spatiales dès fois rigides et paralysantes mais souvent créatrices d'opportunités commerciales et de liens sociaux. Le commerce qui se développe dans cette zone transfrontalière revêt plusieurs facettes. D'abord, on remarque un commerce régulier de marchandises légales comme les produits agricoles et artisanaux. Par ailleurs, le marché de tissus de Korhogo et les produits d'imitations asiatiques achetés à Bobo Dioulasso et à Sikasso et importés à Korhogo créent une dynamique entre ces pays frontaliers. Ensuite, il existe un commerce portant sur des marchandises circulant par des canaux non officiels et enfin, il ya aussi des activités totalement illégales comme la prostitution et le narcotrafic. Le commerce parallèle est employé pour désigner toutes les activités échappant aux circuits de l'économie formelle.

L'examen des réseaux commerciaux entre ces trois villes montre que les échanges constituent une dynamique économique et sociale qui rythme la vie de la population transfrontalière.

➤ Marquée par d'importantes fractures au cours de son évolution, l'histoire politique de la Sénégambie n'a pas pour autant empêché les échanges, ni les imbrications entre les peuples, les territoires et les cultures. Les Etats sénégalais, gambien et bissau-guinéen ont une différence d'héritage linguistique héritée de la colonisation avec respectivement le français, l'anglais et le portugais comme langue officielle et une différence de monnaie (Fcfa, Dalassi). Avec l'existence de langues nationales d'intégration comme le Manding, le Diola ou le Balante, les habitants sénégambiens sont polyglottes. L'émergence de centres urbains secondaires devient un fait majeur dans les trois pays et contribue à raffermir le maillage du territoire régional. Cette urbanisation s'appuie sur l'existence de villes fluviales et frontalières qui abritent des marchés de dimension sous régionale. Des pratiques d'échange monétaire

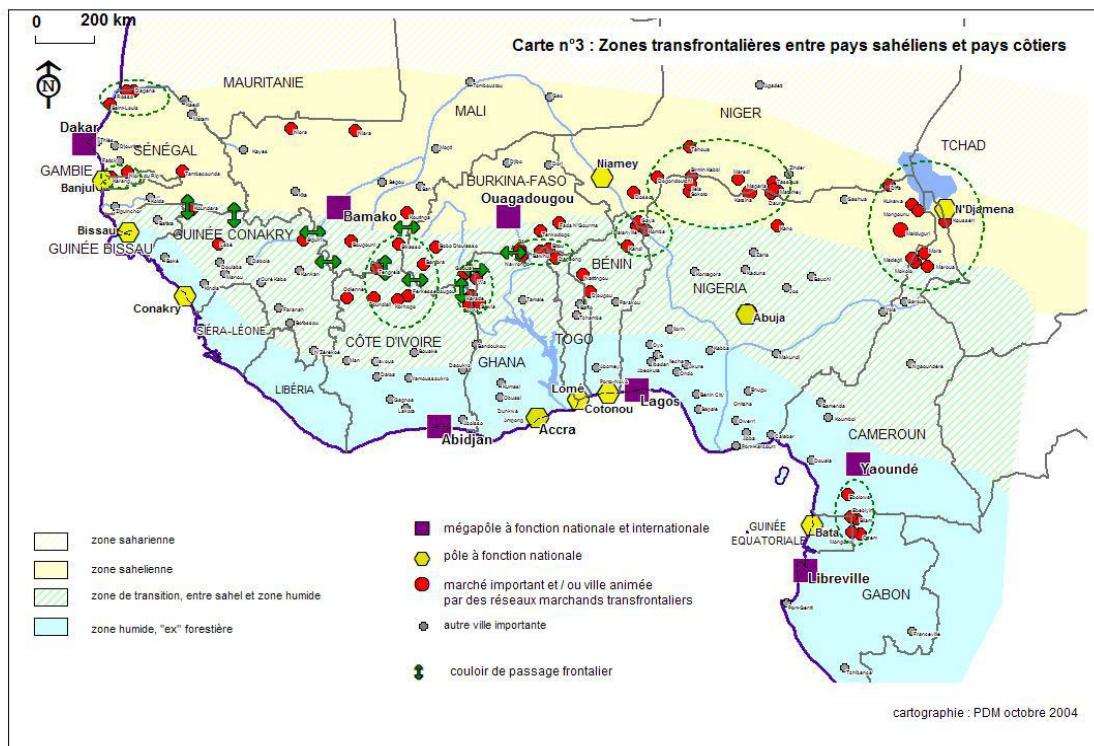
favorisent les activités commerciales et économiques et font de la Sénégambie un espace d'intégration de peuples longtemps liés par l'histoire et la géographie jadis séparés par des divisions territoriales coloniales. Les échanges transfrontaliers concernent aussi bien les produits agricoles cultivés que les produits industriels importés. Une bonne partie de l'arachide sénégalaise cultivée dans les régions frontalières fait l'objet d'échanges commerciaux avec la Gambie. Et de la même manière, beaucoup de produits de consommation comme le thé, la tomate, le savon, les produits plastiques et l'huile consommés en Casamance et en Guinée proviennent illégalement de la Gambie. Cette dernière, ne produisant pas de céréales, s'approvisionne dans les marchés hebdomadaires situés le long de la frontière, à partir du Sénégal. Elle importe également des produits horticoles et de l'élevage en provenance du Sénégal.

Malgré des tensions politiques souvent récurrentes entre ces trois pays, la Sénégambie semble jouer son avenir sur les activités transfrontalières notamment commerciales.

L'étude des échanges transfrontaliers en Sénégambie et dans le triangle Sikasso- Korhogo- Bobo Dioulasso révèle les dynamiques d'intégration de proximité. Elle met également en lumière les signes précurseurs d'une intégration africaine à grande échelle, à travers l'interconnexion croissante de ces différents pôles. La circulation des flux commerciaux doublée d'un développement de réseaux de villes secondaires, particulièrement perceptible le long des frontières sur la ceinture soudano-sahélienne de la sous-région avec Birkama, Kolda, Bafata, Tamalé, Kankan, Odienné, Sikasso, Korhogo, Sikasso, Bobo Dioulasso, Maradi, Katsina, Kano favorise une nouvelle forme d'intégration.

Bref, la coopération transfrontalière par le bas est en train de jouer un rôle important dans le processus d'intégration de l'Afrique de l'Ouest.

Carte 19: Les zones transfrontalières en Afrique occidentale et centrale



Source : PDM, 2004

Dans la vallée, la vie transfrontalière s'est transformée suite au conflit de 1989. Les échanges transfrontaliers favorisés par les liens ethniques, religieux, familiaux, les mouvements de transhumance et le caractère géographique particulier du fleuve (faible profondeur, cultures de décrue), se poursuivent et se développent.

Toutefois, les échanges que la Mauritanie entretient avec l'Afrique de l'Ouest, notamment par sa frontière commune avec le Sénégal, égalent ou même surpassent ceux d'avant 1989, comme le démontrent la frénésie commerciale du marché de Rosso, les nombreux faits de contrebande répertoriés qu'encouragent une traversée facile quoique surveillée et une différence de change notable. Les multiples contrôles aux frontières impliquent la détention de papiers en règle, les paiements de frais administratifs, ce qui restreint la circulation, néanmoins autorisée dans le cadre des dispositions du CILSS.

Rosso est la principale ville transfrontalière entre le Sénégal et la Mauritanie. Les activités économiques transfrontalières régulières et la contrebande sont favorisées par la faiblesse de la monnaie mauritanienne. Elles concernent majoritairement le sucre et les tissus. Les produits peuvent être acheminés jusqu'à Dakar et Touba. Des quantités importantes d'arachides sont

vendues sur les principaux marchés régionaux, notamment à Rosso. Les producteurs du bassin arachidier sénégalais approvisionnent ainsi Nouakchott.

Les commerçants indiquent que de 10 à 100 camions passent par jour. Désormais pour traverser, il est nécessaire d'acheter une « autorisation commune » d'un montant de 500 FCFA, valable un mois. Les droits de douanes sont identiques de part et d'autres de la frontière. La présentation des papiers d'identité (carte d'identité, passeport et carnet de vaccinations) est obligatoire ainsi que la possession de 35 000 FCFA. Ces mesures sont établies pour éviter le passage de « vagabonds ».

Dans les perspectives de développement de la CEDEAO, la valorisation du potentiel d'intégration à la fois humain et économique de cet espace encourage la coopération transfrontalière. Même si la Mauritanie n'appartient plus à la CEDEAO n'empêche pas qu'elle participe au rayonnement de la région.

Le renforcement de la coopération transfrontalière pourrait canaliser les dynamiques d'intégration entre le Sénégal et la Mauritanie soumis à des juridictions différentes, mêlant les échelles tant régionale que nationale. Cette coopération constitue une opportunité pour la mise en valeur de la vallée, une réduction des tensions et une meilleure intégration de ses populations. La libre circulation des personnes et des biens sur le territoire transfrontalier doit toujours être facilitée. Les citoyens des deux pays devraient en effet pouvoir circuler librement d'un à l'autre sans nécessité de visas ou de devises.

A l'instar des politiques de développement économique et social initiées dans tous les pays de l'Afrique, l'intégration économique, politique et sociale de l'Afrique de l'Ouest est reconnue comme un enjeu majeur de développement. Elle est désormais au centre des agendas politiques de la sous-région. Cependant elle ne doit être ni l'affaire des décideurs politiques et des appareils administratifs, ni une histoire de traités, de conventions et de réglementations mais une réalité vécue par les populations des différents pays. « *L'expérience révèle en effet l'existence de puissantes dynamiques d'intégration "par le bas" qui, de fait, connectent et articulent par-delà les frontières les territoires, les hommes et les activités. Spontanément mises en œuvre par des réseaux de solidarité communautaire ou religieuse, ces dynamiques sont le fait de mouvements migratoires, productifs et commerciaux. Elles sont particulièrement manifestes au sein d'espaces partagés entre plusieurs constructions nationales qui constituent de véritables zones naturelles d'intégration* »¹³⁶. Par ailleurs, la coopération transfrontalière scellée par le commerce qui se développe sur des registres aussi

¹³⁶ Enda Diapol, 2007.

bien légaux qu'illégaux redynamise les espaces transfrontaliers en Afrique de l'Ouest et constitue un véritable vecteur d'intégration.

V/ Les perspectives dans la recherche et le développement de la vallée

Les dynamiques de transformation opérées ces dernières décennies au niveau de la recherche et du développement constituent l'un des plus grands défis pour la vallée dans les prochaines années.

V.1/ L'université dans les perspectives de développement de la vallée

Depuis 1990-1991, la région de Saint-Louis abrite la deuxième université du pays. A partir de 2000 plusieurs instituts privés de formation professionnelle, tous établis dans la commune de Saint-Louis ont vu le jour. Les instituts privés développent des spécialités du tertiaire (gestion, comptabilité, marketing, management, commerce...) qui devraient à terme contribuer substantiellement à pourvoir aux besoins en cadres moyens et supérieurs que le développement attendu du secteur moderne nécessitera très probablement.

L'Université Gaston Berger de Saint Louis tente de développer les formations supérieures et de promouvoir la recherche. L'UGB a des enseignements d'orientation professionnalisant, une recherche tournée vers le développement et une recherche- développement de plus en plus active et en association avec les collectivités et les entreprises. Les techniques de l'information et de la communication (TIC) et l'anglais sont transversaux à toutes les filières de formation. Aujourd'hui, elle propose des filières assez novatrices de plus en plus en adéquation avec les attentes et spécificités de la région. L'UGB est un des principaux centres et de recherche sur les TIC en Afrique de l'Ouest.

De fait, des efforts importants sont déployés par ses laboratoires et groupes de recherche allant dans le sens d'apporter des réponses scientifiques aux grandes questions économiques régionales, aux préoccupations des collectivités locales, aux interrogations sur l'avenir du développement local, etc. Il reste cependant que pour certaines sections d'UFR (français, anglais etc.), les formations débouchent sur des secteurs souvent saturés, ce qui pose par ailleurs le problème de l'adéquation formation-emploi.

Afin de répondre davantage aux préoccupations régionales, notamment à la création d'un entrepreneuriat jeune, hautement qualifié et apte à impulser une dynamique vigoureuse de

progrès, il convient à la fois de conforter l'ancrage dans les orientations socio-économiques régionales, d'ouvrir de nouvelles filières¹³⁷ et d'encourager l'implantation d'établissements supérieurs privés. Pour cela, il faut un rapprochement plus important entre l'université Gaston Berger de Saint Louis et la vallée. Ce qui permettra un renforcement de la recherche - développement par l'ouverture de filières plus adaptées aux exigences du développement économique régional. La recherche-développement doit aussi favoriser un partenariat soutenu avec les entreprises locales, les sociétés et les organismes de développement régional. Ainsi, le partenariat dynamique Conseil Régional - Université - Instituts de recherche comme l'ISRA dans la mise en œuvre du développement régional est appréciable.

Dans la même lancée, l'UFR de Lettres et Sciences Humaines a créé en 1999 un laboratoire de recherche dénommé GIRARDEL. Il s'agit d'une initiative à travers laquelle l'université rend plus visible, au-delà de ses missions traditionnelles, sa contribution au développement des sociétés de son environnement proche. Il s'est fixé entre autres objectifs d'assister les collectivités décentralisées dans leurs actions de planification, de mise en œuvre et de suivi-évaluation du développement local, par la production de connaissances et d'outils, à travers une approche interdisciplinaire et un partenariat interinstitutionnel. Cela traduit les intérêts scientifiques ainsi que la posture que le groupe ambitionne d'occuper dans le processus de mise en place d'un cadre d'échanges entre la recherche et le développement. L'intérêt scientifique du programme que le GIRARDEL met en œuvre réside dans le renouvellement des méthodes et outils d'appui à la gestion décentralisée du territoire et de ses ressources.

En d'autres termes, située au bord de la RN2, à 270 km de Dakar, l'UGB est à côté des exploitations des GDS, à 100 km de Richard Toll et de la principale ville mauritanienne sur le fleuve Sénégal, Rosso. Elle est aussi située au début des périmètres irrigués de la SAED dans une zone favorable à l'aquaculture et à fort potentiel d'extension. Elle est en train de favoriser l'extension de la ville de Saint Louis. De nouveaux quartiers habités par la classe moyenne se construisent à sa proximité. À travers son domaine d'initiative et d'innovation économique (D2IE) créé en 2007, l'UGB entend instaurer un pôle économique, industriel et technologique puissant capable de favoriser le rééquilibrage de la population du pays vers le nord, de contribuer d'une manière significative à la stratégie de croissance accélérée et d'impulser une vie économique dans toute la vallée.

¹³⁷ En 2011, deux nouvelles UFR ont vu le jour : l'UFR des Sciences de la Santé (2S) et l'UFR des Sciences Agronomiques, de l'Aquaculture et des Technologies Alimentaires (S2ATA).

V.2/ La ferme agricole : un ambitieux projet de l'UGB

L'UGB nourrit de grandes ambitions pour sa ferme. La ferme est un centre de formation des producteurs de la vallée, notamment ceux du Delta et même d'autres producteurs qui viennent s'enquérir des nouvelles technologies. Par ailleurs, elle constitue un site de recherche pour les étudiants. Ceux-ci ont été et restent encore les pionniers de ce programme de développement agricole qui permet de consolider la formation et la recherche à travers plusieurs secteurs de la vallée. Il s'agit à travers cette ferme d'aider à consolider la formation pédagogique en insistant d'avantage sur les travaux pratiques et les travaux dirigés.

Les activités menées au niveau de la ferme agricole ont concerné la production végétale organisée en trois saisons de culture (contre-saison froide, contre-saison chaude et hivernage), compte tenu du milieu agro-écologique dans lequel se trouve la ferme. Dans des rapports d'étape, on a décrit les différentes phases d'implantation de la ferme, à savoir l'aménagement et l'installation du réseau d'irrigation au goutte-à-goutte, sur une superficie de 4 ha. L'objectif, à travers ces activités, était de déterminer les conditions optimales de production des spéculations les plus consommées sur le plan local. Il est à signaler que pour toutes ces activités, les étudiants ont été impliqués de bout en bout.

Implantée sur un terrain relativement plat, la ferme dispose d'un sol *Dior* (ferrugineux tropical peu lessivé), sableux en surface dans sa majeure partie, à sablo-argileux en profondeur. Quelques inclusions existent, cependant, sur les parties basses, avec une couche superficielle d'environ 30 cm de sable à sablo-argileux sur le reste du profil. En outre, le sol a été en jachère depuis plus d'une décennie, ce qui lui confère une bonne aptitude au maraîchage et à l'arboriculture notamment l'aubergine, carottes, tomates, pastèques, choux, piments, arachides, etc.

Ainsi la ferme permet de développer l'entreprenariat rural et urbain par le renforcement des capacités techniques et managériales au profit des jeunes entrepreneurs. Elle permet à l'institution universitaire de générer des ressources additionnelles mais aussi aux populations environnantes de trouver un emploi. C'est un ambitieux projet qui se veut un espace de formation, tout en ambitionnant de relever les grands défis de l'agriculture sénégalaise dont le plus immédiat est d'arriver à nourrir toute la communauté universitaire. L'Etat sénégalaise affiche de grandes perspectives dans cet espace et un vaste programme d'extension et d'aménagement de la ferme est en cours et permettra de passer de 4 à 25 ha de surfaces cultivables.

Conclusion

Les villes de la vallée sont promises à un bel avenir. L'Etat et les collectivités locales affichent de réelles volontés pour arriver à bout de leurs ambitions. La gestion décentralisée des ressources locales permettront aux autorités de tutelles de redynamiser les secteurs touristiques, d'encourager les investissements privés mais aussi de valoriser les potentialités existantes. Les politiques d'aménagement de territoire combinées aux promotions de certaines localités importantes doivent renforcer la coopération régionale en vue d'apporter des réponses collectives aux problèmes urgents auxquels sont confrontées les populations (pauvreté, famine, maladies). Au-delà de ces politiques, il faudra mettre à profit les complémentarités existantes et construire de nouvelles bases pour aller dans le sens d'un développement concerté et solidaire.

Conclusion générale

Au Sénégal, l'urbanisation déclenchée pendant la période coloniale résulte de l'émergence des anciennes escales et points de traite mais aussi de la transformation des gros bourgs ruraux en centres urbains. Mais une lecture cartographique du pays permet de remarquer que la localisation des villes et leur répartition s'inscrivent dans le prolongement de la logique coloniale qui accordait plus d'importance aux zones côtières. Cette transformation a fait dessiner une trame urbaine. Des années d'indépendance à nos jours, le pays est passé d'une société à dominante rurale à une société largement urbaine (45%). Aujourd'hui, le maillage urbain continue de s'accentuer avec l'érection de plusieurs localités en commune.

La structure urbaine ne cesse de se métamorphoser. L'ampleur de l'urbanisation se traduit par un étalement spatial, une absence de cohérence dans l'élaboration et l'évolution de l'occupation du sol. Les plans d'aménagement urbain ne répondent toujours pas à la rapide croissance urbaine.

La vallée a connu, au cours de son évolution, plusieurs politiques de mise en valeur, mais l'aménagement du fleuve et la restructuration administrative et territoriale n'ont pas concouru au développement régional escompté : l'économie locale reste fragile et les villes souffrent d'un désert industriel. Seule l'industrie agro-alimentaire prédomine et reste concentrée dans le delta (la CSS à Richard Toll, la SOCAS à Savoigne et la SNTI à Dagana). Ces trois unités industrielles représentent le poumon économique de la vallée à travers le nombre important d'emplois qu'elles génèrent.

Notre analyse du réseau urbain de la vallée permet de comprendre la croissance des villes du *jeeri* et la léthargie des villes fluviales. L'évolution socio-économique au cours de ces dernières décennies montre une relative stagnation de Podor dont le développement a été limité par son enclavement, une émergence de Ndioum, une croissance de Ourossogui qui est située au carrefour des RN2 et RN3 et un développement de Richard Toll qui tire profit de la Compagnie Sucrière Sénégalaise. Cette urbanisation relativement rapide qui caractérise la vallée ne doit pas masquer le fait que ces centres urbains ont encore un caractère « rural », la proportion de la population encore engagée dans les activités primaires (agriculture, élevage, pêche) restant comprise entre 40 et 50 %. La vallée du Sénégal est une zone agropastorale où le secteur primaire reste la principale activité économique des villes.

La morphologie urbaine des communes de Richard Toll, Ndioum et Ourossogui est identique. Les quartiers les plus anciens conservent toujours les vestiges du passé et les quartiers modernes donnent l'image d'un modèle urbain dominant au Sénégal. Les extensions récentes s'effectuent le long de la RN2 qui constitue l'axe structurant des villes du *jeeri*.

Il faut souligner que l'urbanisation telle qu'elle se présente de nos jours dans la vallée est un processus évolutif en cours de formation. Elle est encore inachevée. C'est dans ce contexte qu'on a assisté à une nouvelle vague de communalisation en fin 2008. Plusieurs communes n'atteignent pas le critère de seuil démographique et ne remplissent pas le critère officiel de la fonctionnalité urbaine. La création de communes ne semble relever dans beaucoup de cas que d'une promotion administrative par l'octroi de certains services destinés à l'encadrement de leur arrière-pays. Ces communes enclavées et dépourvues de fonctions économiques, ne doivent leur statut qu'à la promotion administrative. C'est le cas des villes de Niandane, Golléré. La dynamique économique des petites et moyennes villes reste encore embryonnaire. Elles dépendent beaucoup de la nature et des potentialités économiques essentiellement basées sur les activités informelles, agricoles et commerciales.

Les communes sont des centres-relais dont l'attraction ne s'exerce qu'aux limites de leur circonscription administrative. Elles ont des activités peu différenciées. En outre, elles souffrent de leur faible niveau d'équipements urbains. Il en résulte un manque de normes urbanistiques et une insuffisance de clarté dans la distribution des infrastructures entre différentes communes.

Si les centres urbains de la vallée jouent un rôle clé dans la dynamique économique, plus particulièrement les villes routières du *jeeri*, les villes fluviales, chefs-lieux de département dépositaires du leadership administratif tirent également leur épingle du jeu à moindre échelle. Le développement local est au cœur des stratégies des acteurs qui ont la charge de la gestion des structures décentralisées. Bien qu'il soit admis que le développement local est un des gages de succès de la politique de décentralisation, l'application sur le terrain est loin d'avoir les résultats probants.

Dans cette perspective, il conviendrait de développer l'idée du multi-communalisme ou de communautés de communes complémentaires. Ainsi, les bipôles Matam-Ourossogui et Podor-Ndioum de même que le tripôle Rosso-Richard Toll-Dagana constituerait un projet ambitieux qui devrait, à terme, promouvoir les relations entre villes fluviales qui concentrent l'essentiel des services déconcentrés de l'Etat et les villes routières disposant d'une importante dynamique socio-économique. Ainsi une dynamique consensuelle pourrait être encouragée dans le cadre de l'intercommunalité prévues dans les textes sur la décentralisation.

Il s'agit d'une relation établie entre plusieurs communes en vue de gérer ensemble des services publics ou de réaliser des projets de développement en commun. En effet, l'espace intercommunal fait partie intégrante d'un territoire structuré par la géographie naturelle, par les réseaux de communication, par les échanges de biens et de personnes qui dépassent généralement les limites communales. Ainsi, les petites et moyennes villes de la vallée doivent jouer le rôle attendu de catalyseur du développement local et les liens sociaux et économiques doivent transcender les clivages entre collectivités locales. D'où l'intérêt d'une intercommunalité qui peut constituer une réponse au risque de fragmentation territoriale associée à la décentralisation et renforcer les espaces économiques fonctionnels. Dans ce contexte, on pourrait encourager la formation de communautés urbaines à l'image de l'ancienne communauté urbaine de Dakar qui regroupait l'ensemble des communes de la capitale.

La décentralisation aurait pu donner aux collectivités locales plus d'autonomie dans la gestion des affaires locales et accroître de façon significative les responsabilités des institutions et instances de base nouvellement créées. Mais cette stratégie tarde à s'imposer dans la mise en œuvre des politiques de développement local qui s'appuient largement sur les ressources et les potentialités locales. Dans les communes, des dynamiques sociales spécifiques et territorialisées semblent fournir des conditions favorables au développement local.

Cependant, il existe des limites pour articuler différents niveaux de territoires et intégrer les activités productives. A aucune échelle les territoires administratifs ne coïncident avec les territoires traditionnels : l'ancien Fouta est divisé entre le département de Podor, qui n'est pas une collectivité locale, et une bonne partie de la nouvelle région de Matam. C'est dire que la décentralisation peut souffrir de l'incohérence entre territoires administratifs et traditionnels quand on sait que la commune est un bon exemple de dynamiques sociales dans la moyenne vallée, où se mêlent l'attachement à l'identité *pulhar* et des changements liés au contexte économique, démographique et politique régional.

Du point de vue géopolitique, les communes de la vallée sont tributaires des réalités géographiques qui découlent de leur position et qui ont forcément des impacts sur leur structuration sociale, politique et économique. L'ensemble de ces facteurs fait que toutes les politiques de développement en direction des communes de la vallée, doivent être pensées en intégrant, au plus haut degré, la dimension frontalière. Ainsi, l'effet frontière entretient des économies locales complémentaires de part et d'autre du fleuve. L'économie urbaine de la vallée du fleuve Sénégal est essentiellement orientée sur les relations économiques entre le Sénégal et la Mauritanie.

De par sa position de frontière entre le Sénégal et la Mauritanie et plus largement entre l'Afrique arabo-berbère et l'Afrique noire, la vallée joue un rôle primordial dans la promotion des échanges commerciaux. Elle représente une zone transfrontalière qui joue un rôle primordial dans le processus de développement territorial et dans la perspective d'intégration régionale. Les villes transfrontalières de la vallée constituent donc une opportunité en termes d'intégration spatiale et institutionnelle de l'espace régionale.

Par ailleurs, il convient de dire que les communes disposent de ressources et d'atouts considérables pour la promotion du développement économique et social. Le développement de l'artisanat, du commerce et de la petite industrie ne pourra se faire qu'avec l'envol du secteur primaire qui est en phase de placer la vallée au cœur du développement agro-industriel du Sénégal.

Nos analyses montrent que les émigrés représentent de véritables bailleurs et une alternative au désengagement de l'Etat. Leurs points de vue sont pris en compte dans tout projet de développement visant à restructurer une quelconque entité territoriale. Grâce à leurs investissements et leur lobbying, ils ont ainsi joué un rôle important dans l'urbanisation des villes routières.

L'ouverture depuis 1989 de la deuxième université du pays à Saint Louis constitue également un atout pour l'ensemble de la vallée dans le domaine de la recherche et du développement. Il est désormais établi que des ressources humaines bien formées et hautement qualifiées sont la meilleure garantie pour un développement viable. L'environnement international, caractérisé par une économie fondée essentiellement sur le savoir, prouve chaque jour que l'éducation, en général, et l'enseignement supérieur, en particulier, constituent des facteurs déterminants de croissance économique, de création d'emploi, de compétitivité sur le marché mondial, de revitalisation socioculturelle et d'amélioration du niveau de vie des populations.

La vallée se trouve donc à l'amorce de profondes transformations qui lui promettent un bel avenir. Ces transformations doivent être poursuivies activement afin d'améliorer le niveau de développement urbain. Le fleuve Sénégal, source d'intégration, est une ressource partagée entre quatre États riverains. La circulation fluviale aurait pu jouer un rôle important dans le développement des échanges. Les tentatives de l'OMVS de rendre le fleuve navigable n'ont pas donné les résultats escomptés. Ainsi, les autorités locales et étatiques devraient s'interroger sur les relations des villes avec leur fleuve et prendre conscience du potentiel que constitue la présence de l'eau dans la ville et du rôle important qu'elle joue dans la mémoire collective. Le retournement des villes de Podor et Matam vers le fleuve pourrait ainsi être mis à contribution pour redonner une image valorisante de la vallée. Le fleuve pourrait constituer

à la fois une vitrine des villes situées sur ses berges et un élément privilégié du paysage urbain en structurant non seulement un territoire mais en privilégiant aussi de nouvelles coopérations intercommunales autour d'un projet commun et partagé. La programmation de nouveaux usages de type touristique, commercial et artisanal permettrait de développer les activités économiques des villes fluviales. La réhabilitation des quartiers bordant le fleuve, l'intégration des quartiers jusqu'ici dévalorisés et l'utilisation de la voie d'eau comme axe de transport collectif pourraient participer à la restructuration globale des villes fluviales. Dans les villes du *jeeri*, la route assure l'essentiel de la circulation des biens et personnes et permet ainsi l'intégration nationale et sous régionale à travers des courants d'échanges commerciaux. Ainsi, il existe un rapport très étroit entre les réseaux de communication et la croissance des villes. Toute modification intervenant dans le domaine du fonctionnement des réseaux de transport aura, comme conséquence, des répercussions sur le paysage urbain. En définitive, les dynamiques nouvelles ont marqué une rupture dans la configuration et le fonctionnement du système urbain traditionnel particulièrement influencé par les villes fluviales.

Bibliographie

- Africapolis, *Dynamiques de l'urbanisation, 1950-2020* : « approche géo-statistique, Afrique de l'Ouest », fiches documentaires par pays, SEDET, CNRS, 2008, 104 pages.
- Africapolis, *Dynamiques de l'urbanisation, 1950-2020* : « approche géo-statistique, Afrique de l'Ouest », rapport de l'étude, SEDET, CNRS, 2008, 124 pages.
- Ammassari S, *Gestion des migrations et politiques de développement: optimiser les bénéfices de la migration internationale en Afrique de l'Ouest*, Cahiers de migrations internationales, programme des migrations internationales, BIT, Genève, Décembre 2004, 99 pages.
- Atlas Jeune Afrique, *Atlas du Sénégal*, sous la direction de Pélissier P, Paris, 1980 et réactualisé par BA A, 1998.
- Atlas de l'Afrique, *Atlas du Sénégal*, Les Editions Jeune Afrique, Paris, 2007, 136 pages.
- Atlas national du Sénégal. Paris, IGN, 1977, 64 pages.
- Atlas des communes capitales régionales, ADM, Décembre 2008, 63 pages.
- Bach D, *Régionalisation, mondialisation et fragmentation en Afrique subsaharienne*, Paris, Karthala, 1999, 319 pages.
- Badiane M L, *La dynamique urbaine dans la vallée du fleuve Sénégal*, DEA, Université de Provence, 2003, 106 pages.
- Badiane E., *Développement urbain et dynamique des acteurs locaux : le cas de Kaolack au Sénégal*, Thèse de géographie, Université de Toulouse-le-Mirail, 2004, 393 pages.
- Bailly A, *Les concepts de la géographie humaine*, 2^e édition, Masson, Paris, 247 pages.
- Barbier B, *Villes et centres des Alpes du Sud, étude de réseau urbain*, « revue géographique des pays méditerranéens », 1969, 421 pages.
- Barro, I. et Sander C, *Etude sur le transfert d'argent des émigrés au Sénégal et les services de transfert en microfinance*, Rapport final, Genève: BIT. 2005, 50 pages
- Barry B, *Les peuples du bassin du fleuve Sénégal, traditions fondamentales et évolution, essai de synthèse*, in « Etude socio-économique du bassin du fleuve Sénégal ». Partie A : présentation générale du bassin, OMVS, 1984, pages A II.1 – A II.7.
- Barry B., *Le royaume du Waalo ; Le Sénégal avant la conquête*, Maspéro, 1972.

- Basse A., *Les différentes formes de fraude et leurs impacts négatifs prévisibles sur la filière industrielle : l'exemple de la Compagnie Sucrière Sénégalaise (C.S.S)*, mémoire de DEA de Droit de l'entreprise, Université Gaston Berger de Saint Louis, 2005, 138 pages.
- Bastié J et Dézert B, *L'espace urbain*, Masson, 1980, 381 pages.
- Becker C. et Lericollais A., *Le problème frontalier dans le conflit sénégalo-mauritanien*, Politique Africaine, n° 35, pages 149-157.
- Bertrand R., *Politique nationale d'urbanisation dans les pays en développement*, Economica, 1985, 188 pages.
- Bertrand, M, *Les villes secondaires d'Afrique Noire (1970-1997)*, « Bibliographie analytique et commentée ». Références sélectionnées avec Giraut F, Bordeaux-Talence. CEAN. Bibliographie du CEAN n°8, 1998, 133 pages.
- Bertrand M et Dubresson A, *Petites et moyennes villes d'Afrique Noire*, Khartala, Paris, 1997.
- Boutillier J L et Cantrelle P, *La moyenne vallée du Sénégal, étude socio-économique*, Paris, PUF, 1962, 268 pages.
- Bugnicourt J, *Disparités régionales et aménagement du territoire en Afrique*, Paris, A Colin, 1971, 354 pages.
- Buirel A et Dontenwill S, *L'étude comparée de quatre agglomérations de la basse vallée du Sénégal : Rosso, Richard Toll, Dagana et Gaé*, MAS, novembre 1954.
- Bredeloup S, *Les migrants du fleuve Sénégal*, revue européenne des migrations internationales, 1993, vol 9, n°1, pages 67 - 93.
- Bredeloup S, *Migrants et politiciens à Ourossogui (moyenne vallée du fleuve Sénégal) : pour quelle dynamique urbaine en petites et moyennes villes d'Afrique Noire*, Khartala, Paris, 1997, pp 279 – 304.
- Bruneau M, *L'apparition du fait urbain dans le nord de la Thaïlande* in Les Cahiers d'Outre-Mer n° 112, 1975, pages 326 - 361
- Brunet R, *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*. Paris, Reclus/La documentation française, 1993, 518 pages.
- Camara S, *L'agriculture intra et périurbaine au Sénégal : les exemples de Saint-Louis, Dakar, Thiès, Kaolack et Ziguinchor*, thèse de 3^{ième} cycle Paris VII, 1986, 272 pages.
- Chalas Y, *L'invention de la ville*, Anthropos, Paris, 2003, 199 pages.
- Chaleard J L et Dubresson A, *Villes et campagnes dans les pays du Sud. Géographie des relations*, Khartala, Paris, 1999, 258 pages.
- Chaleard J L et Pourtier R, *Politiques et dynamiques territoriales dans les pays du Sud*, Sorbonne, 2000, 255 pages.

- Champaud J, *Villes et campagnes du Cameroun de l'ouest*, Orstom, thèse, 1983, 508 pages.
- Champaud J, Lombard J, Sivignon M, *Villes secondaires et développement régional au Sénégal*, Paris, Orstom, 1985, 71 pages.
- Chauprade A, *Géopolitique : Constances et changements dans l'histoire*, 2^e édition revue et augmentée, Ellipses, 2003, 960 pages.
- Chauprade A et Thual F, *Dictionnaire de Géopolitique, Etats, Concepts, Auteurs*, 2^{ième} édition revue et augmentée, Ellipses, juin 1999, 633 pages.
- Chevalier J et Payon J P, *Au centre des villes, dynamiques et recompositions*, Harmattan, Paris, 1994, 264 pages.
- Ciss Nd A, *Monographie de la commune de Ourossogui*, direction de l'hydraulique et de l'assainissement, programme AEPAHE – UNICEF – ENDA, 2000, 17 pages.
- Cissé O, *L'argent des déchets : L'économie informelle à Dakar*, Kharthala, Paris, 2007, 165 pages.
- Claval P, *La logique des villes, essai d'urbanologue*, Paris, Litec, 1981, 623 pages.
- COLL J. L. (sous la direction de) (2005), Les services urbains liés à l'environnement, entre mondialisation et participation : regards croisés Sénégal-Maroc, Actes du Colloque International du PRUD (UNESCO 5 – 7 mai 2004), pp. 190-194
- Coquery-Vidrovitch C, *Histoire des villes d'Afrique Noire : des origines à la colonisation*, Albin Michel, 1993, 412 pages.
- Coquery-Vidrovitch C, Chanson J C, Goerg O, *Politiques d'équipements services urbains dans les villes du sud : étude comparée*, Harmattan, Paris, Budapest, Torino, 2004, 427 pages.
- Coquery-Vidrovitch C, *L'Afrique Noire de 1800 à nos jours*, PUF, Vol 1, 2005, 391 pages.
- Crousse B et Hesseling G, *Transformations foncières dans la vallée du Sénégal: enjeux politiques et ethniques*, Politique africaine, n° 55, 1994, pages 89-100.
- Conde (J.) Diagne (P.), *Les migrations internationales Sud-Nord. Une étude de cas les migrants maliens, mauritaniens et sénégalais de la vallée du fleuve Sénégal en France*, OCDE, Paris, 1994, 154 pages.
- Crousse B, Mathieu P et Seck S M, *La vallée du fleuve Sénégal: évaluations et perspectives d'une décennie d'aménagements (1980-1990)*, Khartala, 1991, 379 pages.
- Daff A T, *Des Toucouleurs originaires de la vallée du fleuve Sénégal dans la région parisienne depuis la fin de la seconde guerre mondiale*, thèse de 3^{ième} cycle, Université de Paris XIII, 1999.
- Dalaunay D, *De la captivité à l'exil, histoire et démographie des migrations paysannes dans la vallée du fleuve Sénégal*, Orstom, Harmattan, Paris, 1984, 217 pages.

Derycke P H, Huriot J M, Pumain D, *Penser la ville, Théories et modèles*, CNRS, Anthropos, Paris, 1996, 335 pages.

Dia F, *Le travail des femmes dans la commune de Richard Toll*, Dakar, Institut des Sciences de l'Environnement, 1982, 89 pages.

Diagne M, *Droit administratif local*, Dakar, IGS, 2003, 240 pages.

Diallo N F, *Relations villes/campagnes, territoires et décentralisation : Ndioum dans son environnement régional (nord du Sénégal)*, mémoire de maîtrise de géographie, Université Gaston Berger de Saint Louis, 2006, 121 pages.

Diallo S, *Dynamiques frontalières et développement local urbain dans le contexte de la décentralisation : le cas de la commune de Rosso Sénégal*, mémoire de DEA de géographie, Université Gaston Berger de Saint Louis, 2006, 80 pages.

Diop A, *Villes et aménagement du territoire au Sénégal*, thèse de doctorat d'Etat, département de géographie, Université de Dakar, 2005, 404 pages.

Diop A, *Enjeux urbains et développement territorial en Afrique contemporaine*, Karthala, Paris, 2008, 176 pages.

Diop D, *Décentralisation et gouvernance locale au Sénégal. Quelle pertinence pour le développement local ?* Harmattan, Paris, 2006, 268 pages.

Diop M C et Diouf M, *Les enjeux et les contraintes politiques de la gestion municipale au Sénégal*, Travaux et Documents de l'IEP de Bordeaux, CEAN, n° 28 pp 1 – 31.

Diop M C et Diouf M, *Pouvoir central et pouvoir local. La crise de l'institution municipale au Sénégal* p 101- 125 in Pouvoirs et cités d'Afrique noire : Décentralisations en question, Karthala, Paris, 1993, 311 pages.

Diop M C et Diouf M, *Le Sénégal sous Abdou Diouf: Etat et Société*, Khartala, Paris, 1990, 339 pages.

Diop O, *La transformation artisanale des produits de la pêche le long du littoral sénégalais : Etude géographique*, thèse de doctorat d'Etat, 2002, Université de Dakar, 443 pages.

Diouf P. D. et Guilmoto C., *Démographie et développement dans la moyenne vallée du Sénégal: présentation des premiers résultats et analyses typologiques des ménages*, Dakar, 1994, 80 pages.

Dorier-Apprill E. et Jaglin S., *Gestions urbaines : du modèle aux arrangements locaux. Introduction de « Gérer la Ville »*, numéro spécial de la revue Autrepart, IRD-Edition de l'Aube, (21), 2002, pp 5-15.

Dorier-Apprill, E. « *Gestion de l'environnement urbain et municipalisation en Afrique de l'Ouest : le cas de Mopti (Mali) »*, Autrepart, n° 21, 2002, p. 119-134.

- Dorier-Apprill, E, *Vocabulaire de la ville*, Editions du Temps, Paris, 2001, 191 pages.
- Dorier-Apprill, E, *Les très grandes villes dans le monde*, éditions du Temps, Paris, 2000, 382 pages.
- Dorier-Apprill. E et Kouyouana. A. *Vivre à Brazzaville: modernité et crise au quotidien*, Paris: Karthala, 1998, 383 pages.
- Dorier-Apprill, E. *La fragmentation urbaine instrumentalisée par le politique: le cas de Brazzaville*, communication au colloque « Des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale », Tours, 1998.
- Dubresson A et Jaglin S, *La gouvernance urbaine en Afrique subsaharienne. Pour une géographie de la régulation*, Historiens et Géographes, n°379, Paris, 2002, p 67- 75.
- Dubresson A, Raison J P, *L'Afrique subsaharienne, une géographie du changement*, Colin A, Paris, 1998, 247 pages.
- Dupuy G, *L'urbanisme des réseaux, théories et méthodes*, A.Colin, 1991, 198 pages.
- Enda Diapol, *Les dynamiques transfrontalières en Afrique de l'Ouest : Analyse des potentiels de trois « pays frontières » en Afrique de l'Ouest*, Karthala/CRDI, 2007, 219 pages.
- Fall A S, *Bricoler pour survivre. Perceptions de la pauvreté dans l'agglomération urbaine de Dakar*, Khartala, Paris, 2007, 253 pages.
- Faure M, *Réseaux de commerce « non - officiel » en Afrique de l'Ouest : caractéristiques principales, contexte économique et rôle dans le développement et la régionalisation*, dossier thématique, maîtrise de géographie, Université de Provence, 2000, 17 pages.
- Foucher M, *Fronts et frontières. Un tour du monde géopolitique*, nouvelle édition entièrement refondue, Fayard, 1991, 691 pages.
- Galaup A, *Les villages-centres du Sénégal*, Cahiers d'Outre-Mer, n° 174, 1991, pages 187-206.
- Galaup A, Timera A, *Rôle des petites villes dans le développement économique régional*, Dakar, Collège d'aménagement du territoire, 1988, 167 pages.
- Garnier J B, *La géographie urbaine*, 5^e édition, Colin A, 1997, 529 pages.
- Gay J C, *Les discontinuités spatiales*, 2^{ième} édition, Economica, Paris, 2004, 112 pages.
- Gendeau F, Gubry P et Véron J, *Populations et environnement dans les pays du Sud*, Karthala, Ceped, 1996, 308 pages.
- Giacottino J C, *La ville tropicale et ses problèmes d'environnement*, In Cahiers d'Outre-Mer n° 125, Janvier – mars 1979, pp 22 – 38.

- Giacottino J C, *Equipements socio-culturels, éléments du cadre de vie et seuil d'urbanisation dans les espaces régionaux des pays tropicaux*, In travaux et documents de géographie tropicale, CEGET n° 53, deuxième trimestre, 1985, pp 321 – 329.
- Giacottino J C, Michel P et Vennetier P, *Le fleuve Sénégal*, AUDECAM, 1980, 39 pages.
- Giacottino J C, *Richard Toll: bilan économique et humain d'une expérience rizicole*, Saint Louis, 1961, 149 pages.
- Giraut F, *Effet chef-lieu et retour du refoulé : analyse d'une refonte politico-administrative virtuelle au Niger*, Paris : UMR Prodig (coll. Graphigéo), 1999, 100 pages.
- Giraut F et Guyot S, *Les cités sud-africaines dans la course aux nouvelles fonctions de chef-lieu. Tendances nationales et stratégies locales* in Villes du Nord, villes du Sud. Géopolitique urbaine, acteurs et enjeux sous la direction de Hubert F, Paris, Harmattan, pp 307-318.
- Grégoire E, Janin P, Koechlin, Delville P L et Raynaut C, *Sahel, diversités et dynamiques des relations sociétés nature*, Khartala, 1997, Paris, 430 pages.
- Grijol K, « *Les marchés hebdomadaires : un facteur essentiel du développement économique et social au Sénégal. L'exemple du marché de Ndioum* » in *Cahiers d'Outre-Mer* (Université Michel de Montaigne, Bordeaux), n° 195, vol. 49, 1996, p. 297-316.
- Gonin P, *D'entre deux territoires. Circulations migratoires et développement entre le bassin du fleuve Sénégal et la France*, Université des sciences et Technologiques de Lille, T1, 1997, 384 pages.
- Gubry P et Guérin V, *Structures démographiques et fécondité urbaine* in Afrique contemporaine Numéro spécial, 4^{ème} trimestre 1993, p 125- 137.
- Guillon M et Sztokman N, *Géographie mondiale de la population*, Ellipses, 2000, pp 95 – 136.
- Haumont N, *L'urbain dans tous ses états, faire, vivre, dire la ville*, Harmattan, Paris, 1998, 396 pages.
- Igué J, *L'officiel, le parallèle et le clandestin. Commerce et intégration en Afrique* in « *L'Afrique de l'ouest, entre espace, pouvoir et société. Une géographie de l'incertitude* », Karthala, 2006, pp 29 – 51.
- Igué J, *Le développement des périphéries nationales en Afrique*, in *Tropiques, lieux et liens*, Paris, Orstom, 1989, pp 594-605.
- Igué J et Soule B, *L'Etat-entrepôt au Bénin : commerce informel ou solution à la crise ?* Karthala, 210 pages.
- IRD audiovisuel, *Fleuve Sénégal, les eaux du partage*, 1999, 52 minutes.

Jauray J, "Les aménagistes" face à l'environnement : l'exemple du fleuve Sénégal in « Afrique contemporaine », sous la direction de Pontie G et Gaud M, trimestriel n° 161, janvier – mars 1992, pages 217 – 224.

Kane A. F, *Les frontières et leurs conséquences en Afrique de l'Ouest, de la Mauritanie à la Guinée Conackry : espace mauritano-guinéen*, thèse d'Etat, 2010, UCAD, 6 tomes, 5 222 pages.

Kane M. M, *Evolution et traditions fondamentales des peuples de la moyenne vallée et du delta*, in « Etude socio-économique du bassin du fleuve Sénégal ». Partie A : présentation générale de la vallée, OMVS, 1984, pages A II.3 – A II.43.

Kane M L, *Les petites villes du Sahel du Sénégal*, thèse de Géographie, Grenoble I, 1989, 359 pages.

Ki-Zerbo J, *Histoire de l'Afrique noire. D'hier à demain*, Hatier, 1978, 731 pages.

Lacoste Y, *Géographie du sous-développement*, 3^e édition, PUF, Paris, 1965, 284 pages.

Lericollais A et Vernière M, *L'émigration toucouleur: du fleuve Sénégal à Dakar*, Cahiers ORSTOM, série sciences humaines, vol XII, n°2, 1975, pages 161-175.

Lericollais A, *Migration sénégalaise, la vallée du fleuve Sénégal, peuplement et migrations dans la vallée du fleuve Sénégal*, Paris, ORSTOM, Série Sciences Humaines, vol XII, n°2, 1975, pages 123 – 135.

Lévy J & Lussault M, (dir) *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003, 1032 pages.

Lugan B, *Afrique, bilan de la décolonisation*, Collection Vérités et Légendes, Librairie Académique Perrin, Paris, 1996, 304 pages.

Madiot Y, *L'aménagement du territoire*, 2^{ième} édition, Masson, 1993, 221 pages.

Mafoua P D, *Bipolarisation urbaine et décadence des fonctions régionales des centres urbains secondaires en République Populaire du Congo*, thèse de géographie, novembre, 1990, 530 pages.

Magrin G, *Les décentralisations doivent –elles prendre en compte les relations villes/campagnes ? Quelques réflexions sur Saint Louis et la vallée du fleuve*, in « L'aménagement au défit de la décentralisation en Afrique de l'Ouest », Presses Universitaires du Mirail, mars 2005, pp 162 - 179.

Magrin G, *Le développement local introuvable : Réflexions sur l'importation d'un concept au Sénégal*, GIRARDEL, 2006, 18 pages.

Magrin G, *Les relations entre collectivités locales et l'intercommunalité*, les Cahiers de GIRARDEL, n°1, GIRARDEL, UGB, Saint Louis, 2003, pp11-18.

- Mainet G, *La conquête urbaine au Sénégal*, Espaces tropicaux n°4, 1991, pages 17-26.
- Mainet G, *Création et volonté urbaines à la base. Le cas du Sénégal* in Bertrand M et Dubresson A, « Petites et moyennes villes d'Afrique », 1997, Pages 111- 123.
- Maïga M, *Le bassin du fleuve Sénégal: de la traite négrière au développement sous-régional autocentré*, Harmattan, Paris, 1995, 320 pages.
- Maïga.M, *Le fleuve Sénégal et l'intégration de l'Afrique de l'Ouest en 2011*, Paris, Karthala, 1995, 242 pages.
- Mbaye K, *Impact de l'agro-industrie sur le développement de la ville de Richard Toll (Sénégal)*, thèse de 3ième cycle, Université Sorbonne, Paris, 1986, 304 pages.
- Mbow L S, *Une lecteur des villes sénégalaises*, Annales de la faculté des Lettres et Sciences Humaines, UCAD, Dakar, n°15, 1985, pp 265- 288.
- Meagher K, *Le commerce parallèle en Afrique de l'Ouest : intégration informelle ou subversion économique*, in Lavergne R, *Intégration et coopération régionales en Afrique de l'Ouest*, Paris, Karthala- CRDI, pp 197 - 222.
- Merzoug M. S, *L'eau, l'Afrique, la solidarité ; une nouvelle espérance, l'OMVS, un cas de développement solidaire*, Présence Africaine, juin 2005, 147 pages.
- Metton A, *Le commerce urbain français*, Collection Université d'Orléans, PUF, 1984, 276 pages.
- Metton A, *Les nouveaux acteurs du commerce et leurs stratégies spatiales*, Actes du colloque européen de Brest - mars 1995, Université de Bretagne Occidentale, 1997, 353 pages.
- Metton A, *Recherches géographiques et activités commerciales*, Actes du colloque international de Paris 1985, Collection Université d'Orléans, CNRS, 1987, 336 pages.
- Meynet C, *Dynamiques et acteurs de l'urbanisation à Mopti, Mali*, Mémoire de DEA, Université de Provence, 1999, 131 pages.
- Niang D, *Gouvernance locale, maîtrise d'ouvrage communale et stratégie de développement local au Sénégal : l'expérience de la ville de Saint Louis*, thèse de Doctorat, Université de Toulouse le Mirail, 2007, 267 pages.
- Niang D, *Relances des économies locales en Afrique Occidentale : Gestion des communes du delta*, Club du Sahel, Bureau d'appui à la coopération canadienne, Partenariat Lille/Saint Louis-CCIADL, 1997, 77 pages.
- Ndao I, *Articulation entre terroirs villageois et collectivités locales dans le processus de la décentralisation : pratiques de gestion, logiques d'usage et représentation du territoire. Cas de la collectivité locale de Ross Béthio au Sénégal*, thèse de Doctorat, Université de Toulouse le Mirail, 2005, 407 pages.

Ndiaye C. O, *Diamniadio – ville neuve : pertinence d'un schéma d'aménagement pour le décongestionnement de Dakar*, DEA, Université de Saint Louis, 2005, 94 pages.

Ninot O, *Vie de relations, organisation de l'espace et développement en Afrique de l'Ouest : la région de Tambacounda au Sénégal*, thèse de doctorat de géographie, Université de Rouen, Décembre 2003, Résumé, 25 pages.

Ninot O, Lesourd M, Lombard J, « *Nouveaux espaces, nouvelles centralités – échanges et réseaux en milieu rural sénégalais* » in « Historiens et Géographes », n°379, 2002, pp 141 – 151.

Nuttal C, *Occupation de l'espace: mutation et développement dans la moyenne vallée du Sénégal. Cas de Ourossogui, département de Matam*, thèse de géographie, Rouen, sous la direction de Gallais J (1926-1998), 1989.

Osmont A, *La Banque mondiale et les villes*, Khartala, 1995, 309 pages.

Ouattara I, *Les villes et les campagnes ivoiriennes quels nouveaux liens ?* in « l'Aménagement au défit de la décentralisation en Afrique de l'Ouest », Presses universitaires du Mirail, mars 2005, pp 149-162.

Ouedraogo I, *Les relations entre les villes- marchés et le développement agricole dans le cadre de la nouvelle politique agricole au Sénégal* in USAID, conférence de l'Afrique subsaharienne sur les villes marchés et le développement rural, 1989, pp 63-80. .

Paix C, Alonso S, Bonnain R et al, *Petites villes dépendantes et sous-espaces dominés : Podor et Ndioum dans la moyenne vallée du Sénégal. L'artisanat de production et de service. Mécanismes et formes de reproduction*, Université de Paris I, IEDES, vol II, 1979, 197 p + 211 pages.

Papy L, *la vallée du Sénégal*, cahiers d'outre-mer n° 16, octobre – décembre 1951, pp 1- 48.

Paquot T, *Qu'est-ce qu'une ville ?* Revue Sciences humaines, no 70 mars 1997, p.26-27

Paulet J P, *Géographie urbaine*, Armand Colin, Paris, 2006, 315 pages.

Pélissier P, *Les paysans du Sénégal: Les civilisations agraires du Cayor à la Casamance*, MEN et CNRS, 1966, 939 pages.

Piermay J L et Sarr C, *La ville sénégalaise, une intervention aux frontières du monde*, Karthala, 2007, 246 pages.

Pourtier R, « *Petites villes et villes moyennes : développement local et encadrement étatique* » in « villes d'Afrique, Afrique contemporaine », numéro spécial, Documentation française, Paris, 1991, pp 82-97

Rosière S, *Géographie politique et Géopolitique, une grammaire de l'espace politique*, Ellipses, 2003, 319 pages.

Saint Vil J, *L'immigration scolaire et ses conséquences sur la démographie urbaine en Afrique noire : l'exemple de Gagnoa (Côte d'Ivoire)*, Cahiers d'outre Mer n° 112, 1975, pages 376- 387.

Saint Vil J, *Migrations Scolaires et urbanisation en Côte d'Ivoire*, Cahiers d'outre Mer n°133, 1981, pp 21 – 44.

Sall M, *Acteurs et pratiques de la production foncière et immobilière à Ourossogui (Sénégal)*, thèse de doctorat en Sciences sociales, Université catholique de Louvain, 2004, 259 pages.

Samson A, *L'urbanisme face aux problèmes du développement. L'exemple des villes secondaires du Sénégal*, Industries et travaux d'outre-mer, n° 252, 1974, pp 977-985.

Santoir C, *Les peuls "réfugiés", les peuls mauritaniens réfugiés au Sénégal*, Orstom, Dakar, 1990, pp 577 - 603.

Santoir C, *D'une rive l'autre. Les Peul mauritaniens réfugiés au Sénégal (départements de Dagana et de Podor)*, Cahiers des Sciences humaines, 29(1), 1993, pp 195- 229.

Schimitz J, *Cités noires : les républiques villageoises du Fuuta Tooro (vallée du fleuve Sénégal)* in « Cahiers d'Etudes Africaines » n° 133-135, Paris, 1984, pp 420-458.

Sautter G, *Réflexion sur les petites villes dans les pays en voie de développement* in « Travaux et Documents », (Géographie tropicale n°45, 1978), pp 393-420.

Seck A et Mondjannagni A, *L'Afrique Occidentale*, PUF, 1975, 298 pages.

Seck A, *Dakar, métropole ouest africaine*, Dakar, IFAN, 1970, 516 pages.

Seck A, *Les escales du fleuve Sénégal*, Revue Géographique Afrique Occidentale, n° 1-2 pp 71 – 118.

Sinou A, *Comptoirs et villes coloniales du Sénégal. Saint Louis, Gorée, Dakar*, Karthala, Orstom, Collection « Hommes et Sociétés », Paris, 1993, 364 pages.

Sow D M, *Les transformations urbaines dans les villes du Sud : l'exemple de Saint Louis du Sénégal*, thèse de géographie, Université de Toulouse – Le Mirail, Décembre 2005, 301 pages.

Stren R. E et White R. R, (sous la direction), *Villes africaines en crise*, Harmattan, 1993, 344 pages.

Sy K, *Agro-industrie et développement local : le cas de la CSS dans son environnement régional*, mémoire de DEA, Université Paris I, Girardel-Corus, 2005.

Touré M et Fadayomi T O, *Migration et urbanisation au sud du Sahara*, Codesria, Dakar, 1993, 335 pages.

Tymowski M, *Le territoire et les frontières du Songhaï à la fin du XVème et XVIème siècle. Le problème du centre et des territoires périphériques d'un grand Etat de l'Afrique occidentale* in « Des frontières en Afrique du XIIème au XXème siècle », Bamako, 1999, Unesco, 313 pages.

Université de tous les savoirs sous la direction de Michaud Y, *Géopolitique et Mondialisation*, volume 19, Odile Jacob, 2002, 340 pages.

Van Chi Bonnardel R, *Saint Louis du Sénégal : mort ou naissance ?* L'Harmattan, Paris, 1992, 423 pages.

Van Chi Bonnardel R, *Le réseau routier sénégalais*, bulletin de l'IFAN, tome XXXIII, série B, n° 2, Dakar, 1971, pages 299 – 337 pages.

Van Chi Bonnardel R, *La vie de relation au Sénégal, la circulation des biens*, mémoire IFAN n°90, Dakar, 1978, 927 pages.

Vandermotten C, *Géopolitique, de la vallée du Sénégal, les flots de la discorde*, Etudes africaines, Harmattan, 2004, 166 pages.

Vennetier P, *Les villes d'Afrique tropicale*, Masson, Paris, 214 pages.

Vennetier P, *Le développement urbain en Afrique tropicale. Considérations générales*, Cahiers d'Outre Mer n° 85, 1969, pp 5 – 62.

Vernet J, *Pays du Sahel, du Tchad au Sénégal, du Mali au Niger*, Autrement – Série Monde HS n° 72, Paris, 1994, 231 pages.

Wade C. S, *Recomposition urbaine dans la vallée du Sénégal, déclin des escales fluviales et émergence de bourgs de l'intérieur (Richard Toll, Ndioum, Ourossogui)* in « Mélange offert au professeur Cheikh BA », tome I, 2003, pp 317-327.

Wade C S, *Saint Louis, la crise de sa croissance urbaine récente*, thèse de 3^{ième} cycle de géographie, Université de Dakar, 1995, 282 pages.

War B, *Relance des économies locales en Afrique Occidentale : contribution du secteur informel à l'économie du département de Dagana*, Club du Sahel, 1997, 20 pages.

War B, Sy M D et Perret C, *Enjeux et perspectives pour la relance des filières agroalimentaires dans le delta et la basse vallée du fleuve Sénégal*, OCDE, mars 2004, 66 pages.

Yapi-Diahou A, *Baraques et Pouvoirs dans l'agglomération abidjanaise*, Villes et Entreprises, l'Harmattan, 2000, 456 pages.

Yapi-Diahou A., *Les politiques urbaines en Côte d'Ivoire et leurs impacts sur l'habitat non planifié précaire : l'exemple de l'agglomération d'Abidjan* ; Thèse pour le Doctorat d'Etat ès Lettres et Sciences Humaines, Université de Paris VIII Saint-Denis, 1994, 718 pages.

Documents collectés lors de mon séjour sur le terrain

Les informations obtenues au cours de mon voyage sur terrain sont essentiellement tirées de la documentation locale et des renseignements notés lors des entretiens avec les personnes ressources et la population locale. C'est ainsi que je suis rentré sur Marseille avec les documents suivants :

- ADM, Audit urbain de la ville de Podor, Rapport final, Août 2002, pages 1 - 43.
- ADM, Audit organisationnel et financier de la commune de Richard Toll, Vol II, rapport définitif, février 2001, pages 7 - 81.
- ADM, Audit urbain de la ville de Matam, rapport final, Août 2000, pages 1 – 43.
- ADM, Audit urbain, financier et organisationnel de la commune de Golléré, rapport définitif, décembre 2000, pages 1- 52.
- ADM, Audit urbain, organisationnel et financier de la commune d'Ourossogui, vol II, audit urbain, rapport final, Dakar, septembre 2001, pages 5–87.
- ADM, Audits urbain, organisationnel et financier de la commune de Ndioum, vol II, audit urbain, version finale, septembre 2000, pages 10 – 46.
- ARD, Bilan diagnostic de la commune de Golléré, rapport définitif, 2004, 39 pages.
- ARD, PIC de la commune de Niandane, Avril 2004, 128 pages.
- ARD, PIC de la commune de Richard Toll (2007- 2011), 2006, 120 pages.
- ARD, PIC de la commune de Podor (2007-2011), septembre 2006, 65 pages.
- ARD, PIC de la commune de Rosso Sénégal, 2004, 97 pages.
- ARD, PIC de la commune de Ndioum, 2004, 114 pages.
- ARD, PIC de la commune de Dagana, Diagnostic, 2004, 159 pages.
- DAT (Direction de l'Aménagement du Territoire) Saint Louis. Document de synthèse du rapport d'avant-projet régional d'Aménagement du territoire, 1994.
- DAT, Monographie de la région de Matam, rapport final, septembre 2004, 119 pages.
- DPS (Direction de la Prévision et des Statistiques), MEFP, *Recensement général de la population et de l'habitat (RGPH), région de Saint Louis, rapport régional*, 2000, résultat provisoire, 22 pages.
- DPS, MEFP, *Troisième recensement général de la population et de l'habitat (RGPH-III) du Sénégal*, rapport national de présentation, ANDS, décembre 2006, 122 pages.
- Esquisse du Plan National d'Aménagement du Territoire, ministère de l'intérieur, Direction de l'Aménagement du territoire, novembre 1989, 232 pages.

- OMVS, Etude socio- économique du bassin du fleuve Sénégal. Partie E : interprétation des résultats dans le domaine du développement rural, 1984.
- OMVS, Etude socio-économique du bassin du fleuve Sénégal. Partie B : le milieu rural traditionnel, 1984
- OMVS, Etude socio-économique du bassin du fleuve Sénégal. Partie A: présentation générale de la vallée, 1984, pages A. II.33 – A. II. 43.
- OMVS, Etude macro- économique d'un programme de développement intégré du bassin du fleuve Sénégal, rapport de troisième phase, version définitive, Sénégal, 1994.
- PRDI (Plan Régional de Développement Intégré) de la région de Saint Louis 2000-2005, perspectives et stratégies de développement, tome II, décembre 2000, 84 pages.
- PRDI de la région de Saint Louis 2000-2005, diagnostic socio-économique régional, tome I, décembre 2000, 130 pages.
- PDU (Plan Directeur d'urbanisme) des villes du fleuve : *Rosso, Synthèse des données d'urbanisme*, Juin 1984.
- PDU des villes du fleuve : *Matam, synthèse des données d'urbanisme*, septembre 1982, pages 24 – 28.
- Résultats du 3^{ième} RGPH 2002, rapport national de présentation, ANSD, Sénégal, décembre 2006, 122 pages.

Annexes

Annexe 1 : Listes des autorités rencontrées

Agents techniques	Fonctions	Lieux	Résultats obtenus
Mr Djibril DIA	Directeur de la planification	Matam	Entretiens
Mr NIASS	Directeur de la statistique	Saint Louis	Résultats recensements 2002
Mr TRAORE	Directeur de la Statistique	Matam	Entretien
Mr S L MBAYE	Coordinateur partenariat régions NPC/SL	Saint Louis	PIC des communes de la région de Saint Louis et le PRDI
Mr A GUEYE	Cartographe à l'ARD	Saint Louis	Cartes des communes de Saint Louis
Mr A NDIAYE	Coordonateur à l'ARD	Saint Louis	PRDI : perspectives
Mlle SYLVETTE	Responsable projet Mère/Enfant	Dagana	Photographie aérienne de Dagana
Mr I NDIAYE	Directeur DUA	Matam	Entretiens et PDU de l'ancienne région de Saint Louis

Mr C DIOP	Directeur DAT	Matam	Entretien
-----------	---------------	-------	-----------

ACTEURS ET ELUS LOCAUX	Fonctions	Lieux	Résultats obtenus
Mr BASS	Maire	Ourossogui	Pic et Entretien
Mr C SADIBOU	Conseiller municipal	Rosso	Guide visite
Mr LAM	1 ^{er} adjoint au maire	Golléré	Entretien
Mr LY	Maire	Niandane	Entretien
Mr P BIRAHIM	Conseiller municipal	Rosso	Guide visite
Mr A A FALL	1 ^{er} adjoint au maire	Rosso	Entretien
Mr O SY	Conseiller municipal	Ndioum	Entretien guide visite
Mr A DIOP	Commerçant	Richard Toll	Entretien
Mr PAPIS	Artisan serrurier	Richard Toll	Entretien
Mr A DIAW	Artisan photographe	Ourossogui	Entretien
Mr H DIALLO	Conseiller municipal	Ndioum	Entretien guide visite

Annexe 2: Hiérarchie fonctionnelle des communes du Sénégal

Communes	Population en 2002	Population totale	Pourcentage	Niveau dans la hiérarchie
Dakar	955 897			
Pikine	768 826			Agglomération
Guédiawaye	258 370	2 192 370	53,5%	Dakaroise
Bargny	36 516			
Rufisque	143 281			
Sébikotane	18 582			
Diamniadio	10 898			
Ziguinchor	153 269			
Kaolack	172 305			
Saint Louis	154 555			Métropoles
Thiès	237 849	955 167	23,5%	d'équilibre
Louga	73 662			
Diourbel	95 984			
Tambacounda	67 543			
Kolda	53 921			
Fatick	23 149			pôles de
Mbour	153 503			développement
Podor	9 472	308 143	7,5%	régional
Bignona	25 477			
Richard Toll	42 621			
Sédhiou	18 465			
Vélingara	20 806			
Kédougou	16 672			
Bakel	10 653			
Joal Fadiout	32 991			
Oussouye	4 052			Centres
Foundiougne	4 935			
Tivaouane	38 213			Secondaires
Kaffrine	25 768	328 383	8%	
Nioro	13 976			
Bambey	21 250			
Dagana	18 205			
Mbacké	51 124			
Linguère	11 667			
Gossas	10 548			
Kébémer	14 438			
Matam	14 620			

Sokone	11 124				
Guinguinéo	12 973				
Koungheul	14 029				
Khombole	11 574				
Mékhé	15 291				
Dahra	26 486				
Goudomp	11 013				
Ourossogui	13 177				
Ndioum	12 407				centres
Thilogne	8 425	309 848	7,5%		
Sémmé	4 492				
Waoundé	8 041				
Kanel	8 997				intermédiaires
Dioffior	8 388				
Thionk Essyl	8 006				
Marsassoum	6 410				
Nguékhokh	16 911				
Thiadiaye	10 262				
Passy	6 177				
Kahone	5 405				
Ndoffane	9 476				
Gandiaye	9 426				
Golléré	5 134				
Niandane	4 521				
Rosso	9 328				
Diawara	7 524				
Mboro	11 809				
Pout	16 785				
Kayar	16 257				
Ranérou	1 262				

Source : Tableau de bord des communes, DCL/ MINT, DUA/ MUH et DAT/ MEFP, 1993.
 Réactualisé en fonction des résultats du troisième recensement général de la population et de l'habitat de décembre 2002.

Annexe 3: Les 46 nouvelles communes créées en 2008

Communes	Population en 2002
Karang	2 634
Soum	-
Birkilane	4 196
Nganda	1 597
Malem Hodar	-
Keur Madiabel	5 397
Salemata	1 100
Saraya	1 337
Dabo	1 952
Salikégné	686
Saré Yoba Diéga	1 440
Pata	1 140
Kounkané	2 742
Diaobé-Kabendou	-
Médina Yora Foulah	996
Bounkiling	2 651
Madina Wandifa	4 126
Diattacounda	3 112
Kothiary	3 429
Samine	2 825
Tanaff	2 829
Diannah Malary	1 403
Aéré Lao	-
Bodé Lao	2 239
Galoya Toucouleur	5 797
Démette	2 345
Guédé Chantier	3 031
Mboumba	5 470
Pété	2 461
Walaldé	4 076
Mpal	-
Gaé	7 169
Ross Béthio	5 816
Kompentoum	6 852
Malem Niani	1 675
Ngaparou	5 735
Popeguine	3 334

Diouloulou	2 725
Somone	3 702
Saly Portudal	20 000
Kidira	3 829
Dembakané	5 773
Hamady Hounaré	9 272
Sinthiou Bamambé-Banadj	12 059
Goudiry	5 001
Guéoul	4 724

NB : Les communes en gras sont celles qui sont situées dans la vallée du fleuve Sénéga.l

Annexe 4: La répartition des véhicules par genre et par région en 2007

	DAKAR	THIES	SAINT LOUIS	MATAM
Autocars	8 366	1 653	449	33
Camions	11 286	1 884	665	21
Camionnettes	23 452	2 811	1 293	48
Motocycles	2 343	212	49	1
Semi remorques	6 022	889	215	4
Tracteurs	4 837	812	192	5
Véhicules particuliers	139 663	16 045	5 045	88
VéloMOTEUR	6 492	70	98	5
Véhicules transports	188	1	-	-

Source : direction des transports terrestres, 2008

Annexe 5: La répartition des véhicules par catégorie et par région en 2007

	DAKAR	THIES	SAINT LOUIS	MATAM
Autobus urbains	134	-	1	-
Autocars de location	24	-	-	-
Autocars interurbains	4 373	1 712	535	48
Autocars personnels	599	164	1	-
Autocars urbains	3 326	124	1	-
Camions	7 128	1 724	600	18
Camionnettes	21 467	2 409	1 183	35
Minibus urbains	349	-	-	-
Remorques semi urbains	5 996	884	199	4
Taxis interurbains	1 598	1 529	792	8
Véhicules particuliers	131 757	13 159	2 800	84
Taxis urbains	16 044	1 911	1 549	1

Source : Direction des transports terrestres, in ANDS, 2008.

Annexe 6: Décret portant création des GDS

Arrêté ministériel n° 4940 en date du 24 juillet 2003, portant agrément de « Grands Domaines du Sénégal » au statut de l’entreprise franche d’exportation.

Article premier. – L’agrément au statut de l’entreprise franche d’exportation est accordé à « Grands Domaines du Sénégal » dans le cadre de ses activités de production maraîchère et fruitière à Saint Louis et dans la zone des Niayes à Dakar.

Article 2. – « GRANDS DOMAINES DU SENEGAL » s’engage à déposer :

- une déclaration fiscale annuelle, à la Direction Générale des Impôts et des Domaines ;
- une déclaration mensuelle du chiffre d’affaires à la Direction Générale des impôts et des Domaines ;
- des déclarations pour toutes les importations et les exportations à la Direction Générale des Douanes ;

- les statistiques comptables et financières de l'entreprise à la Direction chargée des statistiques ;
- les états financiers annuels certifiés par un cabinet comptable agréé ainsi que les états de répartition des ventes des produits finis à l'exportation et dans le marché national à l'Agence nationale chargée de la Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux (APIX).

Article 3. - « GRANDS DOMAINES DU SENEgal » est tenue de réaliser tous les ans 80% de son chiffre d'affaires annuel à l'exportation.

Article 4. - Les avantages octroyés à « GRANDS DOMAINES DU SENEgal » prennent effet à partir de la date de signature du présent arrêté.

Article 5. – Le non respect d'une des obligations et engagements souscrits est sanctionné conformément à l'article 17 de la loi instituant le statut de l'entreprise franche d'exportation.

Article 6. – Le Directeur Général des Douanes, la Direction Générale des Impôts et Domaines et le Directeur Général de l'APIX sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au journal officiel.

Annexe 7 : Répartition des infrastructures et équipements par quartiers à Richard Toll

Quartiers	Infrastructures et équipements
Escale	4 écoles primaires à cycle complet 1 école élémentaire privée 1 école arabe 1 agence de la Sde 1 garderie communautaire 1 hôtel de ville 1 hôtel (hôtel le Gîte d'Etape)

	<p>2 auberges (l'auberge de la Cité et la Taouey)</p> <p>1 centre médico-social en construction</p> <p>1 marché central</p> <p>1 dépôt de gaz</p> <p>1 clinique vétérinaire</p> <p>2 cliniques dentaires</p> <p>1 centre de santé</p> <p>3 pharmacies</p> <p>3 banques</p> <p>6 mutuelles d'épargne et de crédit</p> <p>2 stations service Shell</p> <p>1 service départemental de l'urbanisme et de l'habitat</p> <p>1 siège de la police municipale</p> <p>1 service départemental des Eaux et Forêts</p> <p>1 grande mosquée</p> <p>1 antenne relais de l'opérateur de téléphonie : Tigo</p> <p>2 stations radio : Sud Fm et Dunya Fm</p> <p>1 brigade de gendarmerie</p> <p>3 décortiqueuses artisanales de riz</p>
--	---

	<p>1 gare routière</p> <p>2 jardins publics</p> <p>1 salle des fêtes</p> <p>1 centre départemental de formation professionnelle</p> <p>1 centre de gestion d'économie rurale du Walo</p> <p>1 centre de secours des Sapeurs Pompiers</p> <p>2 foyers des jeunes</p> <p>1 gare routière</p> <p>2 labos photos</p>
Ndiao	<p>1 école primaire</p> <p>1 école arabe</p> <p>1 garderie communautaire</p> <p>1 grande mosquée</p> <p>1 digue de protection</p> <p>1 château d'eau</p> <p>1 forêt classée</p> <p>1 foyer des jeunes</p>
Ndiangué	<p>1 poste de santé</p> <p>1 école primaire publique</p>

	<p>1 école arabe</p> <p>1 garderie communautaire</p> <p>1 grande mosquée</p> <p>1 foyer des jeunes</p>
Taouey	<p>1 poste de santé</p> <p>1 école élémentaire publique à cycle complet</p> <p>1 école élémentaire à cycle incomplet</p> <p>1 casier de la Css</p> <p>1 usine de la Css</p> <p>1 Cem</p> <p>2 terrains de sport</p> <p>1 château d'eau</p> <p>1 pont</p> <p>1 station de pompage de eaux</p> <p>2 écoles arabes</p> <p>1 grande mosquée</p> <p>1 case des tout petits</p> <p>1 district de la Senelec</p> <p>1 foyer des jeunes</p> <p>1 cimetière</p>

Thiabakh	<p>1 poste de santé</p> <p>1 garderie communautaire</p> <p>1 école primaire</p> <p>1 école arabe</p> <p>1 foyer des jeunes</p> <p>1 station piscicole</p> <p>1 station de traitement des eaux de la SDE</p> <p>1 grande mosquée</p>
Khouma	<p>4 écoles élémentaires</p> <p>2 écoles arabes</p> <p>1 garderie d'enfants</p> <p>1 case des tout petits</p> <p>2 postes de santé</p> <p>2 cimetières</p> <p>1 forêt classée</p> <p>2 foyers des jeunes</p> <p>1 Cem</p> <p>1 zone d'aménagement concerté</p> <p>1 stade municipal</p>

	1 nouvelle gare routière
	1 agence de la Sonatel
	1 marché central
	1 marché secondaire

Source : PIC de Richard Toll

Annexe 8 : Situation des groupements féminins de la commune de Ourossogui

Nom du groupement	Date de création	Nbre d'adhérents	Secteurs d'activités	Contraintes
Fedde Bantaro Ouro Mango	1997	55	Petit commerce, maraîchage, alphabétisation	Manque d'appui financier, de formation et de suivi
Fedde Yirlabé	1997	6	Petit commerce, maraîchage, alphabétisation	Manque d'appui financier, de formation et de suivi
Bocar Bandji	1997	55	Petit commerce, maraîchage, alphabétisation	Manque d'appui financier, de formation et de suivi

Ourossogui I	1983	80	Petit commerce, maraîchage, alphabétisation	Manque d'appui financier, de formation et de suivi
Union communale des GPF de Ourossogui		638	Petit commerce, maraîchage, alphabétisation	Manque d'appui financier, de formation et de suivi
GPF Elisabeth Diouf	1997	69	Petit commerce, maraîchage, alphabétisation	Manque d'appui financier, de formation et de suivi
Ngaré Ha Doutène	1997	52	Petit commerce, maraîchage, alphabétisation	Manque d'appui financier, de formation et de suivi
Lewal Moderne 1	1997	77	Petit commerce, maraîchage, alphabétisation	Manque d'appui financier, de formation et de suivi

Fedde Kawral l'Islam	1997	77	Petit commerce, maraîchage, alphabétisation	Manque d'appui financier, de formation et de suivi
Sérigne Thiam	1997	51	Petit commerce, maraîchage, alphabétisation	Manque d'appui financier, de formation et de suivi
Aminata Mbengue Ndiaye	1997	61	Petit commerce, maraîchage, alphabétisation	Manque d'appui financier, de formation et de suivi

Source : Audit urbain de la commune de Ourossogui,

Table des matières

Remerciement	3
Avant-propos.....	4
Sommaire	5
Liste des sigles	6
Introduction générale	8
Généralités théoriques.....	8
Les limites de la comparaison internationale	10
Les critères sénégalais de définitions de l'urbain et leurs enjeux	11
La place des petites et moyennes villes africaines dans la littérature scientifique	12
La place des petites et moyennes villes au Sénégal et justification de l'objet d'étude....	13
Méthodologie.....	16
Plan	20
Partie I : Les facteurs de la dynamique urbaine le long de la vallée du fleuve Sénégal	22
Chapitre I: La géohistoire d'un axe d'urbanisation	24
I /Situation de la vallée avant les politiques de développement	29
I.1/ La vallée, un cadre naturel soumis aux aléas climatiques	30
I.2/ La vallée, un creuset de civilisations et de brassage ethnique	30
II/ La vallée du fleuve Sénégal, berceau de royaumes et d'empires	31
II.1/ L'empire du Ghana, première entité étatique en Afrique Occidentale.....	31
II.2/ L'empire du Mali	32
II.3/ Le royaume du Tékrour.....	34
II.4/ Le Fouta Toro, un Etat théocratique	35
II.5/ Le royaume du Oualo.....	35
III/ Les anciennes escales fluviales, berceau de l'actuel réseau urbain de la vallée.....	37
III.1/ Le fleuve Sénégal, porte d'accès à la pénétration coloniale en Afrique soudanienne	37
III.2/ Intérêts politiques des colonisateurs vis-à-vis de l'aristocratie toucouleur	38
III.3/ La vallée sous l'ère de la traite atlantique	39
III.4/ Les escales fluviales, piliers de l'économie de traite	41
IV/ Les politiques coloniales vis-à-vis de la vallée	42
IV.1/ Le delta, siège des premières expériences agricoles de la vallée	42
IV.2/L'union hydroélectrique africaine	43
IV.3/ La Mission d'aménagement du fleuve Sénégal (MAS).....	44
IV.4/ Le quasi abandon de la vallée	45
Conclusion	46
Chapitre II : Un environnement géopolitique conflictuel : des villes de frontière	48
I/ Les enjeux d'un fleuve frontalier	48
I.1/ La frontière, une vieille revendication.....	50

I.2/ La dimension géopolitique du fleuve	53
I.3/ le fleuve Sénégal, un trait d'union ethnique	54
I.4/ Un fleuve international	56
I.5/Les conflits fonciers et frontaliers sur les deux rives du fleuve	57
II/ Les événements sanglants de 1989	58
II.1/ Le statut des réfugiés, un imbroglio diplomatique.....	60
II.2/ L'impact de l'expulsion des négro-mauritaniens sur la rive gauche.....	62
III/ Les problèmes frontaliers, un handicap à l'intégration régionale	64
III.1/ Une stabilité durable, condition sine qua non d'une intégration	64
III.2/ La coopération sous-régionale, une étape vers l'intégration	65
Conclusion	68
Chapitre III: La vallée, un axe d'urbanisation dynamique	70
I/ Diversité des implantations urbaines	70
I.1/ Une inégale répartition de la population urbaine de la vallée	73
I.2/ La configuration des sites urbains : entre waalo et jeeri.....	76
I.3/ Une inégale répartition de la population urbaine selon le site fluvial ou routier	78
I.4/ Des générations urbaines	79
I.4.1/ Les anciennes escales du fleuve Sénégal	79
I.4.2/ Richard Toll, une ville agro-industrielle	81
I.4.3/ Une nouvelle génération de communes	81
- Les nouvelles communes situées sur le <i>waalo</i>	84
- Les nouvelles communes du <i>jeeri</i>	84
II/ La dynamique actuelle des communes de la vallée	85
II.1/ Des dynamiques contrastées	86
II.1.1/De leur création à la fin du 20 ^{ème} siècle	86
II.1.2/ Les dynamiques actuelles	87
II.2/Les facteurs de croissance urbaine.....	87
III/ L'extension périphérique des villes	90
IV/ L'intercommunalité, facteur de complémentarité fonctionnelle	93
IV.1/ Le tripôle Rosso-Richard Toll-Dagana.....	94
IV.2/ Les bipôles Podor-Ndioum et Matam-Ourossogui.....	95
Conclusion	95
Chapitre IV: Un environnement économique redynamisé par les politiques sous-régionales et nationales d'aménagement et de développement	97
I/ Les politiques régionales de développement de la vallée	97
I.1/ Le Comité Inter Etats (1963 – 1968).....	97
I.2/ L'Organisation des Etats Riverains du Sénégal (1968 – 1971)	98
I.2.1/ Des objectifs ambitieux	99
I.2.2/ Un bilan positif en terme d'aménagement	99

I.3/ L'Organisation pour la Mise en Valeur du fleuve Sénégal	100
I.3.1/ Les objectifs de l'OMVS	100
I.3.2/ Les réalisations de l'OMVS	101
I.3.2.1/ La réalisation des infrastructures régionales de base	101
I.3.2.2/ La réalisation des objectifs sectoriels.....	103
- La navigation.....	103
- L'irrigation.....	104
- L'énergie.....	104
- La gestion de l'environnement.....	104
II/ Les politiques nationales de développement	105
II.1/ La SAED	105
II.1.1/ La mission de la SAED	106
II.1.2/ La SAED dans la politique économique de la vallée	108
II.2/ Le programme de Développement de la Rive Gauche.....	108
II.2.1/ Les objectifs du PDRG.....	109
II.2.2/ Le bilan du PDRG.....	110
II.3/ Le plan régional de développement intégré (PRDI)	110
II.3.1/ Les objectifs du PRDI	111
II.3.2/ La politique industrielle et artisanale du PRDI	112
III/ La route nationale n°2, facteur de désenclavement et de croissance urbaine	112
III.1/ Un réseau routier déficient.....	115
III.2/ Un parc automobile vétuste.....	116
III.3/ Le rôle du réseau routier dans le désenclavement du « jeeri »	117
III.4/ Le rôle du réseau routier dans l'économie urbaine de la vallée	118
IV/ L'agro-industrie, facteur de croissance urbaine dans la vallée	119
Conclusion	121
Partie II: Diagnostic de la nouvelle dynamique urbaine	122
Chapitre V : Richard Toll, une ville née autour de l'agro-industrie	124
I/ Un pôle économique d'envergure nationale	125
I.1/ La Compagnie Sucrière Sénégalaise, le fleuron économique national.....	127
I.2/ Le commerce, un secteur encore mal structuré.....	131
I.2.1/ Une économie locale marquée par l'importance de la contrebande	132
I.2.2/ Activités commerciales tributaires du secteur primaire	133
I.2.3/ Les équipements marchands déficients.....	134
I.3/ L'artisanat, un secteur d'appui à l'économie	141
I.4/ Un transport intra urbain dominé par l'hippomobile.....	142
II/ Une croissance démographique rapide	144

II.1/ L'évolution de la population de Richard Toll.....	145
II.2/ Une dynamique démographique liée à l'essor économique de Richard Toll	148
III/ Un développement spatial contraignant	149
III.1/ Les contraintes du site communal	153
III.2/ Une structure urbaine éclatée	154
Conclusion	157
Chapitre VI: Ndioum, une ville émergente du jeeri.....	158
I/ Une dynamique urbaine en évolution constante	160
I.1/ L'organisation spatiale de la commune	160
I.2/ L'évolution spatiale.....	163
I.2.1/ Les différentes phases de la croissance spatiale.....	163
I.2.2/ Une faible densité d'occupation du sol.....	165
- L'habitat régulier	166
- L'habitat irrégulier	166
II/ Une population en évolution et inégalement répartie dans la commune.....	167
II.1/ Une population inégalement répartie dans l'espace communal.....	168
II.2/ Une population jeune et en majorité <i>Halpular</i>	169
II.2.1/ Structure par sexe et par âge	169
II.2.2/ La répartition ethnique et socioprofessionnelle de la population	170
III/ Ndioum, une urbanisation récente	172
III.1/ La place de Ndioum dans la hiérarchie urbaine de la vallée	172
III.2/ Les atouts de la commune : la RN2 et sa position géographique	173
III.2.1/ Rôle de la route dans l'économie locale.....	174
III.2.2/ Rôle de la route dans l'aménagement de Ndioum	174
III.3/ L'influence de Ndioum dans la vallée	175
III.3.1/ Le commerce, un facteur de polarisation	177
III.3.2/ Des infrastructures d'envergure régionale.....	178
III.3.3/ La dynamique culturelle de Ndioum.....	182
Conclusion	182
Chapitre VII: Ourossogui, ville carrefour entre le jeeri, le waalo et le Ferlo	184
I/ Un pôle économique régional	185
I.1/ Les atouts de l'importance économique de la commune.....	185
I.2/ la dynamique économique	187
II/ Une dynamique démographique hétérogène	188
II.1/ La croissance de la population de Ourossogui	189
II.2/ L'impact de la migration sur la croissance de Ourossogui.....	190
II.3/ L'importance de la population de Ourossogui dans la démographie de la région	191
III/ Un paysage urbain formé autour du carrefour routier	194

III.1/ La structure urbaine	195
III.1.1/ Le développement spatial de Ourossogui.....	195
III.1.2/ Un habitat à caractère rural.....	196
III.1.3/ La voirie	199
III.1.4/ La place des équipements urbains dans l'occupation du sol	199
III.2/ L'évolution spatiale de Ourossogui	204
III.3/ Un carrefour routier	207
Conclusion	209
Chapitre VIII: Des villes plus dynamiques que leur chef lieu de département en matière de fonctionnalité urbaine.....	210
I/ Des villes dépourvues de fonctions administratives.....	210
I.1/ Les similitudes entre Ndioum et Ourossogui.....	211
I.2/ Les atouts de Ourossogui sur Ndioum	212
I.3/Les contraintes spatiales à Matam.....	213
II/ Des équipements urbains de base déficitaires	214
II.1/ Les équipements marchands, facteurs de structuration urbaine.....	215
II.2/ Le marché, un stimulant économique	216
II.3/ Ndioum, une ville-marché.....	217
III/ Une quasi polarisation des infrastructures socio-collectives départementales.....	218
III.1/ L'émergence de Ndioum, facteur de déclin de Podor.....	219
III.2/ Le bipôle Matam – Ourossogui, concurrence ou complémentarité ?	221
III.3/ Dagana, versus Rosso, le déclin d'une ancienne cité coloniale.....	224
III.4/ Rosso, une plaque tournante du trafic sénégal-mauritanien	228
Conclusion	230
Partie III : Facteurs politiques des dynamiques urbaines et perspectives de développement	232
Chapitre IX : Les différentes politiques de développement urbain initiées	235
I/ Les différentes réformes communales mises en place depuis la colonisation	235
I.1/ Les réformes administratives et territoriales.....	236
I.2/ L'aménagement du territoire	240
II/ Les politiques de décentralisation et de développement local.....	242
II.1/ La commune comme collectivité locale.....	243
II.1.1/ L'évolution du statut de la commune	244
- De 1960 à 1990 :	244
- De 1990-1996 :	245
II.1.2/ La municipalité	246
- Le maire représentant de la commune	247
- Le maire représentant de l'Etat.....	247
II.2/ Les nouvelles politiques de développement communal	250

II.2.1/ Les compétences des communes	251
- Les compétences générales	251
- Les compétences transférées	251
II.2.2/ Les contraintes	254
III/ La restructuration administrative de la rive gauche du fleuve Sénégal de 2002	259
III.1/ Une nouvelle réforme administrative et territoriale de la vallée	259
III.2/ Atouts et contraintes de ces réformes	262
III.3/ Une restructuration diversement appréciée	263
IV/ Les politiques et actions d'appui au développement local.....	264
IV.1/ L'action des partenaires au développement	265
IV.2/ La coopération décentralisée.....	268
IV.3/ Les mouvements associatifs, véritables piliers de développement local	271
Conclusion	272
Chapitre X : Les dynamiques économiques privées spontanées	273
I/ La place du secteur informel dans l'économie locale	273
I.1/ Le commerce de proximité, pilier de l'économie locale	274
I.2/ La promotion de l'économie populaire	276
I.3/ Quelques exemples d'activités informelles	276
II/ Le secteur informel, une dynamique relationnelle.....	277
II.1/ Le secteur informel, une dynamique féminine	279
II.2/ Les changes informels, une activité transfrontalière	280
III/ Les nouveaux acteurs économiques.....	282
III.1/ L'apport des migrants, une alternative au désengagement de l'Etat	283
III.1.1/La migration interne.....	283
III.1.2/Les migrations internationales	284
III.2/ Les facteurs de la migration	284
III.3/ Les revenus de la migration	285
III.4/ Le rôle des émigrés dans le développement de leur terroir d'origine	288
III.5/ La politique sénégalaise en matière de migration.....	289
IV/ Contraintes	290
Conclusion	293
Chapitre XI : Relation des villes vis-à-vis de leurs zones d'influence	294
I/ Les relations villes-campagnes	294
I.1/ La ville au service de sa campagne	295
I.2/ La campagne au service de la ville.....	296
I.3/ Ndioum, une ville-marché	298
II/ La migration scolaire.....	300
III/ Les circulations entre villes et campagnes	303
III.1/ L'urbain et le rural.....	304

III.2/ Les marchés hebdomadaires, interfaces villes/campagnes dans la vallée	305
III.3/Les contraintes	309
IV/ L'impact de la décentralisation dans les relations villes/campagnes	310
V/ La rurbanité dans la vallée.....	312
Conclusion	313
Chapitre XII : La vallée est-elle une région promise à un bel avenir ?.....	314
I/ Les outils institutionnels	314
I.1/ Les nouvelles politiques d'aménagement du territoire.....	314
I.2/ La promotion des régions	316
II/ Les atouts et contraintes du développement urbain de la vallée.....	316
II.1/ Les forces	316
II.2/ Les faiblesses.....	320
II.2.1/Enclavement de la plupart des localités de la région.....	320
II.2.2/Certains comportements non favorables au développement local	323
II.2.3/Questions de mobilisations de ressources des communes	324
III/ Les perspectives économiques, support de l'économie locale	326
III.1/ Les perspectives commerciales	327
III.2/ Les Grands Domaines du Sénégal	328
III.3/ Les perspectives touristiques.....	329
IV/ Les perspectives d'intégration régionale	332
IV.1/ Les perspectives d'intégration de l'OMVS.....	333
IV.2/ Les perspectives de coopération transfrontalière en Afrique	334
V/ Les perspectives dans la recherche et le développement de la vallée	340
V.1/ L'université dans les perspectives de développement de la vallée	340
V.2/ La ferme agricole : un ambitieux projet de l'UGB	342
Conclusion	343
Conclusion générale	344
Bibliographie.....	349
Annexes	362
Table des matières	377
Table des cartes	384
Table des tableaux	385
Table des encadrés.....	386
Table des figures	387
Table des photos.....	388

Table des cartes

Carte 1: La localisation de la zone d'étude	26
Carte 2 : Le découpage administratif de la région de Saint Louis	27
Carte 3: Le découpage administratif de la région de Matam	28
Carte 4 : L'empire du Mali	33
Carte 5: La hiérarchie urbaine dans la vallée fleuve Sénégal	72
Carte 6 : La répartition de la population urbaine de la vallée	75
Carte 7: Les différentes générations communes dans la vallée	83
Carte 8: Le réseau routier revêtu et réseau urbain national (villes > 10 000 hts)	114
Carte 9: Les équipements urbains de la commune de Richard Toll	139
Carte 10: L'occupation du sol dans la commune de Richard Toll	152
Carte 11: L'évolution spatiale de la commune de Ndioum	162
Carte 12: Les équipements urbains de la commune de Ndioum	176
Carte 13: La répartition de la population de Ourossogui.....	193
Carte 14: Les équipements urbains de la commune de Ourossogui.....	203
Carte 15: L'évolution de l'occupation de l'espace dans la commune de Ourossogui	206
Carte 16: Le découpage administratif du Sénégal en 1960	237
Carte 17: L'évolution du découpage administratif du Sénégal	239
Carte 18: La géographie des marchés dans la vallée du fleuve Sénégal	308
Carte 19: Les zones transfrontalières en Afrique occidentale et centrale.....	338

Table des tableaux

Tableau 1: La répartition de la population résidente par département selon l'ethnie en 2002	55
Tableau 2: Le nombre de population mauritanienne réfugiée dans la rive gauche	63
Tableau 3: Effectif de population de la rive gauche	71
Tableau 4: La répartition des infrastructures routières de la région de Saint Louis selon la catégorie.....	113
Tableau 5 : Evolution de l'effectif de la CSS de 1975 à 2010.....	120
Tableau 6: Les principales activités urbaines	126
Tableau 7: Les rendements de la CSS	128
Tableau 8: La classification du personnel de la CSS	128
Tableau 9: Les infrastructures et Equipements de la commune.....	140
Tableau 10: La composition ethnique de la population de Richard Toll.....	145
Tableau 11 : L'évolution de la population de Richard Toll (1976 – 2005).....	145
Tableau 12: Le répertoire des principaux quartiers de la ville de Richard Toll en 2005	154
Tableau 13: Les lotissements réalisés au cours des 10 dernières années	155
Tableau 14: La structure urbaine (m ²)	166
Tableau 15 : La constitution de l'habitat	167
Tableau 16: Répartition de la population de Ndioum par quartier.....	168
Tableau 17: La répartition ethnique par quartier.....	171
Tableau 18: La répartition socio- professionnelle sur un échantillon estimé à 15% de la population.....	171
Tableau 19: Les activités des services de l'hôpital de Ndioum en 2007	180
Tableau 20: L'origine des patients fréquentant le poste de Santé de Ndioum en 2005	181
Tableau 21: Evolution de la population de Ourossogui (1976 – 2010).....	189
Tableau 22: Les caractéristiques démographiques de la région de Matam de 1976 à 2010...192	192
Tableau 23: Les besoins en espace selon le type d'occupation (2004 – 2014).....	204
Tableau 24: La classification des routes du bipôle Matam - Ourossogui.....	209
Tableau 25 : Le nombre de conseillers municipaux par commune dans la vallée.....	248
Tableau 26 : L'évolution de la population urbaine de la région de Matam entre 2002 et 2005 selon les communes, effectifs et taux de croissance	261
Tableau 27: Le découpage administratif de la région de Matam	261
Tableau 28: Le découpage administratif de la région de Saint Louis	261
Tableau 29 : La situation des marchés hebdomadaires dans le département de Matam	281
Tableau 30: L'effectif des collèges en 2005/2006 selon le sexe.....	302
Tableau 31: L'effectif du second cycle du lycée de Matam en 2005	302

Table des encadrés

Encadré 1: Les normes internationales touchant à la gestion des bassins transfrontaliers	67
Encadré 2 Témoignage d'un artisan à Richard Toll.....	142
Encadré 3: Le témoignage d'un habitant	198
Encadré 4: Le témoignage d'un élu local de Ndioum	258
Encadré 5: Un fonctionnaire converti dans l'informel	300

Table des figures

Figure 1: L'évolution démographique des communes de la vallée de 1961 à 2002	89
Figure 2: L'évolution de la population de Richard Toll (1976 – 2005)	147
Figure 3: La répartition de la population estimée par quartier.....	148
Figure 4: L'évolution de la population de Ndioum de 1964 à 2005	168
Figure 5 : La pyramide des âges de la commune de Ndioum.....	170
Figure 6: Le plan de la commune de Dagana.....	227

Table des photos

Photo 1: Le barrage de Diama.....	102
Photo 2: Le barrage de Diama.....	102
Photo 3: Photo 4	116
Photo 5: Une photo aérienne de la commune de Richard Toll	124
Photo 6: L'usine de la compagnie sucrière sénégalaise	130
Photo 7: Une vue aérienne de la CSS	131
Photo 8: Une des deux stations services (essences) de la commune.....	132
Photo 9: La RN2, le poumon économique de la commune de la Richard Toll	135
Photo 10 : Le marché Escale	135
Photo 11 : Le marché de Thiabakh.....	136
Photo 12 : La photographie aérienne de la gare routière de Richard Toll.....	137
Photo 13 : L'actuelle gare routière de Richard Toll.....	137
Photo 14 : Un mode de transport urbain florissant.....	143
Photo 15 : Photographie aérienne des communes de Podor et de Ndioum	158
Photo 16 : Photographie aérienne de la commune de Ndioum.....	159
Photo 17 : Traversée à Ndioum du Doué par le bac.....	161
Photo 18 : La mairie de la commune de Ndioum.....	163
Photo 19 : La RN2, facteur du développement spatial de Ndioum.....	173
Photo 20 : La nouvelle gare routière de Ndioum	175
Photo 21 : Une salle d'hospitalisation à Ndioum.....	181
Photo 22 : Le croisement de la route du <i>jeeri</i> avec la route de Linguère.....	194
Photo 23 : La photographie aérienne de la commune de Ourossogui	194
Photo 24 : L'habitat traditionnel	197
Photo 25 : Le nouveau marché de Ourossogui	201
Photo 26 : La gare routière de Ourossogui	202
Photo 27 : La photographie aérienne de la commune de Matam.....	214
Photo 28 : La photographie aérienne des deux communes de Matam et Ourossogui	223
Photo 29 : Photographie aérienne des communes de Ricgard Toll et de Dagana	225
Photo 30 : La photographie des communes de Richard Toll et Rosso Sénégal.....	228
Photo 31 : La décharge publique dans la commune de Dagana.....	322
Photo 32 : Le Bou-el-Mogdad	330
Photo 33 : Le Fort de Podor	330
Photo 34 : La Folie du baron Roger de Richard Toll	331
Photo 35 : Les quais de Dagana	331
Photo 36 : La mosquée d'Alwar d'Elhadj Omar.....	332

