

EVOLUTION HISTORIQUE ET FONCTION TERRITORIALE DE L'ESPACE URBAIN DE DAKAR/SENEGAL

Samba NDIAYE

Ecole supérieure d'économie appliquée/ (UCAD)

samba7.ndiaye@ucad.edu.sn

Résumé

Le cadre physique d'un territoire est un contenant avec des fonctionnalités. Cette recherche a fait une revue de littérature pour retenir une approche méthodologique. Après l'introduction générale qui a campé le sujet, la problématique, les questions théoriques, méthodologiques etc, la première partie du document traite l'environnement physique, historique et administratif. La deuxième aborde les tendances socio-économiques de la fonction de l'espace. En effet, les premiers habitants de l'espace ont conservé leurs premiers sites d'occupation et le transfert de la capitale de l'Afrique Occidentale et celle du Sénégal de St louis à Dakar ont fait de cette dernière pendant une longue période, un point de convergence des populations venant d'autres horizons. Cette attractivité a transformée l'espace qui est dominé aujourd'hui par des activités de commerce.

Mot clef: *Territoire, Population, Ville*

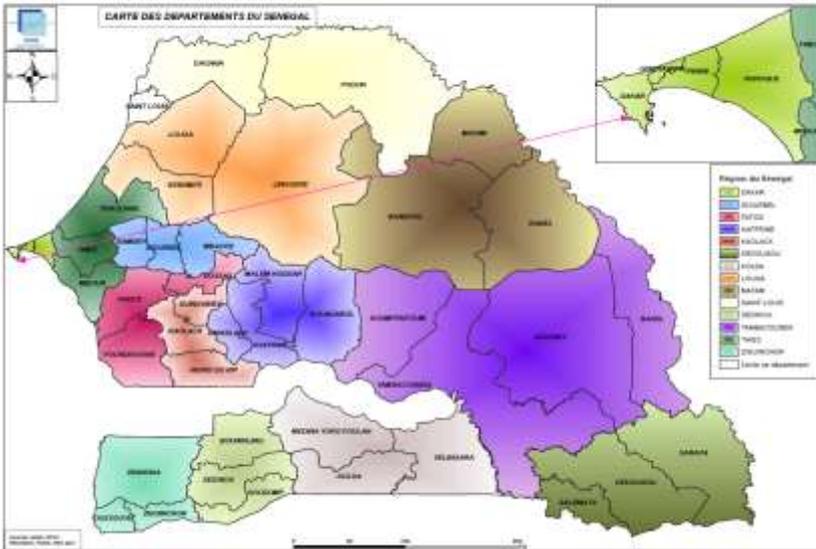
Introduction

Au-delà de l'exiguïté de l'espace, la ville de Dakar présente une particularité physique non négligeable. La plupart de sa superficie est sur une presqu'île. Elle abrite des îles, dont celle de Gorée, classée parmi les patrimoines mondiaux de l'humanité. Sa position géographique et son microclimat ont certainement joué dans le choix du colonisateur. Il faut noter que le Plateau de Dakar est l'un des premiers lieux d'implantation des Européens dans la presqu'île de Dakar. Ainsi, le poids de l'histoire, le prestige des îles, le microclimat et le relief sont des facteurs généraux qui ont un lien avec la configuration actuelle de l'occupation de l'espace de la ville mais aussi des types d'activités qui y sont menées. Ce travail de recherche porte sur l'évolution historique et fonction territoriale de l'espace urbain de Dakar/Sénégal. Elle aborde à cet effet les éléments physiques de la ville, son histoire de peuplement et les activités économiques phares. Le travail est réalisé sur la base d'une recherche documentaire. Pour chaque aspect, les références bibliographiques interrogées sont fondues dans le point.

1.1. Présentation de la zone d'étude

La ville de Dakar est localisée dans la presqu'île du Cap Vert, située entre les 17° 10' et 17° 32' de longitude Ouest et les 14° 53' et 14° 35' de latitude Nord. Elle est à la position la plus avancée du Sénégal dans l'Océan Atlantique et est limitée à l'Est par les villes de Guédiawaye et Pikine et entourée du reste par l'océan atlantique. La ville Dakar couvre une superficie de 82,2km² soit 14,9% de la superficie de la région de Dakar qui s'étend sur 550 km² (ANSD, 2014).

Carte 1 : Carte de localisation du territoire en 2023



1.2. Histoire de peuplement et évolution administrative

L'histoire enseigne que la presqu'île du Cap Vert a été habitée dans les zones occidentales, dès les temps paléolithiques (soit près de 100 000 ans avant Jésus-Christ) avant d'être occupée dans son entier, aux temps néolithiques. Bien que les détails de l'histoire de peuplement ne soient pas disponibles, on peut retenir des dates clés. La première remonte en 1444, date à laquelle le navigateur portugais Denis DIAS découvre le Cap Vert. En ce temps, la presqu'île était peuplée de Mandingues. Près de cent ans après la découverte de DIAS, s'est déroulée l'installation des

Lébous considérés actuellement comme la population autochtone de la presqu'île du Cap Vert. Ils y sont arrivés à la suite d'une longue migration venue de l'actuelle Mauritanie et ont constitué à leur arrivée à Dakar un royaume dont le premier souverain est le serigne Ndakarou Dial Diop (1795 à 1815). Certaines sources indiquent que les Lébous ont trouvé sur place des populations Socés (KESTELOOT ET SYLLA, 1993).

La position très stratégique de Dakar dans le bassin atlantique a été révélée en effet à l'époque des grands voiliers et des bateaux à vapeur qui y faisaient escale sur les routes du sud. Cette fonction de carrefour international s'est confirmée avec l'avènement de l'aéronautique (MBOW, 1999). Avec la colonisation, entre 1765 et 1766, le Gouverneur Poncet de la Rivière s'était fait céder les pointes de Daccard et Bin et même toute la Presqu'île jusqu'au ruisseau de Mbao et au village de Yoff inclus. Cette présence coloniale a influencé l'évolution du territoire vers un modèle occidental. D'ailleurs, le 25 mai 1857, la ville de Dakar est officiellement fondée par Pinet LAPRADE et le pavillon français est hissé. Elle est dotée de son premier Plan Directeur en 1862: (SECK, 1970).

En 1902, Dakar devient la capitale de l'Afrique Occidentale Française (AOF). Ce nouveau statut accélère la présence d'institutions politiques et de socialisation au format occidentale. Ainsi, en 1920, Blaise DIAGNE est élu Maire de Dakar, il le restera jusqu'en 1934, date de sa mort. C'est durant cette période que le premier établissement scolaire secondaire est ouvert, qui deviendra en 1936 le lycée Van Vollenhoven (actuel lycée Lamine GUEYE). Les autres groupes ethniques qui sont aujourd'hui présents dans l'espace urbain de Dakar sont arrivés dans ce contexte. Il s'agit entre autres des Wolofs, des Sérères, des Diolas, et les Haalpoular. C'est également durant cette époque que datent les grandes vagues migratoires ouest-africaines marquées par l'arrivée des Capverdiens, des Guinéens, des Maliens des Nigériens et des Dahoméens (actuels. Béninois), etc.

En 1924, on assiste à la création de la circonscription de Dakar et ses dépendances. Dans cette dynamique d'organisation de l'espace, la ville est dotée d'un nouveau Plan (PLAN LOPEZ). Ce fut le premier plan prévoyant : une (01) zone commerciale au Sud-ouest du Port ; une (01) zone commerciale industrielle de stockage d'hydrocarbure; de grands axes routiers (Autoroute, Boulevard du centenaire de la commune);

zones résidentielles du Plateau ; des quartiers résidentiels le long de la Corniche Ouest;

Le 11 Juin 1958, la capitale du Sénégal est transférée de Saint Louis vers Dakar. Cette même année et précisément le 26 Août 1958, le Général DE GAULLE est venu pour proposer une nouvelle constitution de la France et de créer la communauté. De 1902 à 1958, Dakar fut la capitale fédérale de l'A.O.F, bénéficiant ainsi des investissements et des fonctions principales du pays.

Comme siège de l'administration, Dakar cumule toutes les fonctions de la ville aboutissant à une centralité dont le noyau primitif gravite autour de la place de l'Indépendance. Le développement de ce centre, impulsé par sa fonction de capitale a eu pour facteur fondamental l'équipement moderne du vieux carrefour de la tête de la presqu'île (Seck, 1970). Cette centralité historique de Dakar non seulement reste d'actualité mais elle s'est renforcée et accentuée après l'accession à l'indépendance du Sénégal avec l'élection de Dakar comme capitale nationale (DIOP, 2007).

En 1960, Dakar est doté d'un statut spécial en tant que capitale du pays. Pour rapprocher l'administration aux administrés, l'Etat a opté en 1964, pour une Communalisation de la Région de Dakar avec la commune de Dakar et de Rufisque. Huit ans après cette communalisation, le gouvernement a introduit la Loi relative à l'organisation de l'administration territoriale avec la création de la communauté rurale. Avec la loi 72-636 du 29 mai 1972 relatif aux attributions des chefs de circonscription administrative et des chefs de village.

L'année 1996 marque une phase décisive de la politique de décentralisation avec le vote de la Loi 96-06 portant code des Collectivités Locales avec l'érection de la région comme collectivité locale, la ville de Dakar est subdivisée en communes d'arrondissement (TOURE 2009).

Depuis 2011, par le décret n° 2011-706 du 06 juin 2011, la région de Dakar est organisée administrativement en quatre départements que sont Dakar, Pikine, Guédiawaye et Rufisque. Le département de Dakar, est constitué de 19 communes qui constituent une collectivité locale à savoir la ville de Dakar.

En 2013, l'Etat décide une réforme territoriale à travers l'Acte III de la décentralisation avec la communalisation intégrale. Cette réforme supprime la région collectivité locale et érige les départements en collectivités locales.

1.3. Un espace marqué par la faible présence des activités primaires

L'occupation de l'espace répond toujours à des logiques économique, culturelle, physique. Nous retiendrons l'étroite relation qui s'établit entre l'habitat et la fonction administrative et la fonction économique (SAKHO, 1991). L'espace de la ville de Dakar a connu de profondes mutations qui ont des influences, d'une façon directe ou indirecte, sur les activités de production. Même si les fonctions sont à la fois diversifiées et entrecroisées. On peut les classer en trois types : les fonctions du secteur primaire et qu'on peut appeler fonctions de production, celles qui sont industrielles et celles qui ont un aspect administratif et de services. Ces fonctions reflètent la dynamique de l'espace urbain de Dakar et le degré de cohérence ou de vulnérabilité de l'économie urbaine, de son indépendance vis à vis des autres pôles urbains.

Sur un total de 70868 unités de économiques dans le territoire communal, on décompte 586 qui s'activent dans le secteur primaire, 18761 structures de l'industrie, 15621 structures de services et 35900 de structures de commerce. Ce qui montre que les activités primaires représentent 0,8% contre 50,7% pour le commerce et que l'écrasante majorité du tissu industriel est à Dakar (ANSD, 2018). Ces statistiques montre que la ville de Dakar reste toujours le lieu par excellence du commerce au Sénégal. En effet, la majorité des personnes du territoire de Dakar tire leur subsistance d'activités plus ou moins liées au commerce. Les résultats issus de l'enquête sur le secteur informel du Sénégal (ENSIS, 2013) montrent la place prépondérante des activités informelles dans l'économie dakaroise, activités devenues le premier secteur pourvoyeur d'emplois dans la capitale (Khouma, 2017).

Les villes permettent l'accès des entreprises aux marchés de consommation, la constitution de réserves de main-d'œuvre, l'adéquation des compétences spécialisées avec les besoins, l'exploitation des possibilités de spécialisation, l'accès à des intrants de meilleure qualité et le partage des connaissances et des idées. Les économies d'échelle urbaines jouent également un rôle dans la mise en place d'infrastructures et de services publics, permettant une réduction des coûts pour les usagers. Surmonter les obstacles à la productivité urbaine, notamment les

carences dans l'aménagement urbain, la ségrégation et le déficit infrastructurel, présente d'énormes avantages pour l'industrie (CEA, 2017). Le processus d'industrialisation qui s'est déclenché en Afrique avant les indépendances n'a pas affecté d'une façon homogène les diverses composantes du territoire. Pour la plupart des pays, la quasi-totalité des investissements industriels s'était installée sur la bande littorale et le Sénégal n'a pas échappé à cette logique coloniale.

La fonction industrielle est la seule activité qui a le pouvoir de transformer les villes en un creuset où les produits bruts peuvent se transformer en objets de consommation et le travail humain en valeur monétaire. Il est important de noter que la fonction industrielle n'a pas joué le même rôle qu'a joué la fonction administrative. Mises à part les industries intra-urbaines telle la boulangerie, la mécanique légère ou l'imprimerie, le secteur secondaire se répartit dans l'agglomération.

L'examen de la répartition du chiffre d'affaires des entreprises selon les régions met en exergue un écart important entre Dakar et le reste du pays. En effet, la région de Dakar, dont la majorité des entreprises se trouvent dans la ville de Dakar, en détient à elle seule 85,3%. La concentration de la majeure partie des grandes entreprises du pays et la localisation de la quasi-totalité des sièges sociaux à Dakar peuvent expliquer cette différence constatée dans la répartition du chiffre d'affaires.

Le développement du secteur primaire dans la Ville de Dakar est confronté à une kyrielle d'obstacles liée au caractère urbain très prononcé de la municipalité. Les activités comme la pêche, l'élevage, l'agriculture sont en net recul du fait des impacts liés au changement climatique et de la rareté des ressources naturelles, des réserves foncières et à l'absence de parcours de bétail. L'urbanisation de Dakar a rendu difficile l'exercice de certaines activités de l'agriculture urbaine qui persiste tant bien que mal au niveau des emprises des grandes artères, le long de certains tronçons de l'autoroute, sur certains carrefours et au niveau des interstices de certains quartiers.

Dans le territoire urbain de Dakar, il reste peu d'espaces pour la pratique d'activités Agricoles. Les rares dépressions préservées de l'occupation urbaines se situent à l'ouest de la rocade de Cambérène, dans le prolongement de la grande Niaye de Pikine. Ceux qui se livrent aux cultures florales occupent très souvent sans autorisation le domaine public adjacent à la voie ferrée dans le secteur de Hann par exemple. En

termes de production alimentaire, les jardins les plus proches de Dakar se spécialisent dans la production des légumes délicats (salade, céleri, poivron, haricot vert ...) et des fleurs. L'agriculture à Dakar était particulièrement orientée vers la production maraîchère en raison de ses potentialités non négligeables dues à des facteurs physiques et climatiques favorables au développement de cette activité (sols hydro morphes, alluvionnaires, alizé maritime, nappe phréatique peu profonde). Mais avec l'explosion démographique et l'extension de l'habitat sur les surfaces agricoles, Dakar ne présente que quelques poches de cultures maraîchères. Une bonne partie de la zone des Niayes, reconnue pour ses potentialités agricoles ne fait plus partie de la Ville de Dakar. L'activité de maraichage se déroule au niveau des emprises des grandes artères et dans les interstices de la ville. Aujourd'hui, il semble impossible d'infléchir cette tendance.

Photo 2 : Espace de maraichage à Hann Bel air en 2017



Source : Photo prise par l'auteur

Cette photo donne une illustration des poches qui sont utilisées par les maraichers pour développer des activités agricoles. C'est une zone dont les sols sont très fertiles pour les productions de produits horticoles.

A l'exception du petit élevage domestique que l'on peut rencontrer dans les concessions, Dakar entant que ville ne peut en disposer d'espace de pâturage. L'élevage en tant que source de revenu est pratiquée par de

petit fermiers et orientée surtout vers la production de mouton de race pour les évènements (Tabaski, Baptême...).

Le secteur de la pêche est l'un des secteurs clés de l'économie. Il s'agit essentiellement de la pêche maritime, compte tenu de la situation géographique de Dakar. Les résultats macroéconomiques affichés pour la pêche maritime apparaissent globalement positifs tant sur le plan économique que sur le plan de l'alimentation des populations et dans la promotion sociale. Sur le littoral, la pêche artisanale est pratiquée à partir des points de débarquement de Yoff, Ngor, Ouakam, Soumbédioune et Hann, ... Environ, 3 768 pirogues immatriculées exercent cette activité. Grâce à ce moyen de propulsion leur rayon d'action en mer s'est agrandi. La modernisation des engins de capture, encouragée par l'Etat, a influencé le volume des mises à terre (ANSD, 2014). Plus de 100 000 tonnes de poissons sont produites en moyenne chaque année, 80% sont destinés à la production industrielle. La pêche maritime procure chaque année plus de 600 000 emplois directs et indirects dont les 2/3 dans la production et la transformation artisanale et plus de 80% évoluant au niveau de la pêche artisanale. Dakar constitue le principal pôle de pêche industrielle du Sénégal. Elle abrite le port de pêche et les nombreuses unités de transformation de poissons. A l'aval de la pêche sont nées diverses activités complémentaires le transport par charrette des prises ou leur portage à dos d'homme, le mareyage et la transformation artisanale du poisson (ANSD, 2014).

L'exercice des activités de commerce pose beaucoup de problèmes aux Pouvoirs publics et aux populations. En raison de l'insuffisance d'équipements marchands ou d'espaces aménagés, cette activité se déroule partout dans la ville et particulièrement dans les espaces publics, dans les rues, les voies publiques et dans les interstices des quartiers. Il en résulte une occupation anarchique de ses espaces, des problèmes de mobilité, une dégradation du cadre de vie et une prolifération des déchets. Pour résoudre ce problème, la ville de Dakar en rapport avec l'Etat, a engagé une large concertation avec les acteurs en vue de recaser les marchands ambulants. Le secteur tertiaire est de loin le secteur le plus dynamique de l'économie dakaroise. L'activité commerciale domine le secteur, avec l'informel qui concentre l'essentiel des emplois. Cependant, ce boom du secteur commercial n'est pas sans causer des problèmes d'aménagement et d'occupations irrégulières des espaces publics par des activités informelles.

Le commerce ambulant occupe une place centrale dans l'économie des villes africaines et constitue bien souvent, pour nombre de leurs habitants, une des seules opportunités de revenus.

Photo 3 : Regroupement de marchands ambulants, photos prise à la Médina en 2019



Source : Photo prise par l'auteur

Le phénomène des « marchands ambulants » a pris une telle ampleur qu'il a fallu une étroite collaboration entre la Ville de Dakar et l'Etat central afin de trouver une solution à cet épineux problème. Les solutions transitoires retenues consistent au recasement des marchands ambulants dans des espaces aménagés. Ceci a permis d'aérer le centre-ville et a beaucoup contribué à soulager la pression sur les espaces publics en facilitant les « va et vient » sur les trottoirs des immeubles qui ont été tous colonisés par les marchands ambulants et tabliers. Cependant, ces timides actions sporadiques ne sont pas de nature à régler définitivement ce problème qui est d'ordre conjuncturel lié à la situation économique du pays et qui peine à trouver un aboutissement du fait de l'afflux de plus en plus massif de jeunes garçons et filles issus de la migration des zones rurales

vers le milieu urbain à la recherche d'un emploi à Dakar. Il faut noter qu'actuellement, la solution définitive trouvée par la Ville de Dakar est de construire de nouveaux équipements marchands dont certains sont déjà achevés et d'autres sont en cours.

A côté du phénomène précité, il convient de souligner le développement des métiers de l'automobile à Dakar. Tous les quartiers disposent de plusieurs garages de mécaniciens qui modifient le cadre de vie et perturbent la quiétude des habitants. Cependant, dans le secteur de l'automobile, la vente de pièces détachées constitue sans doute l'activité la plus préoccupante pour la ville car les acteurs de ce sous-secteur occupent des espaces stratégiques importants au cœur du centre-ville et dans les quartiers résidentiels comme Mermoz, Sacré Cœur, etc.

Conclusion

Cette recherche confirme une chronologie de faits. En effet, les premiers habitants de l'espace ont conservé leurs premiers sites d'occupation, ce qui constitue les quartiers traditionnels de Dakar dans les communes de Plateau, Ouakam et Ngör. Le transfert de la capitale de l'Afrique Occidentale et celle du Sénégal de St Louis à Dakar ont fait de la ville pendant une longue période, un point de convergence des populations venant d'autres horizons. Ce flux de population vers Dakar a accéléré l'urbanisation avec des quartiers résidentiels. Les zones d'habitation de standing sont plus dotées en infrastructures scolaires et sanitaires par rapport aux les quartiers traditionnels. Toutefois, l'espace de la ville est sans doute dominé par des activités de commerce et ceci dans toutes les communes.

Bibliographie

ANSD, (2014), *Rapport définitif du Recensement Général de la Population, l'Habitat de l'Agriculture et de l'Elevage (RGPAE 2013)*.

Bodian Ansoumana, (2014), *Caractérisation de la variabilité temporelle récente des précipitations annuelles au Sénégal (Afrique de l'Ouest)*, in Géographie physique et environnement Volume 8, pp297-312.

Boserup, Ester, (1985), *Economic and demographic interrelationships in sub-sabaran africa*, Population and development Review, 11, n°3, September; pp. 21-36.

- Cisse, Ndèye M.**, 2011, Les impacts du tourisme en milieu insulaire : exemple de la région de Dakar: Gorée, les îles de la Madeleine, Yoff et Ngor Dakar, Thèse de Doctorat, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, Département de géographie, 273p.
- Sakho Papa** (1991), *Evolution des « Escales » Ferroviaires du Bassin Arachidier Oriental (SENEGAL)*, Thèse de doctorat de troisième cycle, Université Cheikh Anta Diop, 194p.
- Sakho Papa et Beauchemin Cris**, (2009), *Circulation internationale et développement local au Sénégal* MAFE pp-46-57,
- Sakho Papa**, (2007), *Renouveau urbain à Dakar : Vers l'émergence d'une nouvelle centralité dans un quartier d'habitat planifié, le Point E ?*, 14p
- Sakho Papa**, 2014, *La production de la ville au Sénégal : entre mobilités urbaines, migrations internes et internationales*, Thèse de doctorat d'Etat, Volume 1. Rapport de synthèse, 146p
- Sall M.**, 2012, *Réinvestir les faits de population en Afrique, in terroirs, revue africaine des sciences sociales et de philosophie*, volume n° 8, éditions terroirs et KARTHALA, p46-52
- Sandron F. et GASTINEAU B.**, (2002), *Fécondité et pauvreté en Kroumirie (Tunisie)*, L'Harmattan.
- Seck Assane** (1970), *Dakar, métropole Ouestafricaine*, Institut fondamental d'Afrique noire (IFAN).
- Tabutin Dominique. et SCHOUMAKER Bruno**, (2000), *Une analyse régionale des transitions de fécondité en Afrique subsaharienne* », IUSSP, Conférence, Salvador, Brésil, 26p.
- Tachfine Y.**, (2010), *Croissance urbaine, mobilité et rôle du transport collectif: Le cas de quelques grandes villes marocaines*, in Etudes sur l'espace et le développement à Agadir et ses périphéries, Série colloques et séminaires n° 1, p 95-119.
- Wakam Jean ., RWENGE, Mburuno.** (1998), *Pauvreté et structures familiales dans trois métropoles africaines : Yaoundé, Abidjan et Dakar* », in : Gendreau (dir) : crise, pauvreté et changements démographiques dans les pays du Sud. ESTEM, Paris, pp 167-182.