

# EFFETS DE L'OCCUPATION ANARCHIQUE SUR LA MOBILITÉ ET LE CADRE DE VIE AUTOUR DU ROND-POINT DE LIBERTÉ VI (DAKAR, SÉNÉGAL)

**Mohamed Lamine NDAO,**

*Enseignant chercheur, Ecole Supérieure d'Economie Appliquée de l'Université Cheikh Anta Diop de Dakar,  
mohamedlamine.ndao@ucad.edu.sn*

**Mame Coumba CAMARA,**

*Géographe aménagiste, consultante,  
camaramamy29@gmail.com*

## Résumé

*L'attractivité de la ville de Dakar et l'importance du poids du secteur informel sont à l'origine du désordre constaté au niveau de la voie publique. Dans la commune de Sicap-Liberté plus particulièrement au quartier de Liberté VI, les autorités font face à des difficultés majeures de gestion efficace de ce phénomène. L'objectif de cet article est d'étudier les effets de l'occupation anarchique de la voie publique dans le quartier de Liberté VI. La méthodologie utilisée a permis d'enquêter 335 occupants et 114 chefs de ménages riverains. Des guides d'entretien avec des personnes ressources ont été également effectués. Les résultats permettent de dire que les causes de l'occupation de la voie publique sont liées à l'attractivité du rond-point de par ses activités et ses équipements, l'augmentation du taux de chômage chez les jeunes, le manque de qualification professionnelle des occupants ainsi que le manque d'espace approprié. 72% des habitants se plaignent d'absence de parking ou même des difficultés à faire du sport au niveau de la voie publique. Quarante-neuf (49%) des chefs de ménages enquêtés ont retenu l'insalubrité comme souci majeur de la dégradation du cadre de vie. Alors que pour 37% des chefs de ménages enquêtés la pollution sonore constitue la principale nuisance.*

**Mots clés :** *Occupation anarchique, voie publique, encombrement, cadre de vie, mobilité, Liberté VI.*

## Abstract

*The attractiveness of the city of Dakar and the importance of the informal sector are at the origin of the disorder observed on the public highway. In the commune of Sicap-Liberté, particularly in the Liberté VI district, the authorities are facing major difficulties in effectively managing this phenomenon. The objective of this article is to study the effects of anarchic occupation of the public highway in the Liberté VI district. The methodology used allowed 335 occupants and 114 heads of households living in the area to be surveyed. Interview guides with resource persons were also carried out. The results show that the causes of the occupation of the public highway are linked to the attractiveness of the roundabout due to its activities and facilities, the increase in the unemployment rate among young people, the lack of professional qualifications of the occupants and the lack of appropriate space. 72% of the inhabitants complained about the lack of parking or even the difficulties of playing sports on the public highway. Forty-nine (49%) of the heads of households surveyed identified insalubrity as the main concern in the deterioration of the living environment. For 37% of the heads of households surveyed, noise pollution was the main nuisance.*

**Keywords:** *Anarchic occupation, public road, congestion, living environment, mobility, Liberté VI.*

## Introduction

Depuis les indépendances, la gestion urbaine fait partie des plus importants défis des gouvernements en Afrique. Avec l'augmentation accélérée de l'urbanisation ces dernières années dans le continent, ce défi s'avère difficile à relever. Selon Walther (2020 : p. 1) « entre 2015 et 2040, la population de l'Afrique de l'Ouest va doubler et les villes absorberont l'essentiel de cette croissance démographique car, elles abritent l'essentiel des services et équipements ».

Le profil urbain du Sénégal peut bien illustrer cette forte tendance. « Il est l'un des pays les plus urbanisés en Afrique tropicale » (NDAO, 2023, p. 150). En effet, « son taux d'urbanisation est passé de 34 % en 1976 à 39 % en 1988 ; 40,7 % en 2002 et 45,2% en 2013 » (ANSD, 2013 : p. 257). A l'image

des grandes métropoles, Dakar est une ville mouvante, le milieu se transforme rapidement. L'appropriation et la désignation des espaces sont sujettes à des conflits divers et à des changements dynamiques. Les espaces publics y sont souvent des lieux de concentration, de créativité et d'improvisation. Cependant, l'occupation irrégulière des espaces publics, l'augmentation de l'insalubrité, l'encombrement de la voie publique, y sont devenus de réels soucis.

La progression rapide des espaces urbains est devenue un fait planétaire. Mais, c'est en Afrique que le phénomène est plus spectaculaire avec l'exode rural. A l'instar des autres villes d'Afrique de l'Ouest, la capitale sénégalaise est marquée par l'urbanisation galopante depuis le premier recensement de la population et de l'habitat (1976) et ceci a été dû au rayonnement économique impulsé par le rôle administratif et économique qu'elle joue et sa position géographique stratégique. En 2016, « le taux d'urbanisation de Dakar était de 96,47%. Il passe de 100% », selon le rapport RGPHAE 2013 de l'ANSD.

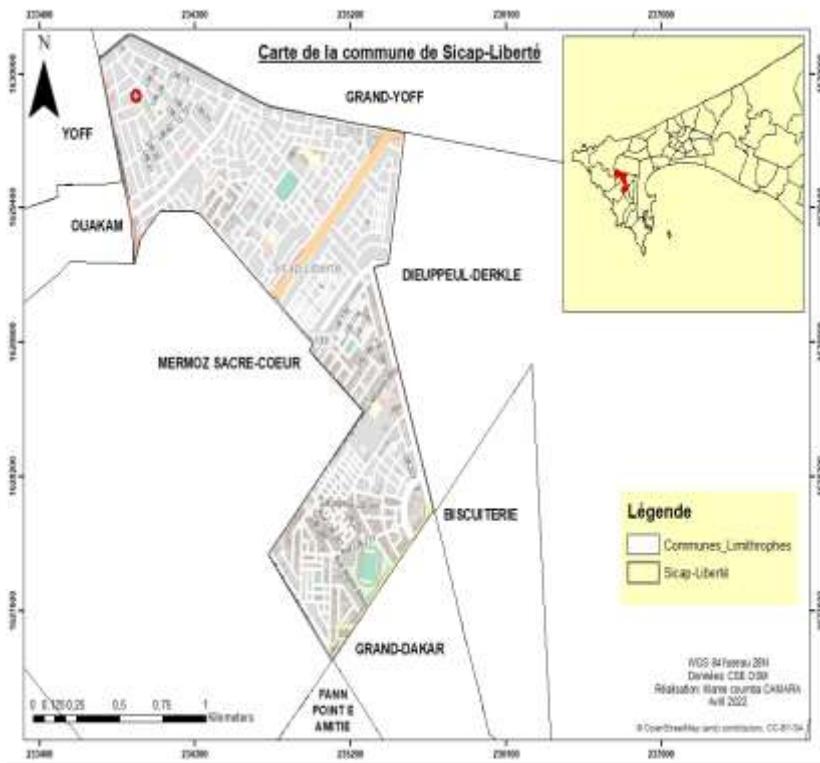
Selon l'annuaire de la population du Sénégal de 2021, l'ANSD affirme que « la région de Dakar concentre à elle seule une population de 3.938.362 soit 22,88 % de la population nationale ». Cet accroissement rapide de la population a entraîné une forte occupation de l'espace. Cependant, cette augmentation démographique n'est pas en harmonie avec la croissance économique et une planification urbaine adéquate. Selon SADIO (2019, p.1), Dakar « offre plus que jamais une face hideuse, un décor fait d'amas et de monceaux d'ordures à chaque coin de rue, des gargotes à même la chaussée, des mendiants agressifs, des marchands ambulants qui règnent en seigneurs, des ateliers de fortune, des animaux en divagation ». L'espace public dakarois se résume ainsi par une surpopulation, l'encombrement, l'occupation anarchique et sauvage de la voie publique par conséquent l'engorgement de la circulation routière.

Selon SADIO, (2019, p.1) on assiste aujourd'hui « à la cantinisation tous azimuts et à outrance de tout espace disponible, des ateliers de menuiserie métallique, de bois, des ébénistes, des ateliers de mécaniciens, des soudeurs à chaque coin de rue et le long des voies de circulation obstruant les passages dédiés aux piétons ». Le quartier de Liberté VI en est la parfaite illustration. C'est ce qui nous a poussé à faire cette étude qui a pour objectif de d'analyser les effets de l'occupation anarchique sur la voie publique dans le quartier de Liberté VI. Cet article est structuré en trois parties : la première aborde le contexte et la méthodologie, la seconde présente principaux résultats et la troisième est consacrée à la discussion.

## **1. Contexte et méthodologie**

### ***1.1. Contexte***

Le quartier de Liberté VI choisi comme cadre de cette recherche, est un quartier de la commune de Sicap-Liberté. Elle se situe au Nord-Ouest du département de Dakar et est limitée à l'Est par les communes de Dieuppeul-Derkle et Biscuiterie, à l'Ouest, elle est limitée par les communes de Yoff, Ouakam et Mermoz Sacré-Cœur, au Nord par la commune de Grand Yoff et au Sud les communes de Grand-Dakar et Fann-Point E-Amitié (cf. figure 1).



*Données : CSE, réalisation Mame Coumba Camara*

**Figure 1 : Répartition des quartiers de la commune de Sicap-Liberté**

La commune est plus ou moins bien aménagée. Elle bénéficie ainsi de quartiers bien lotis avec deux principales formes de trames à savoir le damier, localisé dans la majorité du territoire et la forme radio centrique avec les quartiers Liberté II et Liberté III qui convergent autour du rond-point Jet d'eau. L'occupation du sol s'est intensifiée à partir de 2005 autour du quartier de Liberté VI. Cet espace qui était en forme de demi-cercle est devenu un véritable rond-point avec cinq (5) axes. Cependant, le phénomène le plus remarquable reste le marché installé juste au

niveau du rond-point étant à l'origine l'occupation anarchique de la voie publique.

La commune de Sicap-Liberté fait partie des communes de la ville de Dakar qui attirent plus de flux démographiques de par le niveau de services et d'équipements qui est élevé (Stade Demba DIOP, CEM David Diop, Banques, Mosquées...) mais plus particulièrement le rond-point VI qui est l'un des lieux les plus fréquentés abritant un marché irrégulier très dense. En effet, avec l'augmentation du commerce informel, les espaces de proximité du centre-ville tels que le quartier de Liberté VI sont de plus en plus convoités par les marchands. Ces derniers occupent d'une manière anarchique, la voirie, et autres espaces publics. L'utilisation des trottoirs comme parkings automobiles ou garages, la présence d'imposants chantiers de construction constituent également une réelle obstruction de la voie publique par conséquent de la circulation des personnes.

## ***1.2. Méthodologie de recherche***

### ***1. 2.1. Exploration documentaire***

Les documents consultés dans le cadre de cette recherche traitent entre autres des dynamiques démographiques et spatiales, de l'occupation du sol, des politiques de développement urbain, de l'occupation anarchique du domaine public.

### ***1. 2.2. Echantillonnage***

Dans le cadre de cette recherche, nous avons deux populations mères à savoir les occupants de la voie publique et les ménages du quartier de Liberté VI.

Pour ce qui est des occupants de la voie publique, un échantillonnage non probabiliste a été utilisé en prenant comme principal repère le rond-point Liberté VI à cause de son niveau de fréquentation très élevé par rapport au reste du quartier. Les choix sont représentés dans le tableau ci-dessous :

**Tableau 1 : Répartition de l'échantillon**

Types d'occupants	Nombre de personnes enquêtées
Marchand ambulant	100
vendeur (se) de friperie	30
Tablier(e)	50
Garagiste	30
Gargotier(e)	30
Transporteur moto " <i>tiak-tiak</i> "	30
Cariste pousse-pousse	30
Tailleur (Artisans)	20
esthéticien(ne) informel(le)	15
<b>TOTAL</b>	<b>335</b>

*Source : Enquête de terrain, 2022*

Nous avons essayé de prendre en compte toutes les activités pratiquées autour du rond-point Liberté VI. Quant aux ménages, ils sont choisis selon leur proximité par rapport au Rond-point Liberté VI. A partir de ce dernier nous avons fait un dénombrement de tous les ménages qui sont sur un rayon de cinq cent mètres. Ainsi 229 ménages ont été recensés. Pour déterminer la taille de l'échantillon, nous avons utilisé la moitié des ménages qui se trouvent dans ce rayon (114). Un pas de deux a été utilisé pour choisir les ménages.

### ***1. 2.3. Questionnaire et guides d'entretien***

Deux questionnaires ont été administrés, le premier aux occupants de la voie publique et le second aux chefs de ménages. Quant aux entretiens, ils sont administrés à des personnes ressources comme la responsable administrative chargée des marchés et l'occupation de la voie publique (OVP) de la commune de Sicap-Liberté, un agent de la Direction Générale du Cadre de Vie et de l'Hygiène Publique (DGCVHP), délégué du quartier, entre autres.

## 2. Résultats

### 2.1. Caractéristiques des occupants de voie publique à liberté VI

#### 2.1.1. Répartition par sexe et par âge des occupants

Le graphique ci-dessous fait ressortir la répartition par sexe des occupants de la voie publique.

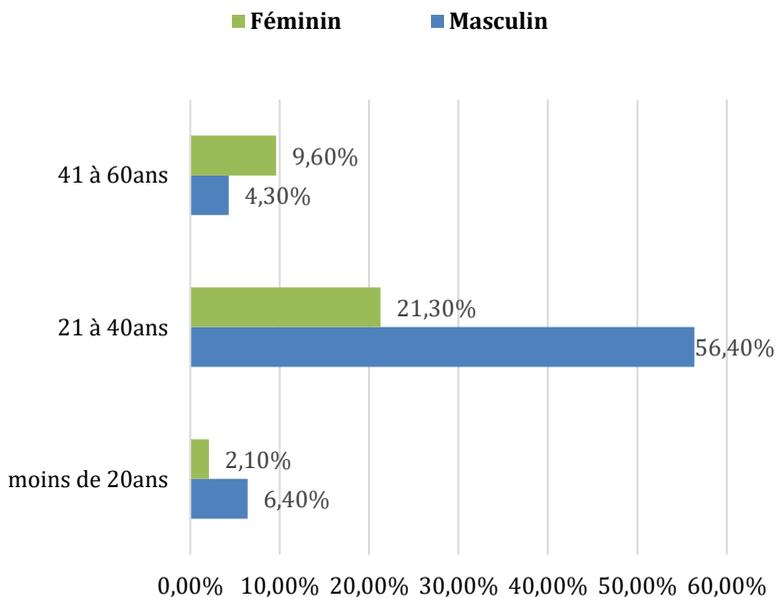


Source : Enquête de terrain, 2022

#### Figure 2 : Répartition par sexe des occupants illégaux

L'observation du graphique laisse apparaître que les hommes sont majoritaires avec 67% des enquêtés alors que les femmes ne représentent que 33%. Cette prédominance masculine s'étend presque dans toutes les activités exercées sur les abords des voies publiques à Liberté VI. Cependant dans les activités de restauration et de la vente des denrées alimentaires, les femmes sont largement majoritaires.

Quant à la répartition par âge des occupants, elle a été établie par trois tranches d'âge. C'est ce que montre la figure ci-dessous.



Source : Enquête de terrain 2022

**Figure 3 : Répartition par âge et par sexe des occupants**

L'essentiel des occupants de la voie publique à Liberté VI sont jeunes. Les moins de 40 ans représentent 77,7% des personnes enquêtées et les hommes y sont largement majoritaires. Les moins de 20 ans ne représentent que 8,5%. Les 40 ans et plus représentent 13,8% des enquêtées. Les femmes sont légèrement majoritaires parmi les occupants adultes avec 9,6% contre 4,3% pour les hommes.

### ***2.1.2. Lieu de résidence des occupants***

Le tableau ci-dessous renseigne sur le lieu de résidence des occupants.

**Tableau 2 : Tableau croisé entre zone d'origine et le lieu de résidence des occupants**

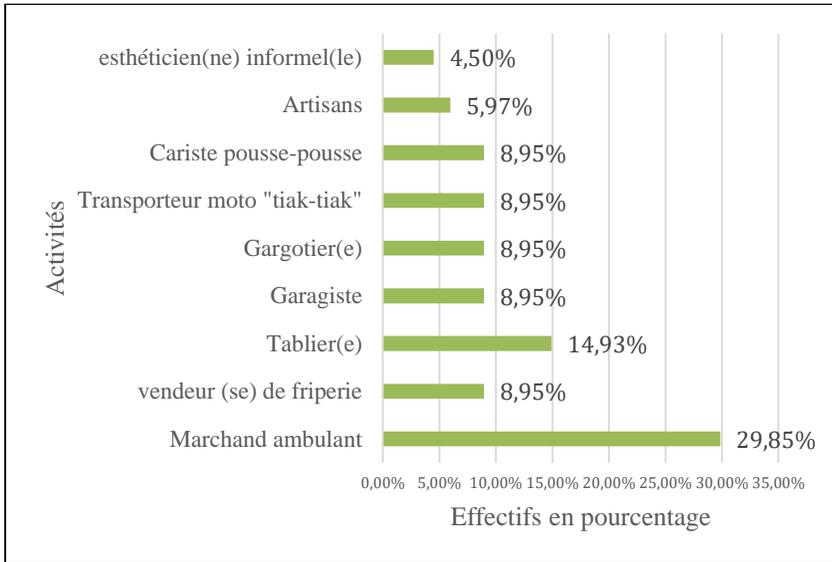
<b>Domicile/zone d'origine</b>	<b>Dakar</b>	<b>Dans les autres régions</b>	<b>Dans un autre pays</b>	<b>TOTAL</b>
Sicap-liberté	4	8	3	15
Communes voisines	35	75	9	119
Banlieue	23	178	0	201
<b>TOTAL</b>	<b>62</b>	<b>261</b>	<b>12</b>	<b>335</b>

*Source : Enquête de terrain 2022*

Le tableau laisse apparaître la faible proportion des occupants résidants dans le quartier de Liberté VI ou la commune de Sicap-Liberté. Plus de 95% des occupants quittent tous les jours leur domicile pour venir à Liberté VI. 35,52% résident dans les communes voisines particulièrement dans la commune de Grand-Yoff. Un peu plus de 60 % viennent de la banlieue précisément à Diamaguene, Keur-Massar, Pikine, Guédiawaye, etc. Plus de 75% des enquêtés ne sont pas originaires de la région de Dakar.

### **2.1.3. Types d'activités**

Plusieurs activités marchandes sont développées dans le quartier surtout au tout du rond-point Liberté VI. Ce graphique ci-après montre les différents types d'activité exercée par les occupants.



Source : Enquête de terrain, 2022

#### Figure 4 : Les activités des occupants de la voie publique

Le graphique met en évidence la prédominance des marchands ambulants au niveau du quartier avec près de 30%. Ensuite, viennent les tabliers qui exposent leurs marchandises tout au long de l'emprise de la route. Ils représentent 14,93% des enquêtés. L'espace est fortement marqué par la présence de gargote (8,95%). Les transporteurs de moto taxis (tiak-tiak), caristes (pousse-pousse) et les garagistes sont plus ou moins bien représentés (8,95%). Pour ces derniers il s'agit de personnes qui fréquentent les nombreux garages mécaniques ou parkings irréguliers de voiture « clando ». Les artisans et esthéticiens informels sont moins représentés avec respectivement 5,97% et 4,50%.

## 2.2. Causes de l'occupation irrégulière de la voie publique à liberté VI

Les principales causes de l'occupation anarchique de la voie publique dans le quartier de liberté VI sont :

### 2.2.1. Attractivité du milieu

Le département de Dakar est en général marqué par une forte pression démographique avec l'exode rural dû à la paupérisation des milieux ruraux et à la forte concentration des équipements et services.

Le quartier de Liberté VI est très fréquenté à cause de ces équipements et services, mais surtout à cause du marché irrégulier qui s'installe autour du rond-point. C'est également un carrefour reliant la commune de Sicap-Liberté à celle de Dieuppeul-Derkle et Grand-Yoff.

Le tableau ci-après renseigne sur les différentes origines des occupants illégaux du quartier de Liberté VI.

**Tableau 3 : Lieu d'origine des occupants**

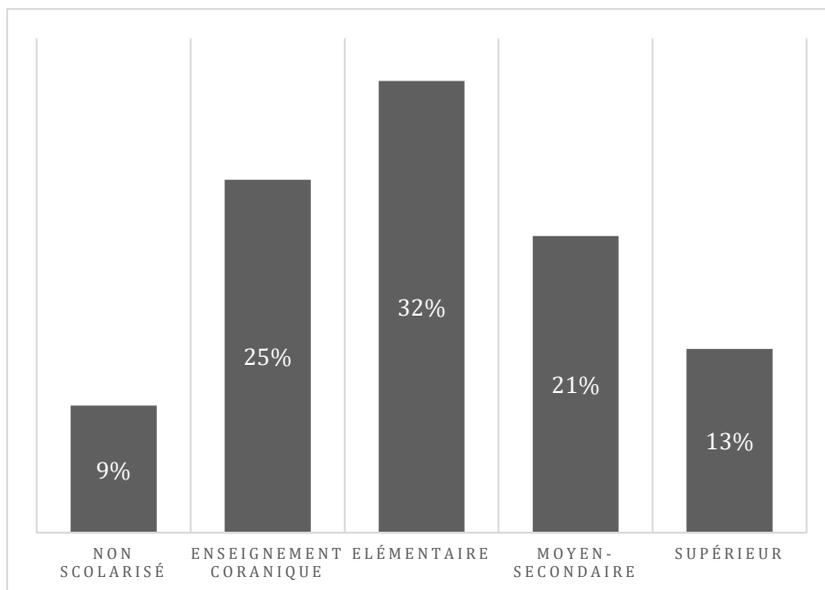
Lieu d'origine	Nombre	Fréquence
Dakar	62	18,5%
Autres régions	261	77,92%
L'étranger	12	3,58%
<b>TOTAL OBS.</b>	<b>335</b>	<b>100%</b>

*Source : Enquête de terrain 2022*

Les occupants sont majoritairement originaires des autres régions du Sénégal (77,92%). Ils proviennent pour la plupart des régions de Diourbel, Kaolack, Kaffrine, Fatick et Louga. Seuls 18,5% sont originaires de la région de Dakar. Les étrangers, représentent 3,58% des occupants sont principalement constitués par des ressortissants de la Guinée Conakry.

### 2.2.2. L'échec scolaire et manque de qualification des occupants

Les résultats de cette étude montrent que la plupart des occupants de la voie publique sont des jeunes qui n'ont généralement pas de qualification professionnelle, sauf les quelques mécaniciens qui sont dans les garages. Le graphique suivant montre leur niveau d'instruction des occupants.



Source : Enquête de terrain, 2022

**Figure 5 : Niveau d'instruction des occupants**

La figure 5 présente la prédominance des personnes enquêtées qui ont le niveau élémentaires (32%). La proportion des occupants qui ont fait des études coraniques est également plus ou moins élevée (25) %. Les occupants de la voie publique qui ont fait des études supérieures sont relativement nombreux (13%). La plupart des jeunes n'ont pas d'autre alternative que de s'orienter vers le secteur informel notamment le commerce.

### ***2.2.3. Taux de chômage élevé chez les jeunes***

Au Sénégal l'insertion professionnelle pose d'énormes problèmes surtout chez les jeunes. Selon le chef de garage Liberté VI-Ouakam, « dans un contexte de crise économique caractérisée par le chômage élevé des jeunes, il leur est préférable de venir d'exercer une activité génératrice de revenu même si l'endroit est inapproprié que de dériver dans des activités illégales tels que le banditisme, la drogue, la violence, la prostitution, etc. »<sup>15</sup>.

Dans le cas de l'occupation anarchique du quartier de Liberté VI, les enquêtes ont montré que le petit commerce constitue presque la seule alternative pour ces nombreux jeunes. Treize pour cent (13%) des occupants ont fait des études supérieures, mais ils n'ont pas pu trouver un travail formel. Il faut également noter qu'avec les changements climatiques, l'agriculture principale activité dans les campagnes sénégalaises ne donne plus les résultats escomptés. C'est ce qui explique le départ massif des jeunes des campagnes vers les villes pour améliorer leurs conditions de vie. Malheureusement ils n'ont pas souvent les moyens pour avoir des places régulières dans les marchés.

## ***2.3. Effets sur la mobilité et le cadre de vie***

L'occupation anarchique de la voie publique dans le quartier de Liberté VI n'est pas sans effet sur les habitants. Les activités exercées sur les abords de la voie publique ont forcément des effets sur leur cadre de vie mais également sur leur mobilité.

### ***2.3.1. Effets sur la mobilité***

#### ***2.3.1.1. Encombrement***

L'encombrement est l'un des problèmes les plus visibles dans le quartier de Liberté VI. Les trottoirs et autres espaces publics sont occupés par différents produits étalés, les bâches, les kiosques, les gargotes, les épaves de voitures, les garages informels et

---

<sup>15</sup> Entretien réalisé le 25 juillet 2022 avec le chef de garage des taxis clando Liberté VI-Ouakam

autres, rendant ainsi difficile les déplacements de la population. Cette situation va jusqu'à l'obstruction de la devanture des maisons des certains habitants. Soixante-douze pourcent (72%) des habitants se plaignent d'absence de parking ou même des difficultés de pouvoir faire du sport au niveau de la voie publique. Il est également noté un véritable déficit de réglementation par rapport au lieu de stationnement surtout avec les transporteurs de taxi clando, car rapide ou moto « tiak-tiak » qui ont tendance à se garer n'importe où créant ainsi des embouteillages dans cette zone. Cette photo illustre bien les occupations irrégulières de la voie publique au niveau du rond-point Liberté VI.



Source : M. C. CAMARA, *Enquête de terrain*, juillet 2022

### **Photo 1 : Occupation du rond-point Liberté VI**

#### ***2.3.1.2. Risques d'accident de la circulation***

L'occupation anarchique de l'espace public a également un impact sur la circulation. Les occupants étalent leurs produits tout le long des trottoirs et des espaces publics rendant la circulation des piétons difficile. Ces derniers sont des fois obligés de les laisser la chaussée au risque de se cogner l'un contre l'autre ou de se faire renverser par une voiture. Ceci est ainsi à l'origine de fréquents accidents notés sur les lieux. Lors de nos enquêtes, 24% des personnes enquêtées ont mentionné les risques d'accidents routiers comme principal problème noté

dans le quartier. Ces photos illustrent les étalages au niveau de la chaussée.



Source : M. C. CAMARA, *Enquête de terrain*, juillet 2022

### **Photo 2 et 3 : Occupation irrégulière des trottoirs**

#### ***2.3.2. Effets sur le cadre de vie***

L'obstruction de la voie publique par les occupants à Liberté VI participe également à la dégradation de l'environnement urbain.

##### ***2.3.2.1. Insécurité***

La pression démographique au quartier Liberté VI notamment au niveau du rond-point VI a engendré beaucoup d'effets néfastes tels l'insécurité. Des cas de vols répétés et d'agressions physiques ont été signalés par les habitants. Le rond-point Liberté VI, serait donc un refuge de malfaiteurs, de délinquants et de trafiquants de drogue selon certains riverains. Soixante-onze pour cent (71%) des enquêtées l'ont mentionné comme problème majeur au niveau de la zone.

##### ***2.3.2.2. Insalubrité***

Les activités autour du rond-point Liberté VI ont engendré une insalubrité notoire du site. En effet, la prolifération des ordures notamment plastiques qui ont servi d'emballage de différents produits, l'irrégularité du système de collecte et de ramassage régulier des ordures contribuent au débordement des bacs à ordures et à l'augmentation des dépôts sauvages. Les gargotiers déversent souvent leurs eaux usées dans la rue ; quant aux

garagistes, plusieurs épaves de voitures sont dispersées un peu partout dans les rues, de même que les produits qu'ils utilisent. Mais c'est surtout l'absence de toilettes publiques qui constitue un réel souci incitant la plupart des occupants à faire leurs besoins au bord des murs des habitations. Ceci participe à la prolifération d'odeurs nauséabondes dégagées dans les lieux. Quarante-neuf (49%) des chefs de ménages enquêtés ont retenu l'insalubrité comme souci majeur de la dégradation du cadre de vie. Cette insalubrité participe à la prolifération des mouches, des rats de poubelles, des moustiques et d'autres vecteurs de germes pathogènes.

### ***2.3.2.3. Pollution sonore***

Des nuisances sonores sont engendrées par les activités pratiquées. D'après 37% des chefs de ménages enquêtés la pollution sonore constitue la principale nuisance. Le cri des occupants faisant la promotion de leur produit, les haut-parleurs, la musique trop forte, les klaxons de véhicules, les bruits des garagistes entre autres, perturbent la quiétude des riverains.

## **Discussion**

Le commerce, la restauration de rue, le transport des taxis clando et moto Tiak-tiak, les ateliers en tous genres et bien d'autres petits métiers se sont multipliés autour du rond-point Liberté VI, posant de nombreux problèmes de circulation, notamment par l'encombrement des trottoirs ou par le rétrécissement de la chaussée. Le quartier de Liberté VI est très fréquenté à cause de ces équipements et services, mais surtout à cause du marché irrégulier qui s'installe autour du rond-point VI. Ce marché comme pour la plupart des marchés de Dakar, agissent en tant que « lieux centraux des populations avoisinantes puisqu'ils leur fournissent des biens et des services » (FAO, 1997, p.22). De telle situation est décrite par WADE et al. (2010, p : 19), pour qui la gare routière de Petersen « est devenue le principal nœud

de communication du trafic intra urbain de Dakar. De ce fait, elle apparaît de plus en plus comme un pôle à l'intérieur duquel s'organisent et se développent des activités, de services de plus en plus nombreuses ». Le rond-point Liberté VI joue ce même rôle. En effet, ces espaces sont devenus de grands lieux commerciaux, avec une gamme variée de produits (alimentaires, cosmétiques, vestimentaires, meubles, artisanaux) et fréquentés par des personnes.

Plus de 75% des enquêtés ne sont pas originaires de la région de Dakar. Avec la crise agricole et le taux de chômage élevé. Les occupants ont quitté leur lieu d'origine dans l'espoir de bénéficier des nombreux avantages de la vie urbaine dans le but d'améliorer leurs conditions de vie. Bon nombre d'entre eux n'ont pas de métier ainsi ils s'activent dans le secteur informel. Ils sont essentiellement constitués de jeunes (77,7% des occupants). Pour (ICEJA, 2014) cité par BIT (2020, p : 11) « plus de 90 pour cent des emplois des jeunes se trouvent dans le secteur informel ». Pour ces « jeunes les opportunités se situent essentiellement dans l'auto-emploi et la création d'entreprises au sein du secteur informel qui regroupe un large ensemble d'activités, souvent exploitées individuellement telles que le commerce ambulante ou l'artisanat ». (BIT 2020, p : 5). En effet, ce sont des commerçants qui ne disposent pas de places fixes et sont obligés d'occuper la voie publique, où ils sont constamment traqués par les autorités. Ce phénomène a ainsi affecté Sicap-Liberté qui initialement avait une image urbaine et moderne.

## Conclusion

La problématique de l'occupation anarchique de l'espace public dans le quartier de Liberté VI constitue un défi majeur pour les autorités communales et étatiques. Dans un contexte de crise économique induisant l'augmentation du taux de chômage surtout chez les jeunes, il est primordial d'établir des stratégies

de gestion efficaces de l'encombrement de la voie publique avec intégration de tous les acteurs compétents mais aussi et surtout la société civile.

Dans cette étude qui a pour objectif d'étudier les effets de l'occupation anarchique de l'espace public dans le quartier de Liberté VI, nous avons utilisé une méthode mixte combinant à la fois des outils qualitatifs et quantitatifs. Les résultats montrent que les hommes sont majoritaires avec 67% des enquêtés. Les jeunes sont largement majoritaires parmi les occupants de la voie publique les moins de 40 ans représentent 77,7% des personnes enquêtées. Les enquêtes montrent également que 30% des occupants de la voie publique sont des marchands ambulants. Le taux de chômage élevé chez les jeunes et l'exode rural sont les principales causes. En effet, plus de 95% des occupants ne sont pas originaire Liberté VI. D'ailleurs plus de 75% ne sont pas originaire de la région de Dakar.

L'occupation anarchique de la voie publique de Liberté VI expose non seulement les habitants du quartier mais aussi ceux qui fréquentent les lieux à de nombreux risques d'ordre social, environnemental, sanitaire et sécuritaire. Les riverains se désolent de cette situation face à l'impuissance manifeste des autorités et aspirent à un réaménagement des lieux pour leur bien-être et leur épanouissement.

## **Bibliographie**

Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie, 2013. *Recensement Général de la Population et de l'Habitat, de l'Agriculture et de l'Élevage*. Rapport définitive.

NDAO Mohamed Lamine 2023. Analyse des effets des inégalités socio spatiales sur le comportement de la mobilité : étude comparative entre les communes de Mermoz et de biscuiterie (DAKAR-SENEGAL). In revue *DELLA / AFRIQUE* Tome 2 vol.5 n°12, Pp149-164.

WADE Cheikh Samba, TREMBLAY Rémy et NDIAYE El Hadji Mamadou, 2010. Étude de la complexité de la gestion des espaces publics à vocation de transport à Dakar (Sénégal). In Open Edition Journals, Hors dossiers, Ressources marines : états des lieux, usages et gestion,

<https://doi.org/10.4000/etudescaribeennes.7858>.

WALTHER Olivier, 2020. Cartographie de l'urbanisation en Afrique de l'Ouest. Liberal Arts and Sciences. Université of Florida, Gainesville.

## Webographie

Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie, 2021. *Annuaire statistique du Sénégal*. Consulté en ligne le 28/03/2023 : <https://annuaire.ansd.sn/>

Bureau international du Travail, 2020. *Diagnostic de l'économie informelle au Sénégal*, Genève, ISBN 9789220318317 (web pdf.). Genève, Bureau international du Travail, 2020.

[https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_protect/---protrav/---travail/documents/publication/wcms\\_735752.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---travail/documents/publication/wcms_735752.pdf). Consulté le 30 mars 2023.

FAO 1997. *Approvisionnement et distribution alimentaires des villes*. Manuel de Planification des Marchés de Vente au Détail, Collection « Aliments dans les Villes ». John David Tracey-White DT/16-97 - avril 1997.

<https://www.fao.org/3/x6990f/x6990f00.htm#Contents>. Consulté le 01/04 2023.

SADIO BOUBACAR, 2019. *L'encombrement et l'occupation anarchique de la voie publique*, publication sur Senepplus, 24/05/2019.

<https://www.senepplus.com/opinions/l'encombrement-et-l'occupation-anarchique-de-la-voie-publique> consulté le 27 mars 2023.