CY Cergy Paris Université
ED Nº 284 DSH (Droit et Sciences humaines)
Laboratoire de MRTE « Mobilités, Réseaux, Territoires, Environnements »

VOLUME 1
LES ENJEUX DE L'ÉTALEMENT PÉRIPHÉRIQUE DES VILLES AU SÉNÉGAL :

ANALYSE DES DYNAMIQUES, DES CONFLITS ET DES TENSIONS À DAKAR, THIÈS ET MBOUR (cas de l'autoroute à péage, de la forêt Allou Kagne de Thiès et du foncier de Diass).

Thèse pour l'obtention du Doctorat de géographie et aménagement de CY Cergy Paris Université

Présentée par **Mame Cheikh NGOM**
Sous la direction du **Pr Didier DESPONDS**

Soutenue le vendredi 10 décembre 2021 à Cergy

Composition du jury :

Amadou DIOP **Rapporteur**	Professeur de Géographie, Université Cheikh Anta Diop (Dakar)
Pierre KAMDEM **Rapporteur**	Professeur de Géographie, Université de Poitiers
Armelle CHOPLIN **Examinatrice**	Professeure de Géographie, Université de Genève
Jérôme LOMBARD **Examinateur**	Professeur de Géographie, IRD UMR PRODIG
Pierre BERGEL **Examinateur**	Professeur de Géographie, Université de Caen
Michel LESOURD **Examinateur**	Professeur honoraire de Géographie, Université de Rouen
Abdoul Hameth BA **Examinateur**	Maître de Conférences HDR en Géographie, Université d'Évry
Didier DESPONDS **Directeur**	Professeur de Géographie, CY Cergy Paris Université

DÉDICACES

À mon cher et illustre Marabout **Seydi Aboubacar Sy** (RTA)

À mes défunts parents **Adama Diouf et Djegane Ngom**

À mon cher Professeur de Géographie le regretté **Cheikh Ba**

À mon cher Professeur de Géographie **Lat Soucabé MBow**

Au Professeur d'Économie du Canada **André Joyal**

À mon grand frère feu **Mame Djibril Ngom**

À mon grand frère **Mame Malick Ngom**

À mon ami **Modou Ndiaye** de Torcy

À **Madior Ly** de Cergy Pontoise

À toute ma famille

REMERCIEMENTS

L'étalement urbain et les conflits fonciers sont des thèmes de recherche actuels en sciences humaines, notamment en géographie sociale. Nous avons choisi de les étudier avec le soutien du Pr Didier Desponds, notre directeur de thèse. Puisse-t-il trouver en ces mots notre sincère remerciement parce qu'il n'a ménagé aucun effort pour que ce travail soit un succès. Il nous a appris à être courageux et persévérant en matière de recherche et d'enseignement. Nous adressons également nos remerciements au professeur Amadou Diop, notre directeur de thèse en 2009 et rapporteur de thèse en 2021. Je fais l'éloge de ses qualités, de sa générosité, de son amour du travail, de son endurance et de sa détermination dans l'enseignement et la recherche en géographie. Je remercie du plus profond de mon cœur le professeur Lat Soucabé Mbow, pour son aide, son assistance et ses conseils scientifiques. Il a beaucoup apporté à notre formation académique.

Nous remercions chaleureusement le Professeur Ahmadou Aly Mbaye, Recteur de l'Université Cheikh Anta Diop de Dakar (UCAD). Il nous a fourni une aide indéfectible pour régler nos problèmes de santé. L'appui financier et la médiation sociale du Professeur Malick Fall, Secrétaire général du Syndicat des Enseignants du Supérieur resteront des gestes inoubliables dans notre vie. Monsieur Ndiacé Diop, Médiateur de l'UCAD, a contribué régulièrement à notre formation et particulièrement à notre recrutement dans le département de Géographie de l'UCAD. Qu'il y trouve l'expression de ma profonde gratitude et de Tata Jeanne Temousse, homonyme de ma plus jeune fille. Un grand merci au professeur Aminata Ndiaye, ex-chef du département, pour sa courtoisie, sa générosité, sa gestion et ses brillantes qualités en recherche. Je ne peux oublier Monsieur Diène Dione, pour le soutien qu'il a apporté tout au long de la thèse.

Le professeur Aminata Niang Diène a apporté une contribution efficace à notre formation, notamment en ce qui concerne le mémoire de maîtrise. Qu’elle reçoit nos remerciements distingués pour tous ses efforts consentis de même que les autres Enseignants qui ont contribué à notre formation : Honoré Dacosta, Pr Alioune Kane, Alioune Ba, Mouhamadou Fadel Kane, Pr Pascal Sagna, Yakham Diop, Paul Ndiaye, Pr Amadou Abdoul Sow, Pr Tahirou Diaw, Guilguane Faye, Pr Mame Demba Thiam, Gorgui Ciss et Papa Sakho, Salimata Wade, Pr Adama Diop, Pr Babacar Diop, Pr Aboubackry Moussa Lam, Pr Penda Mbow, Pr Rokhaya Fall et pensées ferventes pour le Professeur Cheikh Ba, le Professeur Salif Diop, le Professeur Jean Baptiste Ndong, le

Professeur Mbaye Gueye et le Professeur Abdourahmane Ba. Que la paix soit pour leurs âmes et que le Paradis soit leur dernier lieu de repos, AMEN.

Une profonde gratitude est exprimée au Professeur Alioune Kandji Doyen de la Faculté des Lettres et Sciences humaines, au Professeur Mamadou Bouna Timera, l'Assesseur de la Faculté des Lettres et Sciences humaines et à Madame Diatou Thiaw Cheffe du département de Géographie de l'UCAD, Monsieur Joseph Waly Diouf et tous les PATS pour leur ouverture, leur générosité, leur assistance et leur appui constant. Je remercie les Professeurs les collègues Enseignants-Chercheurs et les vacataires : Pr Awa Fall Niang, Pr Cheikh Samba Wade, Anastasie Mendy, NDickou Gaye, NDeye Ngom, Ramatoulaye Mbengue, Pierre Corneille, Cheikh Diop, Edmée Mbaye, Abdoulaye Diagne, Ibrahima Faye Diouf, Cheikh Ahmed Tidiane Faye, Alassane Sow, Ibrahima Sy, Birane Cissé, Ibrahima Sylla et Faty, Mamadou Sow, Paul Silay, René Ndimack, François Mendy, etc.

Je remercie particulièrement mes deux jumeaux académiques, Sidia Badiane et son épouse Dr Hélène Faye ainsi que Momar Diongue et son épouse ; sans oublier mon collègue, voisin de bureau et ami Amadou Abou Sy et son épouse Aissata.

Les Professeurs à la retraite, Lat souabe Mbow et Boubacar Diop dit Bouba, respectivement aux départements de Géographie et Langues anciennes de la FLSH de l'UCAD ont beaucoup participé à la finalisation de la thèse, notamment à l'usage des concepts. Puissent-ils y trouver mes remerciements les plus sincères.

Je ne peux oublier tous les étudiants qui ont participé au travail de terrain ou par la production de leurs mémoires ; il s'agit de Romuald Tine, Fatou Yade, Fatoumata Sow, Aissata Thiam, Mame Diarra Diouf, Mariétou Gueye, Souadou Ba, Alfousseynou Ba, Ndiakhate Ndiaye, Ndiaré Ndour, Dieynaba Diallo, Ndiaye Samb et Coumba Ndiaye.

Il me plait de remercier le Professeur Paul Pellegrin de Paris, Pr Pêche et les membres du Cabinet d'étude, Groupe de Recherche en Décentralisation et Aménagement du Territoire (GREDAT) : Ibrahima Badji, Mansour Thiongane, Mamadou Siby et Mamadou Ndiaye et Fatim Padi Diallo. J'associe, mon confrère Bocar Ndaw du Département des Lettres modernes du FLSH de l'UCAD, à ses remerciements pour la dernière correction.

Je ne peux conclure sans remercier du fond du cœur mes femmes Salma Kane et Yaye Fatou Sane et mes enfants. Je remercie mes frères (feu Mame Djibril Ngom), Ousmane

Ngom, Moussa Ngom, Mame Malick Ngom, Ibou Ngom, Issa Ngom et Jules Ngom, mes cousins Souleymane Faye dit Jules, Idy Faye, Ibou Faye, Karim Faye et Sadibou Pouye, mes cousines et sœurs Awa Ngom, NDeye Fatou Faye, Chine Ngom et Mariama Ngom, mes anciens camarades de l'école Route des Puits Ibrahima Daffe et son épouse, Ouleymatou Beye, Thiaba Thiaw, Fatou Seye, et Souleymane Sow. Une mention spéciale est réservée à ma famille d'accueil de Torcy en France. Que mon cher ami Modou Ndiaye, sa Maman Adama Diop, ses frères Vieux Ndiaye et Maguette Ndiaye, ses sœurs Aminata Ndiaye et Mamy Ndiaye trouvent en ces mots ma profonde gratitude. Pour vous, Madior Ly, MERCI.

SOMMAIRE

Première partie : Le problème de l'étalement urbain et des conflits territoriaux au Sénégal : concepts et méthodes……..……..20

Chapitre 1 : Conflits fonciers au Sénégal : quel est le problème ?.....22

Chapitre 2 : L'approche scientifique et la justification de l'étude…….45

Chapitre 3 : L'approche méthodologique d'une démarche classique……67

Deuxième partie : La métropolisation de Dakar : étalement urbain et émergence du triangle Dakar, Thiès et Mbour……...….121

Chapitre 1 : Etalement périphérique ou métropolisation de Dakar ?……..….123

Chapitre 2 : L'émergence d'une aire métropolitaine au Grand-Dakar : cas du triangle aggloméré Dakar-Thiès-Mbour…….….....167

Chapitre 3 : Le choix raisonné des zones de crispation…….……..208

Troisième partie : Analyse des données relatives aux conflits fonciers dans les différents sites de la zone d'étude …….……...227

Chapitre 1 : Analyse des données du conflit foncier sur l'emprise de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio (le tronçon de Pikine-Mbao) ……. 228

Chapitre 2 : Dynamiques territoriales et conflits fonciers à Diass……...294

Chapitre 3 : Les conflits fonciers sur l'emprise de la forêt classée de Thiès…...376

Quatrième partie : L'aménagement des sites de recasement : un mode de régulation des conflits fonciers au Sénégal ……403

Chapitre 1 : Tivaouane Peul, un site de recasement aménagé par l'APIX pour loger les déguerpis de l'emprise de l'autoroute à péage …… 404

Chapitre 2 : Le plan de réinstallation des déguerpis de l'emprise de l'aéroport AIBD : le cas du site de recasement de Kessoukhate ……..……...437

Chapitre 3 : Étude comparée de conflits fonciers : cas de Ndengler……...476

Conclusion générale……...483

Bibliographie ……... 495

Table des matières …….517

LISTE DES ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS.

AA : AUTOROUTE DE L'AVENIR

ADM : AGENCE DE DÉVELOPPEMENT MUNICIPAL

AFP : AGENCE FRANÇAISE DE DÉVELOPPEMENT.

AFOM : ATOUTS, FORCES, OPPORTUNITÉS ET MENACES.

AFTU : ASSOCIATION POUR LE FINANCEMENT DES TRANSPORTS URBAINS

AGEROUTE : AGENCE DES TRAVAUX ET DE GESTION DES ROUTES

AIBD : AEROPORT INTERNATIONAL BLAISE DIAGNE

ANAT : AGENCE NATIONALE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

ANIDA : AGENCE NATIONALE DE DEVELOPPEMENT AGRICOLE

ANSD : AGENCE NATIONALE DE LA STATISTIQUE ET DE LA DEMOGRAPHIE

APDK : ASSOCIATION DES POPULATIONS DEPLACEES DE KESSOUKHATE

APIX : AGENCE NATIONALE POUR LA PROMOTION DES INVESTISSEMENTS ET DES GRANDS TRAVAUX

ARD : AGENCE REGIONALE DE DEVELOPPEMENT

ASC : ASSOCIATION SPORTIVE ET CULTURELLE

BAD : BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT

BCI : BUDGET CONSOLIDE D'INVESTISSEMENT

BDRP : BUREAU DES DOMAINES DE RECENSEMENT DE LA PREFECTURE

BHS : BANQUE DE L'HABITAT DU SENEGAL

BM : BANQUE MONDIALE

BTP : BATIMENT ET TRAVAUX PUBLICS

BU : BIBLIOTHEQUE UNIVERSITAIRE

CADL : CENTRE D'APPUI AU DEVELOPPEMENT LOCAL

CCOD : COMMISSION DE CONTROLE DES OPERATIONS DOMANIALES

CCQ : CONSEIL CONSULTATIF DE QUARTIER

CCR : COMITÉ CITADIN DE REINSTALLATION

CDE : CODE DU DOMAINE DE L'ÉTAT

CEDEAO : COMMUNAUTE ECONOMIQUE DES ETATS DE L'AFRIQUE DE L'OUEST

CEM : COLLEGE D'ENSEIGNEMENT MOYEN

CGCL : CODE GENERAL DES COLLECTIVITES LOCALES

CIAT : CONSEIL INTERMINISTERIEL DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

CICAD : CENTRE INTERNATIONAL DE CONFERENCE ABDOU DIOUF

CLL : COMITES LOCAUX DE LIAISON

CNRLT : CENTRE NATIONAL DE RESSOURCE TEXTUELLE ET LEXICALE

CR : CONSEIL RURAL

CRD : CONSEIL REGIONAL DE DAKAR

CRS : CENTRE DE SUIVI ÉCOLOGIQUE

CS : CENTRE DE SANTE

CSTC : COMPAGNIE SENEGALAISE DE TRANSPORT EN COMMUN

CTP : CASE DES TOUT-PETITS

DAT : DIRECTION DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

DEEC : DIRECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET DES ETABLISSEMENTS CLASSES

DGPU : DELEGATION GENERALE A LA PROMOTION DES POLES URBAINS

DPAC : DOMAINE PUBLIC AUTOROUTIER CONCEDE

DRU : DIVISION REGIONALE D'URBANISME

DS : DISTRICT SANITAIRE

DSDS : DIRECTION DES STATISTIQUES DEMOGRAPHIQUES ET SOCIALES DU TERRITOIRE

DSM : DIAMAGEUNE SICAP MBAO

EA : EXPLOITANT AGRICOLE

EIES : ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

ENEA : ÉCOLE NATIONALE D'ÉCONOMIE APPLIQUEE

FAO : ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR L'ALIMENTATION ET L'AGRICULTURE

FAO : ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR L'ALIMENTATION ET L'AGRICULTURE

FCFA : FRANC DES COLONIES FRANÇAISES D'AFRIQUE

FECL : FONDS D'ÉQUIPEMENT AUX COLLECTIVITES LOCALES

FLSH : FACULTE DES LETTRES ET SCIENCES HUMAINES

GERAD : GROUPE D'ÉTUDE DE RECHERCHE ET D'APPUI AU DEVELOPPEMENT

HLM : HABITAT A LOYER MODERE

IAGU : INSTITUT AFRICAINE DE GESTION URBAINE

IEC : INFRASTRUCTURE ET ÉQUIPEMENT COLLECTIF

IFAN : INSTITUT FONDAMENTAL D'AFRIQUE NOIRE

INSEE : INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ETUDES ECONOMIQUES

IRD : INSTITUT DE RECHERCHE POUR LE DEVELOPPEMENT

JICA : AGENCE JAPONAISE DE COOPERATION INTERNATIONALE

LDN : LOI SUR LE DOMAINE NATIONAL

LPSD : LETTRE DE POLITIQUE SECTORIELLE DE DEVELOPPEMENT

MEDAD : MINISTERE DE L'ECOLOGIE, DU DEVELOPPEMENT ET DE L'AMENAGEMENT DURABLE

MGLDAT : MINISTERE DE LA GOUVERNANCE LOCALE, DU DEVELOPPEMENT ET DE L'AMENAGEMENT

MSA : MALICK SOW & ASSOCIES

NCO : NOTE DE COMMUNICATION PUBLIQUE D'OPERATION

NIABY : NOT IN ANYBODY BACK YARD : « DANS LE JARDIN DE PERSONNE »

NIMBY: NOT LN MY BACK YARD: « PAS DANS MON JARDIN »

NMA : NOUVELLE MINOTERIE AFRICAINE

OCB : ORGANISATION COMMUNALE DE BASE

OACI : ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

OMD : OBJECTIFS DU MILLENAIRE POUR LE DEVELOPPEMENT

ONG : ORGANISATION NON GOUVERNEMENTALE

ONU : ORGANISATION DES NATIONS UNIES

ONU HABITAT : ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR L'HABITAT

PAS : PLAN D'AFFECTATION DU SOL

POS : PLAN D'OCCUPATION DU SOL

PAP : PERSONNE AFFECTEE PAR LE PROJET

PAR : PLAN D'ACTION ET DE REINSTALLATION

PDC : PLAN DE DEVELOPPEMENT COMMUNAL

PDCD : PLAN DE DEVELOPPEMENT COMMUNAL DE DIAMNIADIO

PDU : PLAN DIRECTEUR D'URBANISME

PED : PAYS EN DEVELOPPEMENT

PFD : PAIX- FRATERNITE-DEVELOPPEMENT

PIB : PRODUIT INTERIEUR BRUT

PIS : PIKINE IRREGULIER SUD

PLD : PLAN LOCAL DE DEVELOPPEMENT

PME : PETITE ET MOYENNE ENTREPRISE

PNAT : PLAN NATIONAL D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

PNB : PRODUIT NATIONAL BRUT

PNDL : PROGRAMME NATIONAL DE DEVELOPPEMENT LOCAL

PNUD : PROGRAMME DES NATIONS UNIES POUR LE DEVELOPPEMENT

PPP : PARTENARIAT PUBLIC PRIVE

PRDI : PLAN REGIONAL DE DEVELOPPEMENT INTEGRE

PRR : PLAN DE REINSTALLATION REVISE

PSE : PLAN SENEGAL ÉMERGENT

PUD : PLAN D'URBANISME DE DETAIL

PUF : PRESSE UNIVERSITAIRE DE LA FRANCE

REVA : RETOUR VERS L'AGRICULTURE

RGPHAE : RECENSEMENT GENERALE DE LA POPULATION ET DE L'HABITAT, DE L'AGRICULTURE ET DE L'ÉLEVAGE

RN1 : ROUTE NATIONALE NUMERO1

RN2 : ROUTE NATIONALE NUMERO 2

SENELEC : SOCIETE NATIONALE DE L'ÉLECTRICITE DU SENEGAL

SICAP : SOCIETE IMMOBILIERE DU CAP-VERT

SIPS : SOCIETE INDUSTRIELLE DE PAPETERIE AU SENEGAL

SM : SECRETAIRE MUNICIPAL

SNAT : SCHEMA NATIONAL D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

SNDES : STRATEGIE NATIONALE DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET SOCIAL

SNHLM : SOCIETE NATIONALE DES HABITATIONS À LOYER MODERE

SOCOCIM : SOCIETE COMMERCIALE DE LA CIMENTERIE

SODIDA : SOCIETE DU DOMAINE INDUSTRIEL DE DAKAR

SRAT : SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

TER : TRAIN EXPRESS REGIONAL

TNI : TERRAIN NON IMMATRICULE

UCAD : UNIVERSITE CHEIKH ANTA DIOP

UEMOA : UNION ÉCONOMIQUE ET MONETAIRE OUEST AFRICAINE

UEPA : UNION POUR L'ÉTUDE DE LA POPULATION AFRICAINE

VDN : VOIE DE DEGAGEMENT NORD

ZAC : ZONE D'AMENAGENT CONCERTEE

ZESI : ZONE ÉCONOMIQUE SPECIALE INTEGREE

AVANT-PROPOS

La question de la gestion des terres continue d'être controversée et préoccupante en Afrique noire au sud du Sahara et particulièrement au Sénégal. L'étude des conflits fonciers, induite par la réalisation de grands projets de l'État, représente un défi pour le développement de la recherche actuelle en sciences sociales et humaines. En Géographie, la spatialisation des données de conflits fait référence à des études sur les oppositions, généralement asymétriques, observées entre l'État, les collectivités territoriales, les promoteurs privés et les populations.

Le Sénégal a connu un tournant marqué par l'alternance politique de 2000 et l'ouverture de vastes projets en faveur d'un « Sénégal émergent ». Depuis la construction de l'aéroport AIBD, du Pôle urbain de Diamniadio et de la Zone économique spéciale intégrée, l'interface métropolitaine Dakar-Thiès-Mbour est devenue un lieu de recherche privilégié en gestion foncière. L'étude se concentre sur l'étalement urbain de Dakar, le droit de passage de la route à péage, les terres rurales de Diass et le droit de passage de la forêt classée de Thiès.

Il traite du problème de l'expansion des villes africaines, de la régression des espaces naturels, de l'expropriation des terres agricoles et pastorales et des conflits fonciers qui en découlent. Il s'agit d'une contribution à la gestion des terres au Sénégal et à l'analyse des réformes en faveur de la sécurité des terres rurales. Cela nécessite la création d'un cadastre rural et la révision de textes législatifs datant de 1964.

Résumé de la thèse

En raison de leur urbanisation accélérée, les villes d'Afrique au sud du Sahara ont connu des formes d'expansion périphérique qui compromettent l'interdépendance entre la ville et la campagne. Dakar n'est pas une exception puisque son expansion a conduit à des conflits fonciers qui font l'objet de recherches. Ainsi, l'étude s'intéresse à l'emprise de la route à péage, aux terres agricoles et pastorales de Diass et à l'emprise de la forêt classée de Thiès. La méthode consiste à examiner les documents, à recueillir des données qualitatives et quantitatives et à traiter l'information. L'étude montre que les projets de l'État ont engendré des réductions urbaines et des impacts de l'étalement urbain sur les villes et l'environnement. La conurbation entre Dakar-Thiès et Mbour soulève des conflits dus aux expropriations foncières dans les zones résidentielles, les zones agricoles et les zones classées. L'expansion de Dakar est tributaire de sa croissance démographique, de sa position excentrique et des dysfonctionnements dans les politiques d'aménagement du territoire. Grâce à sa proximité avec Dakar et à sa position centrale dans l'interface, Diass devient la zone de convergence pour les grands projets étatiques. Les externalités, induites par l'embourgeoisement, la périurbanisation et la division territoriale entre Thiès et Fandène, accentuent les empiétements sur les terres de la forêt classée de Thiès. Ces conflits asymétriques sur le foncier découlent de la persistance de la pauvreté urbaine et rurale et des risques induits par la reconversion territoriale et les changements socioéconomiques. Les stratégies de régulation des conflits, basées sur la rétribution et la compensation, sont aléatoires, car les approches sont exclusives et les mesures d'accompagnement insuffisantes.

Mots clés : Etalement urbain - Conflit foncier – Forêt classée – Emprise des autoroutes – Terre et interface

Summary of the thesis

Due to its accelerated urbanization, cities in Africa south of the Sahara have experienced forms of peripheral expansion that compromise the interdependence between the city and the countryside. Dakar is not an exception since its expansion has led to land conflicts that are the subject of research. Thus, the study focuses on the right-of-way of the toll road, the agricultural and pastoral lands of Diass and the right-of-way of the classified forest of Thiès. The method involves reviewing documents, collecting qualitative and quantitative data, and processing the information. The study shows that State projects have led to urban reductions and impacts of urban sprawl on cities and the environment. The conurbation between Dakar-Thiès and Mbour raises conflicts due to land expropriations in residential areas, agricultural areas and classified areas. The expansion of Dakar is dependent on its population growth, its eccentric position and dysfunctions in spatial planning policies. Thanks to its proximity to Dakar and its central position in the interface, Diass becomes the convergence zone for major state projects. The externalities, induced by gentrification, periurbanization and territorial division between Thiès and Fandène, accentuate the encroachments on the lands of the forest classified Thiès. These asymmetrical conflicts over land arise from the persistence of urban and rural poverty and the risks of territorial conversion and socio-economic change. Strategies for regulating conflicts, based on compensation and compensation, are random because the approaches are exclusive and the accompanying measures insufficient.

Keywords: Urban sprawl – Land conflict – Forest areas – Right-of-way – Highway – Land and interface

INTRODUCTION GENERALE

Partout dans le monde, des villes font face au phénomène de l'étalement urbain. Ce phénomène est devenu inévitable et se manifeste avec acuité dans les villes à forte croissance démographique. Elle résulte de plusieurs facteurs politiques, économiques et sociaux qui définissent cette forme d'expansion territoriale, dont le processus se déplace du centre-ville à la périphérie. Outre les facteurs démographiques, migratoires et économiques, l'étalement se caractérise également par des critères d'ordre naturel et sociologique.

La nature de l'expansion urbaine dépend des politiques d'aménagement du territoire et des stratégies d'aménagement urbain, sans lesquelles l'occupation non contrôlée de l'espace se développe. Dans les villes africaines, la propagation se fait par la migration du front urbain avec l'effet de métamorphisme de contact suivant une trajectoire rectiligne et horizontale. Ainsi, les villes africaines connaissent un gonflement rapide et précoce. Cette dynamique a pour conséquence la saturation surtout par rapport à leur capacité d'accueil.

Les délocalisations résidentielles et fonctionnelles sont aussi des moteurs importants de l'étalement. Si la promotion sociale conduit souvent à un changement de résidence, alors la fiscalité conduit à des formes de délocalisation fonctionnelle de certaines industries avec des fardeaux fiscaux exorbitants. L'étalement requiert donc le raccordement de nouveaux quartiers aux réseaux existants et le développement d'un réseau routier pour assurer le transport et la mobilité des marchandises, des hommes et des services.

La persistance du phénomène d'étalement urbain permet de détecter une structuration de l'espace dans trois zones successives : le centre, la zone périurbaine et la périphérie. Le centre subit les effets du gonflement urbain et se transforme en CBD avec le départ des autochtones vers les zones périurbaines et l'occupation du centre par des étrangers. La région périurbaine est en profonde mutation avec l'arrivée des migrants du centre-ville et de la campagne sous la forme de vagues successives d'exode rural. L'économie fait l'objet de distorsions et les terres naturelles sont transformées par les activités urbaines.

La périphérie est aujourd'hui le terrain de grands enjeux, avec les recompositions territoriales résultant des politiques de développement territorial et de la confiscation des terres agricoles et pastorales. La réalisation de projets structurants, en périphérie des villes, est une innovation qui met en danger les espaces ruraux et les activités économiques du secteur primaire.

Par conséquent, des différends fonciers surviennent entre les promoteurs de projets et les propriétaires fonciers traditionnels. Les conflits liés aux usages du foncier sont aujourd'hui récurrents dans les pays en développement tels que le Sénégal. Ainsi, l'étude porte sur les enjeux de l'étalement périphérique des villes au Sénégal : analyse des dynamiques, des conflits et des tensions à Dakar, Thiès et Mbour (cas de l'autoroute à péage, de la forêt Allou Kagne de Thiès et du foncier de Diass).

L'approche méthodologique consiste en une vaste analyse documentaire, une collecte de données qualitatives et quantitatives et un traitement de l'information par le logiciel Sphinx. Toutefois, les résultats de l'étude sont présentés en quatre parties principales :

Première partie : Le problème de l'étalement urbain et des conflits territoriaux au Sénégal : concepts et méthodes ;

Deuxième partie : La métropolisation de Dakar : étalement urbain et émergence du triangle Dakar, Thiès et Mbour ;

Troisième partie : Analyse des données relatives aux conflits fonciers dans les différents sites de la zone d'étude ;

Quatrième partie : L'aménagement des sites de recasement : un mode de régulation des conflits fonciers au Sénégal.

Première partie : LE PROBLÈME DE L'ÉTALEMENT URBAIN ET DES CONFLITS TERRITORIAUX AU SÉNÉGAL : CONCEPTS ET MÉTHODES

Introduction de la première partie

L'étalement urbain est, aujourd'hui, l'une des grandes caractéristiques des villes africaines au sud du Sahara. Ce phénomène s'est développé rapidement à la vitesse d'une urbanisation endémique et mal contrôlée. La croissance démographique s'accélère trop vite et les politiques de contrôle des naissances en Afrique sont loin d'être convaincantes à cause des tabous. L'accentuation du processus et sa persistance à Dakar, avec plus de 3 millions d'habitants sur une superficie de 550 km² (ANSD, 2019), constituent un obstacle aux relations entre la ville et la campagne.

Ces deux entités, qui se distinguent sur le plan géographique, ont des relations interdépendantes. C'est la campagne qui nourrit la ville, mais la ville alimente la campagne avec des produits finis. Avec la cadence de ces étalements urbains, la campagne se rétrécit de plus en plus. L'autre phénomène touchant la campagne est lié à des changements socio-spatiaux et économiques.

Cette situation entraîne habituellement une périurbanisation aux abords des villes. À Dakar le processus de mise en place d'une métropole se développe à la périphérie de la ville par une migration progressive et linéaire du front urbain. Il s'ensuit que l'étalement urbain touche les terres agricoles et pastorales des agriculteurs ruraux. Les champs de récoltes sont souvent mobilisés et transformés face à l'impuissance d'une communauté paysanne désolée soumise à une perte de repères. Le rythme de croissance des villes africaines affecte les arrière-pays, les espaces ruraux, dont la survie est très compromise. Cette situation, provoquée par l'explosion urbaine, entraîne des conflits fonciers qui, aujourd'hui, sont devenus des questions scientifiques d'actualité en Afrique.

L'étude des conflits fonciers est la base de notre réflexion, étant donné que le problème est corrélé avec la spécificité de l'urbanisation africaine. C'est pour cette raison que la recherche porte sur l'étude des conflits dans toutes ses formes et sa relation avec la

croissance urbaine. Par une réflexion plus approfondie, l'étude des conflits fonciers permet de comprendre les approches de gestion des terres.

Pour appréhender ce thème et l'orienter vers les préoccupations de la géographie sociale, notre démarche favorise les exigences scientifiques de la discipline dans le domaine de la recherche. Tout commence avec l'observation et la description pour arriver à l'analyse. L'objectif est ici de contribuer à l'étude des conflits fonciers au Sénégal et de leur lien avec l'étalement urbain.

Dans cette première partie, la méthode est basée sur deux aspects théoriques et pratiques. Le premier aspect, de nature théorique, concerne le problème et l'examen des concepts de l'étude. Le deuxième aspect, pratique, est la recherche appliquée avec une justification pour l'étude et la méthode adoptée. Le plan de cette section comporte trois chapitres :

Chapitre 1 : Conflits fonciers au Sénégal : quel est le problème ?

Chapitre2 : L'approche scientifique et la justification de l’étude.

Chapitre 3 : La méthodologie d'une démarche classique.

Chapitre 1 : Conflits fonciers au Sénégal : quel est le problème ?

Les conflits existent depuis très longtemps, d'ailleurs il est difficile de remonter, avec exactitude, à leurs origines. Partout il y a conflit entre les êtres vivants ; soit entre eux-mêmes ou soit avec leur monde extérieur. Il prend plusieurs formes et s'intègre dans tous les champs disciplinaires des sciences sociales et humaines (économie, sociologie, histoire, géographie, philosophie). Mais chaque discipline l'aborde selon son objet, son approche et sa méthode. Les conflits constituent un thème intersectoriel et interdisciplinaire. Ainsi, la géographie des conflits, composante de la géographie sociale, est analogue à la géopolitique. Cependant, le chapitre s'intéresse aux conflits dans le contexte sénégalais, puis aux enjeux de l'étalement urbain de l'agglomération de Dakar et enfin à la gestion du territoire sénégalais.

1. Comment appréhende-t-on les conflits dans le contexte du Sénégal ?

Le Sénégal est un petit pays africain au sud du Sahel. Avec une superficie de 192 722 km2 (ANSD, 2013), il se situe dans la partie la plus occidentale du continent. Cette situation géographique extrême, qui unit l'Afrique, l'Europe et l'Amérique, est corrélée à son histoire. La Maison des esclaves montre que l'île de Gorée a marqué un tournant pendant la traite des esclaves. Dakar, ancienne capitale de l'AOF (Afrique-Occidentale française), révèle la position stratégique de ce pays durant la période coloniale française. Devenu indépendant en 1960, le Sénégal a connu une urbanisation précoce et une croissance démographique sans précédent.

Avec une population estimée à 16 millions d'habitants et une diversité ethnique dominée par les Wolofs (ANSD, 2019), le Sénégal a vécu pendant longtemps des conflits, notamment durant l'époque des grandes résistances armées en Afrique. Néanmoins, dans le cadre de cette étude, notre problème se limite à une analyse de la perception des conflits dans le contexte sénégalais. Cette analyse sera effectuée autant en milieu rural qu'en milieu urbain. Pourquoi est-il intéressant de se pencher sur les conflits dans le contexte du Sénégal ? Pour y répondre, le thème du conflit est couplé avec le territoire, la dynamique urbaine et les réalités sociologiques du pays. L'objectif est de générer des perspectives novatrices en matière de recherche.

1.1. La place du conflit dans la géopolitique sénégalaise

Les premières formes de conflits, analysées ici, ont un caractère géopolitique. Les frontières du Sénégal sont communes à la Gambie, à la Mauritanie, à la Guinée, au Mali

et à la Guinée-Bissau. Toutefois, la division territoriale des États africains à la Conférence de Berlin tenue entre 1885 et 1886 a créé des frontières conflictuelles entre les États voisins. En plus des disparités territoriales, les causes de ces conflits proviennent de la répartition des ressources naturelles, identifiées au niveau des zones frontalières. Ce sont précisément les ressources en eau (cours d'eau), les ressources minières et végétales (forêts).

Le territoire sénégalais est couvert de trois grands fleuves : le fleuve Sénégal au Nord, le fleuve Gambie au milieu et le fleuve Casamance au Sud. Ils prennent leur source en amont d'un grand bassin versant dont la ligne de partage des eaux se trouve au sud-est du pays au Fouta Djalon, entre le Mali et la Guinée. Ces fleuves ont leur embouchure naturelle au Sénégal grâce à ses 700 km de littoral maritime qui va de Saint-Louis à Dakar (la grande côte) et de Dakar à Ziguinchor (la petite côte).

Le premier conflit sur lequel on se penche est celui entre le Sénégal et la Mauritanie en 1989. "*Les deux États partagent une tradition culturelle et religieuse remontant à des siècles ; de même que les économies des deux pays sont interdépendantes, l'interdépendance renforcée ces dernières années par l'entreprise mixte à laquelle est associé le Mali, l'Office de Mise en Valeur du fleuve Sénégal*" (Steward, 1989). Le conflit provient de la gestion du fleuve Sénégal, qui s'écoulait exclusivement dans les terres sénégalaises, en particulier dans sa partie nord. La cession de la rive nord du fleuve, à la Mauritanie, a été décidée lors de la mise en place de l'OMVS (Organisation pour la Mise en Valeur du Fleuve Sénégal). Ainsi, ce projet a fait perdre au pays une grande partie de son territoire au profit de l'État mauritanien qui exerce ses droits. Ce transfert sert de fondement aux différends frontaliers entre les deux pays. Juste avec cette décision politique, les populations peules de Fouta, qui ont vécu en communauté pendant des siècles dans cette partie septentrionale du Sénégal, se sont soudainement retrouvées dans deux pays différents. Par conséquent, la rivière est la frontière entre ces deux pays limitrophes.

Toutefois, les populations Peules du sud de la Mauritanie, anciennement sénégalaises, ont éprouvé des difficultés d'intégration dans la communauté arabo-indigène. Ainsi, elles ont été les principaux « cobayes » du conflit, né de la xénophobie et du « racisme » entre les militaires mauritaniens et les pêcheurs sénégalais. Après le conflit de 1989 entre les deux États, des tensions subsistent quant à la gestion et à l'utilisation des eaux fluviales. Ainsi,

la Mauritanie est toujours opposée à l'utilisation des eaux fluviales par le Sénégal pour son projet de revitalisation des vallées fossiles.

Ce conflit frontalier, cité en exemple, montre la vulnérabilité des frontières en Afrique de l'Ouest, notamment dans la zone mauritano-guinéenne (Kane, 2010). L'origine coloniale des frontières de cette partie ouest de l'Afrique a profondément bouleversé l'organisation sociale des peuples et, par conséquent, les relations géopolitiques entre les États voisins.

Il en va de même pour les relations géopolitiques entre le Sénégal et la Gambie. Traverser la Gambie a été un vrai casse-tête pour les voyageurs et les automobilistes sénégalais. Outre le paiement des taxes de la traversée, considérées comme étant excessives par les transporteurs et la longue attente des passagers, la police gambienne utilisait tous les moyens pour organiser les gros porteurs et les véhicules particuliers. Pour traverser la Gambie, en passant par le poste de Farafégny, pour une distance inférieure à un kilomètre, il a été nécessaire de mettre au moins entre 5 et 10 heures. Certains camions passaient là des jours à attendre leurs virages de passage. Ainsi, les conflits actuels entre les transporteurs sénégalais et la police gambienne ont incité la CDEAO à construire un pont. Inaugurée en janvier 2019, la traversée de la rivière se fait aujourd'hui en moins de 15 minutes. La Gambie enclavée en territoire sénégalais est la première cause de conflits frontaliers entre les deux pays frères.

Le fleuve Casamance est localisé dans la partie sud du Sénégal. Il porte le nom d'une région très riche en ressources végétales, d'où la forte exploitation du bois dans ce territoire sub-guinéen aux forêts denses. Cette région, l'ancien grenier du Sénégal, faisait l'objet d'une gestion exclusive par le Sénégal, avant qu'un mouvement séparatiste ne naisse pour exiger l'indépendance en 1981. Le conflit de Casamance entame sa quarantième année et oppose le Sénégal au Mouvement des Forces démocratiques de Casamance (MFDC). Du fait de sa configuration spatiale et de la présence des forêts denses, les indépendantistes marquent leur identité sur ce territoire contigu à la Gambie et la Guinée Bissau qui leur sert de lieux de repli lors des attaques.

Compte tenu de la porosité des frontières, il existe des situations très délicates entre le Sénégal et d'autres pays voisins. La récente crise en Guinée a provoqué l'arrivée d'une grande partie de la population guinéenne au Sénégal. C'est seulement pendant l'expansion

de l'épidémie d'Ebola que les frontières ont été régulièrement fermées afin d'éviter le risque de contamination.

Ainsi, l'État sénégalais est confronté à des conflits géopolitiques qui se développent de manière latente et provocatrice aux confins de son territoire et qui l'opposent aux pays voisins. Ces conflits sont des menaces réelles dans les zones frontalières où l'État s'efforce de se prémunir contre d'éventuelles menaces djihadistes. Le Sénégal, en collaboration avec l'Union européenne (UE), est déterminé à construire neuf points de contrôle frontaliers avec la Mauritanie et le Mali afin de renforcer sa sécurité. Le Sénégal est l'un des rares pays d'Afrique noire qui n'a jamais connu un coup d'État ni une seule menace terroriste. Il n'a pas fait une guerre ouverte avec ses voisins. Il faut donc maintenir cette stabilité en dépit des menaces aux frontières. Pour le moment, les conflits géopolitiques sont très bien maîtrisés par l'État qui, à travers des efforts concertés, cherche à favoriser des actions communes pour le maintien de la paix.

La question de la délimitation des frontières a longtemps préoccupé les chercheurs sénégalais qui, par ailleurs, sont impliqués sur ces sujets depuis des décennies (Kane, 2010). Toutefois, la question des frontières peut entrer en conflit avec les pays voisins dans le cadre des relations bilatérales, mais ces conflits ne peuvent affecter les populations qui vivent dans ces régions transfrontalières. On trouve souvent le même groupe ethnique dans différents pays. À Kolda, par exemple, au Sénégal, on y trouve des personnes d'origine malienne ou guinéenne. Ce mélange ethnique à la frontière est un facteur réel de stabilité. La gestion des conflits dans les zones transfrontalières n'est pas une véritable menace parce que les mêmes personnes vivent de part et d'autre de la frontière. Les points de repère des colons ont été perdus, ce qui s'est traduit par des erreurs dans la délimitation des frontières (Kane, 2010).

Les frontières entre le Sénégal et la Guinée Bissau ont tenu compte des dimensions ethniques et culturelles durant les stabilisations entre la France et le Portugal. La frontière sépare le territoire des Manjacks (Bissau) de celui des peuples autochtones sénégalais (Baynouck). Vivant en parfaite harmonie avec les ressemblances de la tradition, les peuples du Sud vivent en paix. Ces populations du Sud acceptent davantage leurs voisins de Guinée-Bissau que leurs compatriotes du Nord. À cause de cette complexité, il est difficile de résoudre le conflit casamançais.

Les frontières du Sénégal avec la Gambie sont également clairement définies par la Commission française et anglaise. La plus grande partie de la population gambienne est mandingue, elle se trouve dans le sud-est du Sénégal. Ces frontières avec la Casamance n'ont jamais été contestées en dépit des différences linguistiques. Le problème entre ces deux pays est celui de la dignité territoriale et de la souveraineté, parce que la Gambie, malgré sa petite taille (l'équivalent d'une région sénégalaise), démontre qu'elle est un État indépendant. Cet entêtement patriotique à être reconnu est une source de tension entre ces deux pays qui ont la même langue (le wolof).

Dans le contexte sénégalais, les conflits au niveau des frontières ne soulèvent pas de grands soucis à cause d'une division sans clivage, de similitudes culturelles et d'enjeux géopolitiques contrôlables. Cette question est abordée par certains chercheurs (dont Diop, 2002). Il analyse la société entre le local et le global et considère que le Sénégal éprouve des difficultés à sécuriser ses frontières. Selon lui, le contrôle exige plusieurs moyens. Un autre chercheur sénégalais (MBow, 2019) offre une grammaire permettant de comprendre les crises et les conflits géopolitiques. À l'exception du conflit sénégalo-mauritanien, de la crise gambienne de 1981 et du conflit casamançais, les conflits géopolitiques sont rares au Sénégal.

1.2. Le Sénégal face aux conflits d'aménagement et aux conflits fonciers

Les conflits de développement au Sénégal sont la conséquence de disparités régionales (Bugnicourt, 1973). Ils résultent fréquemment d'une mauvaise planification des politiques d'aménagement du territoire et des relations asymétriques entre la ville et le monde rural. L'histoire urbaine des villes africaines au sud du Sahara a révélé que la colonisation (Derruau, 1986) est responsable de la macrocéphalie des capitales, y compris Dakar. Mais après l'indépendance de 1960, les politiques d'aménagement du territoire (Diakhaté, 2011) adoptées pour la correction des déséquilibres n'ont pas connu de succès durables. Par conséquent, l'émergence de régions fortes (Diop, 2012) a été proposée comme moyen d'atténuer ces disparités. C'est pourquoi les déséquilibres territoriaux sont à l'origine de conflits au Sénégal.

Les disparités régionales sont attribuables à des écarts de répartition des ressources sur un territoire. De la colonisation à nos jours, nous constatons que Dakar, l'ex-capitale de l'AOF, est privilégiée par rapport aux autres régions de l'intérieur. Cette disparité régionale apparaît de façon frappante dans la distribution démographique au niveau

national. La région de Dakar compte plus de 3 millions d'habitants (ANSD, 2013) sur un territoire de 550 km2 (ANSD, 2013) tandis que la région de Kédougou, avec une superficie de 16 896 km2 (ANSD, 2013), n'a qu'une population de 156 351 habitants (ANSD, 2013). Ces déséquilibres ont entraîné des flux migratoires de personnes qui déménagent de leur région d'origine à Dakar. En effet, les effets du mirage de la capitale ont eu comme conséquences, une explosion urbaine sans précédent, avec des densités de 5 704 hab. / km^2 (ANSD, 2013) à Dakar, l'anarchie urbaine dans l'occupation du sol et l'émergence des conflits sociaux.

La croissance urbaine en Afrique entraîne des compétitions et des conflits récurrents concernant les ressources, en particulier la terre. Plus de 50 % des contentieux judiciaires dans la région de Ziguinchor sont liés à des conflits fonciers « devenus récurrents dans cette partie sud du pays », a relevé le procureur de la République près du tribunal de grande instance de Ziguinchor (APS, 2017). Il est évident que le marché foncier produit une multitude de sociétés immobilières, dont la plupart fonctionnent de manière informelle. Les projets immobiliers poussent comme des champignons à Dakar où chaque habitant essaie de trouver une maison économique, grâce aux programmes mis en place par les promoteurs et les institutions bancaires. Cette dynamique est la cause principale de l'étalement urbain et de la création de villes horizontales en périphérie : cas de Sangalkam, et de Diamniadio. Le territoire dakarois est devenu l'objet de toutes les convoitises, car la cité verticale au logement collectif n'est pas très développée dans les pays d'Afrique de l'Ouest. Ainsi, les marchés fonciers en Afrique, en plus d'être attractifs et productifs, sont des sources de conflits récurrents à cause du caractère, quelques fois, officieux des transactions et surtout de l'inefficacité des organes techniques de contrôle et de gestion du patrimoine foncier.

Toutefois, les conflits fonciers au Sénégal sont mis en concurrence avec les autorités du gouvernement central, les autorités locales, les promoteurs immobiliers et les personnes sous administration. Les pays en construction comme le Sénégal y sont davantage confrontés. De plus, les grands projets d'État nécessitent généralement des expropriations pour des motifs d'utilité publique. Souvent, l'exécution de projets structurants dans le domaine de la route s'accompagne de la libération des emprises, donc des opérations de défrichage, de reconstruction, de restructuration ou de régularisation des terres. Elles sont très courantes au Sénégal, depuis l'alternance de 2000, notamment avec la création de l'APIX et la mise en œuvre des projets du Plan « Sénégal émergent » initié par l'État.

Considérées comme une forme d'accaparement des terres, les expropriations affectent aussi bien les terres urbaines que les terres rurales, les quartiers résidentiels et les zones irrégulières. Qu'il s'agisse d'un projet routier, d'assainissement, d'un aéroport ou d'une centrale électrique, l'État privilégie une étude d'impact environnemental et social, la gestion du travail social et le système d'indemnités. Malgré tout, les conflits asymétriques opposent l'État à travers son droit de préemption sur les occupants spontanés et irréguliers. Ils s'organisent en tant que collectif comme celui des personnes affectées par le projet (Project Affected Persons) même si leurs métiers sont précaires, illégaux, irréguliers ou anarchiques.

Ces formes de conflit, communément appelées conflits de développement, sont très courantes dans les pays en développement tels que le Sénégal. L'État cherche à tout prix à résoudre les problèmes des populations par la réalisation de projets d'aménagement. Ces types de situations se manifestent dans la réalisation de grands projets initiés dans le cadre du Plan « Sénégal Émergent » (PSE), de 2012 à nos jours. Rien n'empêche un État de répondre aux demandes de ses citoyens. Cependant, il est important d'évaluer la dimension sociale afin d'éviter les exclusions, les disparités et les déséquilibres. Les autoroutes à péage et le projet du Train express régional (TER) renforcent le système de transport et de mobilité. En effet, ils affectent la vie des populations qui occupent les emprises depuis longtemps.

En réalité, ces projets soulagent une minorité ayant des conditions sociales plus ou moins riches et affectent une grande majorité de personnes vivant dans des conditions précaires. Perçues comme des sources de disparités et de conflits, ces volontés politiques se traduisent par des révoltes et des troubles. En général, le conflit apparaît dans les nouvelles formes de gestion du foncier surtout avec la problématique des enjeux fonciers induits par l'implantation des agro-industries (Ngom et *al.*, 2017) dans l'interface Dakar-Thiès-Mbour et le déplacement des villages dont Kessoukhate. Cette situation secoue le monde rural, déjà plongé dans une crise inédite due au manque de terres. À la différence des villes, les campagnes (paysans) sont souvent fatalistes et ne choisissent pas le chemin de la confrontation avec l'État. Ils privilégient des formes de luttes mystiques avec des actions quelquefois très insolites. Dans certains villages, les totems sont utilisés (les abeilles, l'oiseau, etc.) pour assurer la sécurité du village contre les envahisseurs. Le recours aux génies protecteurs n'est pas exclu dans les zones rurales sénégalaises où les pratiques sont encore ancrées dans les croyances traditionnelles (Foucher, 2007).

En plus de la terre, les conflits au Sénégal sont aussi le résultat de la gestion des ressources naturelles, notamment dans les régions forestières et minières. Les populations côtières de forêts classées entrent souvent en conflit avec les Services de l'eau et des forêts et l'État (Fanchette, 1999). La même observation est faite dans la zone Sylvopastorale au Sénégal, entre les pasteurs peuls (nomades) et les agriculteurs wolofs-mourines (Ba, 1986). À Kédougou, dans le sud-est du pays, les jeunes locaux ont protesté violemment contre l'exploitation abusive et exclusive des ressources minières par des entreprises étrangères (Diallo, 2009).

La cartographie des conflits dans les zones minières sénégalaises s'adresse uniquement à quatre régions : Kédougou, Thiès, Ziguinchor et Matam. En guise d'exemple, les populations du village de Bandia, à Thiès, se sont opposées au déclassement de 236 hectares de la forêt classée que l'État du Sénégal voulait attribuer aux Ciments du Sahel. Donc, les conflits sénégalais sont aussi liés à la gestion exclusive des ressources minérales.

Outre les conflits géopolitiques entre le Sénégal et ses pays voisins, des conflits internes sont devenus très récurrents dans les zones minières et les aires protégées, notamment dans les zones d'intervention des sociétés extractives et sur les emprises des forêts classées. D'autres formes de conflit socioéconomique sont souvent dénoncées par des romans littéraires africains où les auteurs expriment leur engagement et leur détermination.

1.3. L'approche sociologique et littéraire du conflit dans le contexte sénégalais

Comment est vécu le conflit dans la société sénégalaise et quel est le rôle de la littérature, depuis l'époque coloniale jusqu'à nos jours ? Répondre à cette question revient à questionner la nature des conflits au Sénégal et leur compréhension par la littérature sénégalaise. En faisant une petite analyse documentaire, nous comprenons les différentes formes de conflits et leur évolution dans la société. Il est évident que tout part de romans historiques qui traitent des questions de colonisation et de résistance, pacifique ou armée.

« Nous partons du principe que les littérateurs ne sont pas des hommes d'action. Ils agissent sur l'imaginaire pour reconstruire, dénoncer, simuler ou tenter de résoudre le conflit » extrait de l'entretien avec Pape Bocar Ndaw, Enseignant-chercheur en littérature africaine à l'UCAD en 2020. Ainsi, gardons à l'esprit que la littérature ne traite pas les conflits, mais aide la politique à les résoudre. Il guide les politiciens avant qu'ils ne

prennent des décisions pour régler un différend. C'est durant la colonisation que les écrivains sénégalais commencent à aborder le conflit dans leurs écrits.

Ndaw ajoute que « s'il n'y a pas de conflit, il n'y aura pas de littérature parce que les conflits constituent la base de la littérature. Le conflit est une confrontation d'idées, de cultures, d'espaces et de temps qui aboutit à une opposition. C'est de cette opposition que naît le projet littéraire qui se positionne pour en être le déclencheur ». Rappelons que le début de la littérature africaine a été marqué par un éloge à la France (toute nouvelle, toute belle) qui garantit son écriture.

Le premier roman sénégalais s'appelle « *Force-Bonté* », c'est l'œuvre de Bakary Diallo qui a rendu hommage à la mère patrie, la France. Pour lui, la France se résumait à deux mots : force et bonté. C'était un roman consensuel qui justifiait la colonisation comme une bénédiction divine. Abdoulaye Sadji[1] et Ousmane Socé ne se sont pas opposés à la colonisation.

Mais leur succès est éphémère parce que, dans les années 1950, naîtra une génération de romanciers qui montreront comment l'espace urbain participe à l'effondrement des valeurs africaines. On peut citer le roman « *Ville cruelle* » de Mongo Beti[2] qui fustige l'attitude des blancs en ville, « *Le Pauvre Christ de Bomba* » qui décrit les relations antagonistes entre le christianisme et les croyances ancestrales, « Le vieux nègre et la médaille » de Ferdinand Oyono[3] qui fustige les mensonges du pouvoir colonial. Dès lors, il est clair que le conflit constitue la base de la littérature africaine. Cette affirmation est

[1] Abdoulaye Sadji, né en 1910 et mort en 1961, est l'auteur de *Nini, mulâtresse du Sénégal*, de *Maïmouna*, de *Tounka*, et de *Ce que dit la musique africaine*, tous publiés aux Éditions Présence Africaine, ainsi que de *La belle histoire de Leuk-le-lièvre et d'autres nouvelles et contes*. Des essais et de nombreux articles publiés surtout à Dakar témoignent de son engagement littéraire, politique et social. Amadou Booker W. Sadji est le fils aîné de l'écrivain. Il est professeur au Département de langues et civilisations germaniques de l'Université Cheikh Anta Diop, à Dakar. Écrivain et un homme politique sénégalais, Ousmane Diop (1911-1973) avait écrit, lorsqu'il était étudiant à Paris, sous le nom d'Ousmane Socé, deux romans : *Karim*, et *Mirages* de Paris, dont le premier obtient une consécration tardive avec l'attribution, en 1950, du grand prix littéraire de l'AOF. Il rédige ensuite *Contes et légendes d'Afrique Noire*.

[2] L'œuvre *Ville Cruelle* de Eza Boto, pseudonyme de Mongo Beti (1932-1981), a révélé l'atrocité des pratiques des Blancs en Afrique. Dans cette œuvre, il est aussi question de Banda qui était animé d'un grand espoir en pensant vendre son cacao, mais il sera plongé dans un gouffre, car les Grecs vont lui voler tout son cacao en lui faisant croire qu'il est mauvais. La présence du Christ en Afrique noire, l'ambiguïté de l'action missionnaire, le problème de l'universalité du message chrétien, ce sont là, les questions graves auxquelles Mongo Béti s'affronte dans ce roman où la puissance de la vision et la création de figures romanesques inoubliables (tel le R. P. Drumont) sont à la mesure de l'exigence réaliste et de la verve critique.

[3] Ferdinand Oyono (1929-2010) est l'auteur de ce roman incisif qui dénonce sans complaisance la situation coloniale. Le vieux nègre et la médaille réalise la rencontre douloureuse des cultures. Méha, vieil homme usé et bon serviteur de la colonisation reçoit une médaille qui devrait l'honorer.

confirmée par les formes imaginaires de dénonciation que les écrivains africains, voire sénégalais, ont manifestées par écrit pour dénoncer la colonisation, le colonisateur et la ville qu'il occupait.

Au Sénégal, le conflit est la matière première de la littérature et l'un de ses apôtres fut Ousmane Sembene (1923-2007) qui dans son roman titré « *Khala* » fait apparaître plusieurs formes de conflits. Sembene, dans son roman, décrit les conflits de classe entre les « bourgeois » au pouvoir et les pauvres à l'image de la lutte de classe de Karl Marx. L'écrivain-cinéaste revient dans un autre roman, « *Guelwar* », pour interpréter les formes de conflits religieux entre musulmans et chrétiens et les conflits sociaux engendrés par l'aide au développement venant de l'étranger. « *Le Dernier de l'empire* » et « *Les Bouts de bois de Dieu* » sont les deux romans où il décrit respectivement les conflits politiques et la lutte syndicale. Le premier s'adressait directement au Président Léopold Sédar Senghor qu'il qualifiait comme étant le dernier de l'empire colonial. Dans le deuxième, Sembene relate la lutte syndicale entre les ouvriers (« *la grève des cheminots* ») et le patronat comme l'écrivain Émile Zola l'avait fait dans son roman intitulé « *Germinal* ». Nous avons d'autres romans, dont celui de Mariama Bâ (1929-1981) qui, dans « *Une si longue lettre* » exprime, à titre autobiographique, les conflits sociaux au Sénégal qui mettent la femme sur le devant de la scène.

Seydou Badian Kouyaté (1928-2018) interprète les conflits de générations dans son roman « *Sous l'orage* » entre la modernité incarnée par les jeunes et la tradition qui est l'apanage des vieux. Cheikh Hamidou Kane (1928-…) décrit et analyse les conflits de cultures, dans « *L'Aventure ambigüe* », et étudie le chaos que la technologie occidentale, pourtant nécessaire, devrait installer dans la culture empirique, traditionnelle. Chinua Achebe[4], dans le registre de la poésie, le Président-Poète Léopold Sédar Senghor (1906-2001), à travers le mouvement de la négritude milite pour une défense et illustration des valeurs de civilisation du monde noir. Dans sa poésie et dans ses « *Libertés* » (de 1 à 5), il s'oppose aux théories occidentales qui véhiculent l'infériorité de la culture noire. À ses côtés, nous retrouvons le Martiniquais Aimé Césaire (1913-2008), auteur du poème « *Cahier d'un retour au pays natal* », notamment.

[4] Plus qu'un simple roman, ce livre de Chinua Achebe (1930-2013), est un témoignage sur le mode de vie des Africains avant et pendant la colonisation de l'Afrique noire par les Européens. Divisé en trois parties, il montre, étape par étape, la destruction d'une peuplade africaine.

Mais, il faut comprendre que la littérature africaine s'est engagée dans la résolution des conflits. C'est le cas du Rwanda, après le génocide de 1994, qui avait regroupé plusieurs écrivains du continent africain pour penser le conflit, dédramatiser le conflit, exorciser le mal des hommes, comme « *Murambi le Livre des ossements* » de Boris Boubacar Diop (1946-…). « *L'Aîné des orphelins* » de Tierno Monenembo (1947-…) s'inscrit dans le cadre de l'opération « Écrire par devoir de mémoire » parrainée par l'Association Fest'Africa et la Fondation de France. D'entrée de jeu, le titre fait mouche et annonce le deuil. L'aîné dont il est question ici, c'est Faustin Nsenghimana, âgé de 15 ans, rescapé miraculé d'une fusillade publique dans une église au Rwanda ; l'objectif est aussi de mettre en place l'opération « vérité et réconciliation ».

L'approche littéraire du conflit dans le contexte sénégalais est bien relatée par les écrivains qui, à travers leurs plumes, ont cherché à dénoncer le conflit par des récits imaginaires, mais aussi en s'engageant dans la recherche de solution par des scénarios qui rappellent le conflit et proposent des solutions alternatives que le lecteur pourrait s'approprier. Dans des romans tels « *Ville cruelle* » de Mongo Beti (1932-1981), « *Boy Dakar* » de Laurence Gavron (1955-…) ou « *Rue Felix Faure* »[5] de Ken Bugul (1947-…), les écrivains et écrivaines décrivent les relations entre la ville et la campagne, des oppositions entre les espaces urbains et leurs banlieues de même que l'appropriation de l'espace public par des courants religieux souvent sources de conflits. En nous inspirant de l'approche littéraire, nous allons aborder le conflit dans cette thèse sous une forme de dénonciation des conflits à travers des diagnostics approfondis et étudier les modes de régulation pour voir dans quelle mesure ils peuvent être intégrés au contexte sénégalais.

2. La problématique de l'étalement urbain au Sénégal

Ce travail de recherche ne peut avoir du mérite, au plan scientifique, que s'il cherche à rompre de manière systématique avec la démarche classique de la géographie, consistant

[5] La rue Félix-Faure, c'est la rue de la vie, des bars clandestins, des tripots où coulent à flots le vin Kiravi Valpierre et la bière Gazelle Coumba. Dans la rue Félix-Faure se côtoient dans des éclats de rire des jeunes femmes aux dos nus, se mêlent dans un énorme tohu-bohu des gens venus de tous les horizons, miséreux à la poursuite de leurs rêves, immigrés cap-verdiens. La rue Félix-Faure est la rue de Dieu, résume le philosophe de la rue - bien loin de ces sectes qui prolifèrent à l'extérieur, et de ces moqqadems qui humilient les femmes, au nom de leur prétendu Dieu. Mais voilà qu'une masse sombre envahit la rue, réveille les douleurs tues - d'où vient Mufi, la fille silencieuse, quelles histoires se disent derrière les blues de Drianké, les mornas de Tonio ? Un matin quatre femmes recouvertes de voiles s'éloignent du corps d'un lépreux découpé en morceaux, jeté sur le trottoir. Et la clé du mystère est peut-être dans un tapuscrit ramassé un matin dans une courette... Une enquête policière écrite comme un poème, un hymne à la vie, plus forte que les porteurs de mort, et une quête philosophique menée au son du violon, du blues, et des rires des filles au teint couleur caramel.

à analyser les enjeux de l'étalement périphérique des villes au Sénégal sous l'angle idiographique. Il ne s'agit pas de réinventer la roue ou de s'opposer à nos devanciers en les réfutant, mais d'apporter une touche novatrice susceptible de défricher le champ social de l'étalement. Ce n'est pas parce que le sujet est original que nous l'étudions, mais c'est parce que nous l'abordons d'une autre manière qu'il devient original. En revanche, l'exercice ne peut être facile puisque le sujet est composé d'un agrégat de concepts, corrélés les uns par rapport aux autres, par lesquels s'inventent plusieurs stratégies et des théories nouvelles. Faut-il que la géographie y réclame sa scientificité ?

Pierre Gourou, dans ses théories relatives à l'encadrement des sociétés humaines, considère que les groupements humains, confrontés à des milieux naturels semblables, n'adoptaient pas tous les mêmes solutions techniques. Il soutient que face aux données physiques, l'homme est un créateur de paysages dont la variété relève d'un produit social et la civilisation est définie comme « l'encadrement technique » qui combine de manière originale des techniques de production, de culture et même de rapports sociaux. Alors, il serait intéressant dans cette étude de réfléchir sur la dimension sociale et sociétale des villes en pleine expansion, d'autant que le phénomène d'étalement met en jeu des bouleversements sociaux et crée des foyers de tensions. Les territoires sont devenus des espaces de production et de vécu contrôlés par des politiques dont les objectifs, souvent tardifs, heurtent les modalités de survie et d'occupation des habitants.

De 1950 à nos jours, la problématique de l'étalement périphérique des villes est abordée dans plusieurs champs de la géographie, à des échelles et des dimensions différentes. Elle a connu plusieurs phases d'évolution au cours du temps, notamment avec l'avènement des théories de la nouvelle écographie. En raison des évolutions économiques rapides de l'après-guerre et du contexte politique, cette géographie descriptive et technique est condamnée à se périmer très vite. Toutefois, il convient de noter que l'étalement urbain a très tôt préoccupé les chercheurs.

Le début du XXe siècle se caractérise par l'importance de l'étalement urbain et par le phénomène de métropolisation : la concentration des hommes et des activités dans les plus grandes villes. Au début des années 1950, les Américains lui consacrent de nombreuses études, notamment dans les grandes métropoles. L'étalement peut être culturel et revendiqué, comme c'est le cas en Amérique du Nord. C'est l'exemple de l'aire métropolitaine montréalaise qui pèse 3,4 millions d'habitants sur 4 360 km², à

comparer avec l'unité urbaine parisienne avec ses 9,6 millions d'habitants sur 2 723 km² (Foucaud, 2011). Le même phénomène s'est répandu en Europe et en Asie où la révolution de l'automobile et des infrastructures routières est considérée comme le principal facteur de la croissance des villes et de leur étalement multidirectionnel. (Antoni et Youssouphi, 2007)[6] a analysé le phénomène de l'étalement dans une étude comparative à Besançon, Belfort et Montbéliard. L'étalement constitue, pour eux, une forme d'urbanisation généralisée dans les villes françaises. C'est une forme de mise en valeur privilégiée des périphéries urbaines que Joseph Comby (1989) qualifie d'installations à la périphérie urbaine, motivée par le rapprochement des populations de leurs lieux de travail.

Dans le contexte actuel de la mondialisation et de l'énormité des volumes de publications, toute œuvre scientifique, pour qu'elle soit unanimement remarquable, doit se distinguer par son originalité. Cette précision de taille révèle la particularité du choix de ce sujet et notre volonté à l'inscrire dans le champ de la Géographie sociale où l'étalement sera perçu comme un fait sociologique. Certes, l'étalement urbain a toujours été une thématique exclusivement réservée aux géographes-aménagistes, urbanistes, planificateurs, démographes et économistes, mais les résultats actuels montrent qu'il y a lieu de pousser l'analyse vers la géographie sociale des périphéries urbaines.

Pierre Bergel et Vincent Millot (2014) s'interrogent sur les différentes formes d'insécurité dans « les villes en ébullition » malgré le fait que ces thématiques soient fortement investies par les sciences sociales, notamment l'Histoire et la Sociologie. Donc, de la même manière, il convient alors de se poser des questions sur les méthodes utilisées dans l'analyse des enjeux urbains (Diop, 2008) et la portée de la dimension sociale. Certes, les repères de dates et les aspects sociologiques ont permis de fixer les tensions et les conflits dans le temps et leur variation au sein des sociétés, mais il manque la spatialisation, qui, par ailleurs, constitue une dimension indispensable à prendre en compte ; d'où la nécessité de comprendre les réalités sociologiques des territoires en mutation.

[6] Jean-Philippe Antoni et Samy Youssoufi (2007) : « Étalement urbain et consommation d'espace. Étude comparée de Besançon, Belfort et Montbéliard », dans « La Franche-Comté ou la réalité d'un territoire en interface », *Revue géographique de l'Est*.

Jean-Marc Fournier (2007) s'est engagé dans une analyse conceptuelle par laquelle il définit le territoire comme la résultante de la relation entre la société et l'espace. Cette dimension sociale a souvent été reléguée au second plan alors qu'elle cache des informations incontournables dans la résolution des équations géographiques à plusieurs inconnus. Outre le marquage comme un facteur de déterminisme territorial, l'affection d'une société sur son espace crée des liens et des réseaux témoins d'un ancrage social inébranlable. Qu'elles se fassent de manière culturelle ou même spontanée, les formes d'appropriation définissent l'identité territoriale et ses valeurs.

Ces formes d'enracinement social consolident les rapports dialectiques et complexes entre les sociétés et leurs espaces de vie, et leur donnent des forces endogènes et exogènes, renouvelables de génération en génération. C'est le cas de la communauté Lébou de la presqu'île du Cap Vert (l'actuelle région de Dakar) dont les stratégies d'appropriation des terres résumées autour d'un pouvoir hiérarchisé et d'une conservation des lieux de culte traditionnels avaient annihilé tous les objectifs hégémoniques des autorités coloniales françaises sur cette partie centrale de Dakar.

L'apaisement du conflit frontalier entre les communes de Malika et Yeumbeul Nord découle d'une stratégie sociale, car les populations concernées ont défini des indicateurs d'appartenance territoriale sur une base culturelle portant sur le cimetière et la mosquée. Selon eux, le choix entre ces deux lieux (là où la personne souhaite être enterrée et là où elle prie les vendredis) est le moyen le plus efficace pour corriger les dérives du découpage territorial de 1996. Donc, cette problématique ne doit pas être abordée de manière plagiée, car l'Afrique, malgré son retard sur ces questions, peut apporter des éléments intéressants dans l'analyse des enjeux urbains, pas forcément les mêmes que ceux des pays développés où les problèmes se posent autrement.

Aujourd'hui, il est attesté que l'Afrique connait les plus fortes croissances urbaines du monde. Avec une population urbaine, sans cesse croissante, de 36,6 % (FAO, 2011), elle fait partie des continents les plus affectés par l'étalement urbain, précisément dans sa partie située au sud du Sahara. Rappelons que cette partie occidentale du continent a joué un rôle déterminant dans le fameux commerce triangulaire (les comptoirs littoraux) et a constitué une porte d'entrée à la colonisation. Ce contact avec les Occidentaux a donné naissance à une forme d'urbanisation inspirée du modèle de la métropole française. C'est l'exemple des vieux quartiers de Dakar, dont la Médina en 1914, le Grand-Dakar en

1948, les SICAP en 1952 et le Pikine-Dagoudane en 1952 (Vernière, 1973 et 1977). Cette urbanisation planifiée diffère de celles connues au Maghreb et en Afrique du Sud, où la civilisation arabe et la ségrégation spatiale (apartheid) ont influé sur leurs modèles urbains.

Les villes d'Afrique au sud du Sahara sont de création coloniale (Derruau, 1976). Mais elles ne présentent pas la même configuration que les villes verticales d'Europe, ni que celles ayant connu l'haussmannisation. La forte poussée démographique, la mauvaise répartition des populations dans l'espace et l'absence de contrôle efficace sur l'habitat ont, inéluctablement, abouti à des disparités régionales (Bugnicourt, 1973) et à la macrocéphalie urbaine (MBow, 1992). C'est dans cette optique que la ville de Dakar, première capitale de l'Afrique-Occidentale Française, fut annoncée (Seck, 1970) comme la future métropole ouest-africaine.

Les facteurs de l'étalement urbain en Afrique sont nombreux et variés. Beaucoup d'études dans des disciplines diverses les ont abordés, mais de manière plus ou moins dispersée. Partant des généralités, quelques-unes, seulement, ont eu le réflexe de faire des articulations combinées pour arriver à des résultats parfois discutables. Il est évident que l'urbanisation africaine, relativement jeune, présente un étalement urbain « cicatrisé » par des caractéristiques assez spécifiques. Débutée au cours de la période coloniale, elle a connu une expansion sans précédent qui se traduit par la situation de macrocéphalie observée dans les villes capitales de Lagos, Niamey, Abidjan, Dakar, etc. La métropole de Dakar a été abordée pour la première fois par Assane Seck (1970). Il se fonde sur le rythme de l'évolution de la ville et ses fonctions antérieures en Afrique-Occidentale Française. Ce facteur historique, plus ou moins négligeable, est assez édifiant sur les fonctions privilégiées de Dakar à l'époque de la colonisation. Cette assertion est reprise par Mor Seck qui écrit dans son mémoire que « Dakar, fondé en 1857, va subir une ascension fulgurante qui va surprendre ceux qui étaient à son origine ». En l'espace d'une trentaine d'années, elle va supplanter à la fois Gorée, Rufisque et Saint-Louis qui furent, avant la création de Dakar, les points d'appui de la politique coloniale. Cette métropole trouve son élan en s'appuyant sur la déclinaison des stratégies industrielles que dévoile Alain Dubresson (1979) dans ses recherches sur l'axe Dakar-Rufisque et d'autres facteurs portant sur l'aménagement des quartiers de recasement entre 1946 et 1952.

Le facteur démographique est généralement mis en avant dans les mécanismes de l'étalement, mais il ne détermine que des évidences, à moins que les indicateurs servent à développer des analyses dynamiques. Il est vrai que la population de Dakar est passée de 23 000 habitants en 1904 à 800 000 habitants en 1976 (ANSD, 2013). Cette évolution est significative, mais ne pourrait pas convaincre les gens ; à moins que des analyses approfondies soient faites sur les événements forts de l'échelle temporelle en question. Depuis plus d'une vingtaine d'années, la dynamique urbaine a pris une nouvelle tournure et s'apprécie désormais à deux échelles. Alors qu'elle se traduit à l'échelle régionale par la montée des villes jadis qualifiées de secondaires et par la multiplication des petites villes, elle se manifeste à l'échelle locale par un éparpillement effréné des organismes urbains qui rendent confuses les limites entre villes et campagnes environnantes (Thiam, 2008).

Dès lors, l'étalement urbain de la ville de Dakar est une thématique intéressante qui a attiré l'attention de beaucoup de géographes (Vernière, 1977 ; Gérard, 1986 ; MBow, 1992 ; Diop, 2004). La synthèse de la revue des publications montre que la poussée démographique est considérée, par eux, comme le principal facteur de l'étalement. En effet, la seule région de Dakar compte 2 956 023 habitants avec une densité de 5 404 habitants au km² selon l'ANSD (2014).

L'étalement urbain se présente comme un phénomène incontournable dans les villes en pleine croissance. Dans le cadre de la gestion urbaine, les autorités étatiques et municipales cherchent à répondre aux demandes formulées en logements et accès aux services urbains de base. Une relation de cause à effet s'établit entre cette demande sociale et la démultiplication des lotissements et du morcellement observé à la périphérie des villes. Entre 1970 et 1980, l'étalement se fait par métamorphisme de contact. Tous les espaces agricoles, situés entre les noyaux urbains et les villages traditionnels, ont subi des mutations dues à la chaleur du magma urbain de Dakar et de ses satellites. L'exploitation des données statistiques portant sur cette forme d'urbanisation, les surfaces artificialisées par an et la régression des zones agricoles, peut-elle permettre de comprendre l'envergure de l'étalement durant ces 30 dernières années à Dakar ?

Cette dynamique s'est accentuée au cours des années 1990 à cause de l'échec des politiques d'ajustement structurel et des nouvelles réformes administratives et territoriales en matière de décentralisation. Avec la crise des années 1980, les États africains endettés

abandonnent ainsi l'objectif d'ériger les capitales en « villes modernes » du continent (Biehler, Choplin et Morelle, 2015). En 1996, l'État du Sénégal adopte de nouvelles réformes en décentralisation (Diop, 2006). Il transfère neuf de ses compétences aux collectivités locales et découpe la région de Dakar en quatre villes et quarante-trois communes d'arrondissement : Dakar (19), Pikine (16), Guédiawaye (5) et Rufisque (3).

Ces réformes ont créé de nouveaux territoires et amorcé des dynamiques. Mais, l'existence des petites communes a engendré des enjeux et plusieurs conflits de compétences. Au cours du XIXe siècle, la préoccupation des responsables municipaux a été d'organiser cet espace afin de prévenir les désordres (Marec, 2005). La maîtrise de l'étalement urbain est pour le moins très imparfaite en France ; elle devient plus claire si on effectue une comparaison avec les autres pays d'Europe occidentale (Lensel, 2003). Une accentuation des inégalités au sein des agglomérations est également à noter ; les quartiers laissés pour compte correspondent à une partie de la périphérie urbaine ; ce phénomène est donc en partie liée au premier. Au Sénégal, le bilan est mitigé, car l'étalement a conduit les autorités à promouvoir la territorialisation des zones périphériques avec une artificialisation des villages traditionnels, mais les conflits de compétences entre les communes voisines inhibent certains des atouts potentiels.

La transition politique du Sénégal de 2000 a ouvert d'énormes perspectives, surtout dans la réalisation des infrastructures structurantes. Dans le cadre de l'exécution du PSE (Plan Sénégal Emergent), l'extension des infrastructures routières a impulsé un étalement de la trame périphérique de l'agglomération dakaroise. D'après les données cartographiques publiées dans « Africapolis », 38 des 60 agglomérations de plus de 10 000 habitants que compte actuellement le pays sont localisées à moins de 5,7 km du réseau routier principal, soit 63 % de la catégorie des plus de 10 000 (Denis, Moriconi-Ebrard, Harre-Roger, Thiam, Séjourné et *al.*, 2008). 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 (Denis et Moriconi-Ebrard, 2009).

En Afrique de l'Ouest, tout comme dans le reste du monde, la croissance urbaine récente a pris trois formes : une densification des agglomérations existantes, un étalement des agglomérations existantes et l'émergence de nouvelles agglomérations, soit à partir de

noyaux villageois existants (urbanisation *in situ*), soit sous la forme de villes nouvelles spécialement créées (une urbanisation *ex nihilo*), soient sous la forme de rassemblements ou de concentrations non planifiées donnant naissance à de nouvelles agglomérations. Ces trois formes d'urbanisation résument les dynamiques, les tensions et les conflits observés à Dakar (le déguerpissement des populations installées sur l'emprise de l'autoroute à péage), à Thiès (les empiétements sur la forêt Allou Kagne) et à Mbour (les spéculations foncières à Diass).

3. La problématique de la gestion du foncier au Sénégal

Le Sénégal est parmi les pays d'Afrique subsaharienne à n'avoir pas encore stabilisé son foncier. Il est litigieux, conflictuel et source de nombreux contentieux devant les cours et tribunaux du pays. En effet, les conflits fonciers sont devenus très récurrents et soulèvent beaucoup de polémiques aussi bien dans les villes que dans les campagnes. Cette question foncière a été abordée par plusieurs chercheurs, notamment ceux de l'ORSTOM, puis l'IRD. La focalisation dans les milieux occupés par les Sérères est stimulée par les fortes densités démographiques observées dans le bassin arachidier durant l'époque coloniale et la valorisation des cultures de rente, dont l'arachide, qui finirent par attirer l'attention des géographes français (Pélissier, 1970). La gestion foncière au Sénégal a été aussi abordée par Chantal Blanc-Pamard et Luc Cambré (1995) qui ont publié un ouvrage intitulé « Dynamiques des systèmes agraires : Terre, Terroir, Territoire et tensions foncières » publié par l'ORSTOM. En avant-propos de l'ouvrage, les auteurs campent le débat :

« La question foncière a toujours été au centre des débats en Amérique latine et les initiatives des États ont débouché avec plus ou moins de succès sur de nombreuses réformes agraires. Il en est de même en Europe centrale où l'histoire agraire est particulièrement encline aux soubresauts. C'est un peu moins vrai en Afrique subsaharienne où l'absence de « paysans sans terre » a posé le problème foncier de façon différente. Aujourd'hui, l'importance des enjeux politiques liés à l'accès à la terre n'épargne plus l'Afrique. Si l'histoire renseigne que cette question n'intéresse pas l'Afrique du Sud et le Zimbabwe, alors elle est devenue préoccupante dans les pays du Sahel. S'ajoutent à la réduction de l'espace disponible les incertitudes nées de la sécheresse. Jusqu'alors, le temps consentait toutes les transitions. Les effets de

l'explosion démographique des sociétés du Sud révèlent et remettent en cause les modes de gestion traditionnels des terres et accélèrent les évolutions. Partout, on remarque les hiatus entre les citadins et les ruraux. Ces derniers sont encore majoritaires en Afrique noire et minoritaire en Amérique latine ».

Dans les milieux urbains, la problématique foncière se pose autrement, parce qu'étant tributaire du logement et des services. Au Sénégal, nous constatons que le foncier immobilier attire de plus en plus et particulièrement les émigrés qui préparent leur retour au pays et les nouveaux ou les jeunes cadres de l'administration qui arrivent à obtenir des promotions dans leur travail. Cette situation fait dire à Lat Soucabé MBow (1998)[7] que « la promotion entraîne très souvent un changement de résidence ». Plus qu'un investissement, le foncier immobilier en ville est très valorisant, car il fixe la personne au cœur des activités relevant du tertiaire et du quaternaire. Djibril Diop (2012)[8] s'interroge sur la problématique de l'accès au foncier dans la ville-capitale de Dakar. Plus de 50 % de la population du Sénégal vivra dans les villes à l'horizon 2015, dont la majorité à Dakar. Dès lors, comment la demande d'accès au foncier sera-t-elle réglée dans le cadre d'un développement urbain harmonieux ? Nous pouvons affirmer sans ambages que l'accès à la terre à Dakar n'est pas facile. Trouver un toit au centre-ville est devenu une vraie compétition malgré la promiscuité, l'insécurité et les fortes densités démographiques. Le foncier urbain est conflictuel et représente 70 % des plaintes et contentieux devant les cours et tribunaux.

Selon le conseiller spécial du maire de Diamniadio, Meïssa Ndiaye, *« Notre commune est victime d'une spoliation foncière sans précédent. Des promoteurs obtiennent des baux avec l'aide des agents de l'administration territoriale et viennent ici pour mettre la main sur la terre des autochtones. Donc, les services de l'administration territoriale sont les seuls responsables des problèmes fonciers qui secouent actuellement la commune de Diamniadio. Ce sont les agents des impôts et domaines qui octroient ces baux qui sont la source de ces litiges fonciers. Si un audit foncier se déroule à Diamniadio des têtes vont*

[7] Lat Soucabé MBow est un Professeur agrégé de géographie à l'université cheikh Anta Diop de Dakar. Il le disait dans son cours de Licence 3 intitulé « la croissance urbaine ».
[8] Diop Djibril, 2012, « Urbanisation et gestion du foncier urbain à Dakar », Edition Harmattan.

tomber, car ces baux on sait comment on les octroie. C'est juste scandaleux ! » (CSE, 2019)[9].

En milieu rural, la problématique de gestion des terres repose sur les mutations ou reconversions observées dans le mode de gestion des terres, l'accaparement du foncier rural par les agro-industries et la perte des terres agricoles et pastorales due au phénomène d'étalement urbain et à la réalisation des projets d'aménagement. Il s'y ajoute l'adoption des politiques de réformes foncières et la décentralisation qui réduisent le pouvoir du Lamane en milieu sérère[10].

De 2011 à nos jours, le Sénégal se cherche en matière foncière. Les réformes, annoncées jusque-là, n'ont pas encore connu leur épilogue. Le rapport définitif est toujours attendu alors que les problèmes dans ce domaine se démultiplient. Toutefois, le *draft 3* de ces réformes aboutissant à la définition d'une politique foncière révèle qu'il convient de mentionner que les directives volontaires exposent des normes reconnues sur le plan international et qui visent notamment : (i) à améliorer la gouvernance foncière ; (ii) à contribuer à l'établissement de cadres politiques, juridiques et organisationnels aptes à réguler les droits sur les ressources naturelles ; (iii) à renforcer la transparence des systèmes fonciers. Elles édictent des principes auxquels devraient se soumettre les États pour recenser, reconnaître et protéger les détenteurs de « droits fonciers légitimes », incluant les droits fonciers non reconnus officiellement et non enregistrés. Malgré tout, la gestion foncière est toujours confrontée à de sérieux problèmes au Sénégal. Brigitte Guigou, André Lericollais et Guy Pontié (1999) notent ainsi[11] : *« L'intérêt que la question foncière suscitera ensuite auprès des politiques, et plus encore des praticiens du développement, ne se démentira plus. Il n'est pour s'en convaincre que de rappeler les nombreuses lois foncières qui se sont multipliées dans les pays africains au cours des années soixante ».*

[9] Comité Social et Economique : Diamniadio/Litige Foncier : « L'administration territoriale, les Domaines et l'Urbanisme de Rufisque, sont les seuls responsables des problèmes fonciers », selon l'intervention de Meïssa Ndiaye, conseiller spécial du Maire. [En ligne] : www.dakaractu.net

[10] Les Sérères représentent la troisième ethnie du Sénégal, après les Wolofs et les Peuls. Le Lamane en milieu sérère signifie le « maître de la terre » ou « chef propriétaire du sol ». En langue sérère, il désigne l'aristocratie terrienne, mais c'est aussi le titre des anciens rois sérères de la Sénégambie.

[11] Ce passage est extrait du chapitre de (Guigou, Lericollais et Pontié, 1999), intitulé *« La gestion de la terre dans le Sine »*, publié dans l'ouvrage *« Paysans sereer, Dynamiques agraires et mobilités au Sénégal »*, dirigé par André Lericollais, IRD Editions, pages 145-194.

Les chercheurs ont été eux aussi concernés. Sylvie Fanchette (1999) a effectué un travail remarquable sur la gestion des terres forestières et les conflits fonciers en haute Casamance au Sénégal, notamment les conflits qui opposent les colons-marabouts, les éleveurs-pasteurs et les populations autochtones. Elle a fait beaucoup de recherches dans la forêt de Pata (Sidibé, 2002) et a mis en lumière les conflits latents à cause de l'inertie des autorités publiques. La situation des forêts classées pose ainsi d'énormes difficultés au Sénégal parce qu'elles sont régulièrement déclassées au profit de l'élite maraboutique et « confrérique ». L'État du Sénégal octroie ces espaces protégés aux marabouts pour qu'ils y pratiquent l'agriculture de rente (l'arachide). La mauvaise gestion des aires protégées, notamment les forêts classées, se perpétue au Sénégal malgré l'existence des textes de loi de 1964 sur le domaine national qui élude les types de fonciers et la réglementation foncière. En effet, les autorités étatiques reculent devant leurs responsabilités et affichent une faiblesse devant les autorités maraboutiques qui sont capables d'influer sur la gestion des affaires du pays. Cependant, le Sénégal dispose d'importantes lois foncières, dont celles de 1964.

« En 1964, quatre ans après l'indépendance du Sénégal, l'État procède à la grande réforme foncière qui crée un Domaine national inapproprié. Celle-ci supprime l'appropriation des forêts par l'État (mis à part le domaine classé) qui relèvent du Domaine national. Selon l'article 1, le Domaine national est constitué des terres non classées dans le domaine public et non immatriculé. Sa superficie est évaluée à environ 95 % du territoire national. Les zones où les terres sont régulièrement exploitées pour l'habitat rural, la culture et l'élevage sont gérées sous l'autorité de l'État par le Conseil Rural. En confiant l'administration de ces zones aux organes décentralisés que constituent les Conseils Ruraux, l'État a voulu démocratiser l'accès à la terre et en même temps favoriser sa mise en valeur. Le conseil de la collectivité territoriale a le droit d'affecter les terres du domaine national et prononcer, le cas échéant, la désaffectation de ces terres, contrôle l'exercice du droit d'usage et autorise l'installation d'habitations et de campements. L'affectation des terres est soumise à deux conditions : la terre doit être affectée aux membres de la communauté, groupée ou non en associations, ceci pour éviter que la terre ne soit accaparée par des personnes extérieures ; l'affectation est prononcée en fonction de la capacité des bénéficiaires d'assurer directement ou avec l'aide de leur famille la mise en valeur de ces terres conformément au programme particulier du terroir, ceci pour éviter le salariat, sans exclure les prestations de service.

L'État peut révoquer l'affectation pour raison d'utilité publique, par sanction en raison d'un manquement au devoir de mise en valeur ou parce que le bénéficiaire n'assure plus personnellement la mise en valeur des terres qui lui sont affectées »[12].

En rappel, l'Administration coloniale avait mis en place deux régimes juridiques. Entre le 11 mars 1865 (arrêté Faidherbe) et le 23 octobre 1904, le régime domanial intègre, en particulier dans le domaine privé, les terres « vacantes et sans des maîtres » en vue de les réaffecter soit pour les besoins de la colonie soit au profit des personnes aux fins de « mise en valeur ».

- Le décret du 24 juillet 1906 va transformer les droits coutumiers en titres fonciers « définitifs et inattaquables » par la procédure de l'immatriculation. C'est l'acte Torrens Hill, du nom de l'inventeur d'un mode d'enregistrement des terres de la couronne britannique en Australie.
- Le décret du 8 octobre 1925 est introduit en vue de donner la possibilité aux indigènes de faire constater leurs droits coutumiers auprès des autorités de l'Administration coloniale.
- D'autres décrets ont suivi pour définir les notions « de terres vacantes et sans des maîtres », en introduisant les principes de mise en valeur et en précisant le 15 novembre 1935 qu'il s'agit de terres ne faisant pas l'objet de titre foncier et inexploitées ou inoccupées depuis plus de 10 ans. Ce délai sera ramené le 15 novembre 1955 à 5 ans. Cette politique volontariste n'a pas été suivie d'effets puisque la population autochtone n'a pas réagi à l'invitation de se rendre au bureau d'enregistrement. Elle a continué de gérer ses terres selon les règles de droit coutumier. C'est la persistance de la civilisation de l'oralité devant celle de l'écriture, « la raison écrite ».

Le foncier a longtemps soulevé des polémiques dans le mode de gestion des terres. Elles étaient plus accentuées dans les espaces ruraux, car l'agriculture occupait une place prépondérante dans les activités économiques du pays. L'administration coloniale faisait face à ces différends qu'elle arrivait à maîtriser grâce à une démarche inclusive adoptée par les adeptes du droit coutumier. On disait que la terre appartient à celui qui l'exploite. C'est dans ce cadre qu'il existait des prédispositions foncières pour l'organisation des

[12] C'est un extrait de la loi 646 du 17 juin 1964 relative au domaine national, publié dans le journal officiel du Sénégal N°3692, page N°905 du 17 juin 1964, signé par le président Leopold Sédar Senghor

produits de rente introduits par le colonisateur (l'exemple de l'arachide). C'est dans ce registre de gestion des enjeux du foncier rural que les géographes (Pélissier, 1968 ; Lericollais, 1999 et Ba, 1986) ont publié respectivement les ouvrages : « Les paysans du Sénégal » ; « Les civilisations agraires du Cayor à la Casamance »[13] ; « Paysans sérères »[14] et les « Peuls du Sénégal : étude géographique »[15].

En résumé, la littérature sénégalaise a abordé la notion de conflit depuis l'époque coloniale, mais les géographes français de l'ORSTOM, puis de l'IRD ont été les premiers à étudier les conflits fonciers au niveau du bassin arachidier. Jusqu'à présent, la géographie sénégalaise est restée timide face à cette problématique, malgré son ampleur à l'échelle nationale. Hormis les travaux de Jacques Bugnicourt (1973) et de Cheikh Bâ (1986), les conflits d'aménagement au Sénégal sont plus abordés par la presse. Malheureusement, les quelques thèses et mémoires existants ne sont pas valorisés. Notre étude s'engage à mettre la lumière sur les conflits d'aménagement et les conflits fonciers au Sénégal en mettant l'accent sur des études des cas pratiques et des exemples précis. L'autre problématique de l'étude porte sur les enjeux de l'étalement urbain à Dakar, notamment dans sa partie périphérique où la dynamique territoriale se joue sur les terres agricoles et pastorales. Les difficultés de la gestion foncière sont abordées pour mieux orienter la recherche. Le prochain chapitre s'intéresse plus particulièrement à la justification de l'étude, au cadrage théorique et scientifique et surtout à l'élaboration des outils de recherche.

[13] Pélissier Paul, 1968 : « Les paysans du Sénégal. Les civilisations agraires du Cayor à la Casamance », *Études rurales*, p. 120-123.
[14] André Lericollais (1999) « *Paysans sereer : dynamiques agraires et mobilités au Sénégal* », Éditions IRD.
[15] Ba Cheikh (1986) : « *Les Peuls du Sénégal : étude géographique* » ; Nouvelles Éditions africaines.

Chapitre 2 : L'approche scientifique et la justification de l'étude

Ce chapitre s'inscrit au cœur de notre protocole de recherche. Après la problématique, l'étape suivante consiste à élucider les concepts, fixer les objectifs et poser les hypothèses de recherche. Pour cela, des concepts fondamentaux sont identifiés et clarifiés en rapport avec le contexte du sujet. Les objectifs sont définis en fonction de la problématique et des thématiques abordées dans l'étude. Les hypothèses sont inspirées de la démarche méthodologique dite « hypothético-déductive ». C'est le pilier de la recherche parce qu'elles constituent des assertions à démontrer sur le terrain.

1. La discussion des concepts : les mots dans leurs contextes

1.1. Le conflit, une résultante de l'aménagement du territoire et gestion foncière

Dans le concept de l'aménagement du territoire, ce n'est pas la compréhension du territoire qui pose problème aux Géographes, mais plutôt l'aménagement. Il est transversal et son usage interpelle toutes les disciplines des sciences sociales. En étudiant les écoles d'aménagement du territoire de l'Europe ou des États-Unis, nous constatons qu'elles ont des histoires spécifiques. Existe-t-il une école spécifique d'aménagement du territoire au Sénégal ? Avant de répondre à cette question, nous cherchons, tout d'abord, à comprendre l'aménagement du territoire.

Pierre Merlin (1997), spécialisé en Géographie humaine, définit le concept d'aménagement du territoire comme l'ensemble des actions concertées visant à disposer avec ordre les habitants, les activités, les constructions, des équipements et les moyens de construction sur l'étendue du territoire. Il s'agirait donc de disposer avec ordre, à travers l'espace dans une vision prospective, les hommes et les activités en prenant en compte les contraintes naturelles, humaines, économiques, politiques et stratégiques. La définition relève de l'idéal, mais est-il facile de réussir un projet ou un programme d'aménagement du territoire dans les pays en développement où règne le désordre ?

Eugène Claudius-Petit (1950) l'inscrit dans une recherche destinée à répartir les hommes, en fonction des ressources naturelles et des activités économiques. Son objectif est de donner aux hommes de meilleures conditions d'habitat, de travail, de plus grandes facilités de loisirs et de culture pour le bien- être et l'épanouissement de la population.

Roger Brunet et *al.* (1990) vont plus loin dans leur analyse en définissant l'aménagement comme « *une action volontaire et réfléchie d'une collectivité sur son territoire à l'échelle régionale ou nationale* ». En résumé, il peut être conçu comme une organisation volontariste, concertée et un ensemble de décisions provenant des pouvoirs publics en vue de disposer avec ordre un espace bien défini. Cette définition à la fois globale renferme aussi l'idée de développer un espace par ses activités économiques et la mise en place des équipements.

Le mot foncier est défini, ici, de façon extensive et restreinte ; cela signifie qu'il existe une pluralité de définitions qui varie d'une discipline à une autre. Selon Thésaurus multilingue, « ce terme qui est originellement un adjectif trouve son origine dans le latin avec le mot « fundus » qui signifie le fond de terre. Cet adjectif était utilisé à l'époque féodale pour désigner une « seigneurie » ou une tenure, puis « la rente extraite de la valeur différentielle ou absolue de la terre » (Le Roy, 1998).

Cet adjectif est utilisé depuis une quinzaine d'années comme un substantif, mais cet emploi reste récent et n'est pas toujours accepté : substantif, « le foncier » est alors l'ensemble particulier des rapports sociaux ayant pour support la terre ou l'espace territorial. Le foncier peut être défini comme tout ce qui se rapporte aux propriétés bâties ou non bâties : appartenance, exposition, revenu et imposition. Le terme est employé pour désigner les terrains constructibles, base de toute opération de promotion immobilière. Cette définition renvoie au contenu et aux fonctions du mot foncier. On parle du foncier forestier, du foncier agricole et du foncier à usage d'habitation. Il existe plusieurs types de fonciers, mais le mot foncier renvoie à l'objet de la terre sur laquelle les autres ressources s'appuient.

Le foncier est défini comme « l'ensemble des rapports sociaux ayant pour support la terre » (Jouve et Vianey, 2012). Selon le dictionnaire Larousse, le mot foncier est défini comme la propriété foncière et tout ce qui s'y rapporte ; c'est-à-dire, tout ce qui est relatif à un fond de terre, à sa propriété, etc. En somme, on entend par foncier tout ce qui se rapporte aux propriétés bâties ou non : appartenance, exploitation, revenu et imposition. Le terme est employé pour désigner les terrains constructibles, base de toute opération de promotion immobilière. Quand il est qualifié de foncier, l'aménagement fait référence aux diverses maîtrises, ou modes d'appropriation, du sol ou de l'espace. Jean-François Tribillon (1993) indique ainsi : « *L'aménagement foncier consiste en la transformation*

des conditions d'appropriation du sol dans le périmètre considéré : par exemple, la puissance publique débarrasse le sol de tous les droits fonciers qui s'y exercent pour s'imposer comme maître absolu, comme propriétaire unique ; ou encore, l'aménageur opère une redistribution du sol par le moyen du lotissement qui a pour conséquence l'appropriation du sol par de nouveaux occupants ».

L'aménagement foncier vise à améliorer la structure foncière des propriétés, des exploitations agricoles et forestières, notamment par le regroupement de parcelles appartenant au même propriétaire ou par leur mise en valeur par un même exploitant. Il peut s'accompagner de travaux d'amélioration foncière : création de réseaux, chemins, fossés, de haies, opération de drainage, infrastructure pour la gestion de l'eau, etc. Il vise à améliorer les conditions de mise en valeur et de gestion d'un territoire.

Un conflit peut être entendu très simplement comme la constatation d'une opposition entre personnes ou entités qui sont chargées d'émotions telles que la colère, la frustration, la peur et le dégoût ; il peut être parfois agressif et violent. Philippe Subra (2016) note ainsi : « *Les conflits autour des projets ou des politiques d'aménagement du territoire mettent en effet aux prises des acteurs dont les territoires de références diffèrent largement. Les élus locaux définissent leur position en fonction de l'impact supposé du projet sur leur commune ou leur agglomération* ». En ce qui concerne la problématique de notre sujet, elle peut être traduite comme la situation où les opposants cherchant chacun leur intérêt se heurtent à des rivalités pour conquérir leurs droits sur l'espace. Ceci constitue un véritable enjeu.

Ce complexe englobe deux mots d'une importance capitale dont le premier du complexe est « conflit ». D'après Sandrine Rui (2011), dans son texte « Conflit », il désigne un antagonisme entre individus ou groupes dans la société (ou entre sociétés) ; il survient quand une décision ne peut être prise par les procédures habituelles. Quant au second terme qui est l'urbain, dans son sens premier, il renvoie à ce qui est relatif et qui appartient à la ville. Ainsi, il ne se passe pas un jour actuellement sans que la presse ne fasse état de projets de transformation de l'environnement urbain qui soulèvent des débats, controverses et conflits. D'une manière générale, la notion de conflit évoque une lutte pouvant faire appel à des actions qui vont du débat policé à la confrontation violente, une lutte entre protagonistes conscients de l'incompatibilité de leur position

respective au sujet d'enjeux qui mettent en cause des intérêts et des valeurs. Si ces enjeux engagent l'environnement urbain, on parlera alors de conflits urbains.

Les conflits urbains jouent un rôle majeur dans la constitution de la ville comme produit social. L'analyse économique des processus d'affectation des sols urbains voit dans les effets externes (par exemple le phénomène « Nimby ») la principale source de conflit en milieu urbain (Villeneuve, Trudelle, Pelletier et Theriault, 2009). En somme, les conflits urbains sont donc généralement engendrés par les conflits d'aménagement, qui sont définis par Jean-Marc Dziedzicki (2003) comme : « un conflit lié à la réalisation d'un projet d'aménagement qui suscite une réaction d'opposition de la part des populations concernées par ses impacts potentiels ».

Selon le guide pratique pour la prévention et la gestion des conflits liés à la terre et aux ressources naturelles des Nations Unies, les conflits surviennent lorsque plusieurs groupes cherchent à défendre des intérêts qu'ils jugent incompatibles. Les conflits ne constituent pas en eux-mêmes un phénomène négatif. Sous une forme non violente, les conflits peuvent se présenter comme des composantes essentielles de l'évolution et du développement de la société et sont l'apanage inévitable des interactions humaines. Ainsi, le regard porté sur un conflit ou une situation conflictuelle résulte de la constatation d'une opposition entre personnes ou entités. Le conflit est chargé d'émotions telles que la colère, la frustration, la peur, la rancune et le dégoût. Parfois, il peut être fait d'agressivité et de violence.

Du latin « *conflictus* », dérivé de confligere « heurter, opposer », Heurt, choc, lutte, attaque, il s'applique, à l'origine, à une situation de lutte armée, de combat entre deux ou plusieurs personnes, organisations ou puissances, qui se disputent un pouvoir, un droit. Au sens légal, un conflit est un contentieux sur un ou des points de droit. On entend par conflit, au sens profond ou authentique du terme, l'affrontement de deux ou plusieurs volontés individuelles ou collectives qui manifestent les unes à l'égard des autres une intention hostile et une volonté d'agression, à cause d'un droit à recouvrer ou à maintenir. Ces volontés tentent de briser la résistance de l'autre, éventuellement par le recours à la violence. Par extension, le terme de conflit s'applique aujourd'hui à toute opposition survenant entre des parties en désaccord, l'une souhaitant imposer ses positions, à l'encontre des attentes ou des intérêts de l'autre partie.

Le mot conflit est issu du latin « conflictus » qui signifie « choc », il est formé à partir du verbe « confligere » qui signifie s'entrechoquer. L'institut de recherche international sur les conflits Heidelberg, définit le conflit comme « une différence de position, une opposition d'intérêt autour de valeurs internationales ancrées dans la durée et qui opposent deux parties, qu'il s'agisse d'États, d'organismes, ou de groupes organisés, qui sont déterminés à défendre leurs intérêts et à atteindre leurs objectifs ». Jean-Marc Dziedzicki (2003) quant à lui, présente le conflit d'aménagement de la manière suivante : « Un conflit lié à la réalisation d'un projet d'aménagement qui suscite une réaction d'opposition de la part des populations concernées par ses impacts potentiels ».

Pour Patrice Melé (2003), « *les situations de conflits peuvent être considérées comme des moments de controverses se traduisant par une production d'actes, de discours, de figurations susceptibles, d'analyses permettant de révéler les identités, qualités et compétences des acteurs* ». Il ajoute qu'ils sont des « *oppositions ou controverses entre habitants, usagers et acteurs publics : réactions de protestation face à un choix de localisation, à la réalisation d'une infrastructure (Lovile), à un projet ou un parti pris architectural (Rosenberg). Ce sont des débats, oppositions entre acteurs publics lors de la négociation de projets ou de la mise en œuvre de politiques publiques. Au sens commun, le conflit est une opposition qui se manifeste par un sentiment identitaire et prend pour référence un espace spécifique* ».

D'après ces analyses, nous constatons que les conflits sont des désaccords sur le contenu de la décision, ils remettent en cause les processus de décision, les fondements de l'action publique. Nous pouvons dire que c'est un mouvement qui oppose souvent l'État et les usagers d'un territoire et permet à ces derniers de montrer leur capacité à contester de grands projets publics. Il permet aussi à l'État de manifester sa capacité de pouvoir réaliser tout projet qu'il envisage sur un territoire. Donc c'est un moment d'apprentissage, une manière de se définir. En outre, un conflit se déclenche quand un acteur individuel ou collectif, a un comportement qui porte atteinte à l'intérêt d'autres acteurs. Les conflits impliquent l'existence d'un antagonisme qui peut prendre plusieurs formes : un rapport entre des forces opposées, une rivalité, voire dans le pire des cas, une guerre.

1.2. L'urbanisation accélérée comme principal moteur de l'étalement urbain

L'urbanisation vient étymologiquement du latin *urbs* qui signifie la ville. Au sens strict du terme, elle désigne l'action d'urbaniser, de favoriser, de promouvoir le développement des villes par la transformation de l'espace rural en espace urbain. Le mot urbanisation désigne aussi le phénomène historique de transformation de la société qui se manifeste par une concentration croissante de la population dans les agglomérations urbaines. Elle se mesure par le nombre d'habitants dans les villes par rapport à l'ensemble de la population, la densité de population, l'extension territoriale des villes et ses conséquences, mais aussi sur le mode de vie. Selon Pierre George (2013), *« l'urbanisation contemporaine s'est accélérée dans les pays en développement à partir des années 1950 et atteint une intensité dépassant largement les rythmes de progression des pays industrialisés. On parle alors d'urbanisation galopante avec une focalisation très accentuée sur les grandes villes et sur les bassins miniers, lieux considérés par un monde rural à forte vitalité démographique, déstabilisée par la restructuration des modes de production. Il s'y ajoute le caractère figé des systèmes de culture inaptes à suivre la croissance de la population, comme les plus adaptés à offrir de l'emploi ; par exemple, les fixateurs des investissements publics et privés* ».

Dans son dictionnaire, Gabriel Wackermann (2005) désigne l'urbanisation comme une « *transformation plus ou moins rapide du paysage rural, en paysage urbain processus entrainant de profondes mutations environnementales, structurelles et fonctionnelles* ». Dans le Thésaurus multilingue, relatif au mot foncier étudié par la FAO, « *le terme évoque le phénomène de la concentration croissante de la population dans les agglomérations urbaines et celui de l'extension spatiale des villes* », donc en tenant compte de ces deux définitions, on peut considérer l'urbanisation comme un processus visant à transformer les zones rurales en zones urbaines et favorisant l'élargissement des villes.

L'urbanisation a donné naissance à l'urbanisme qui signifie, dès le XVIIIe siècle, une science de l'urbanité. L'urbanisme est défini en 1910 dans le bulletin de la société de la géographie de Neuchâtel comme « *l'étude systématique des méthodes permettant d'adapter l'habitat et plus particulièrement l'habitat urbain aux besoins des hommes* ». Ildéfons Cerdà dans sa « théorie générale de l'urbanisation » établit une distinction entre l'urbanisation en tant qu'évolution de la croissance de la ville et l'urbanisation considérée

comme « l'action volontaire sur le devenir de la ville ». C'est Ildéfons Cerdà qui a créé le terme urbanisme en 1867, il désigne l'ensemble des actions tendant à regrouper les constructions et à régulariser leur fonctionnement comme l'ensemble des principes, des doctrines et des règles qu'il faut appliquer pour que les constructions et leur groupement loin de réprimer, d'affaiblir et de corrompre les facultés physiques, morales et intellectuelles de l'homme social, contribuent à favoriser son développement ainsi qu'à accroitre le bien-être individuel et le bonheur public (….). Le thesaurus multilingue du foncier nous dit que « l'urbanisme désigne à la fois l'ensemble des mesures d'ordre architecturale, esthétique, culturelle et économique ayant pour but d'assurer le développement harmonieux et rationnel des agglomérations urbaines. C'est aussi l'étude des méthodes permettant d'adapter l'habitat urbain aux besoins des hommes ».

L'adjectif périurbain est une dérivée du nom périurbanisation. Ce dernier résulte de l'étalement urbain. Selon Marie-Neige Lebourg et Eric Vergeau (2008), l'étalement urbain et la périurbanisation n'ont pas la même traduction spatiale, car pour eux « la périurbanisation exprime davantage le fonctionnement d'un territoire fragmenté aux nombreuses interdépendances. C'est un système vivant ». Pour certains auteurs comme Gabriel Wackermann « l'explosion des villes a nécessité une rapide adaptation des transports publics urbains à l'extension périphérique et l'encombrement des centres ». Selon Jan Bogaert et Jean-Marie Halleux (2015), « le périurbain est un espace physique qui n'est pas majoritairement bâti, à la proximité d'une zone urbaine densément peuplée, et ayant des échanges importants avec cette zone urbaine proche ». Ces mêmes auteurs nous disent aussi que « les territoires périurbains ne sont plus des campagnes, mais ils ne sont pas non plus des villes au sens habituel du terme. Il s'agit d'espaces hybrides, tant du point de vue de l'organisation, des rapports sociaux, des structures de gouvernances et des modes de régularisation ». Cet espace périurbain est l'objet de profondes transformations fonctionnelles, démographiques, sociales, voire politiques. Anne-Marie Seronde-Babonaux (1985) pense que la périurbanisation est une diffusion dans un milieu originairement rural des lieux des urbains. C'est dans ce contexte, que le Thésaurus multilingue du foncier désigne le périurbain comme « *un terme qui désigne l'espace rural situé en périphérie d'une ville et de sa banlieue* ». Au fil des années, la signification du mot a connu une évolution. Robert Chapuis (1995) la définit comme « *une forme de l'expansion urbaine, mais qui n'est pas comme la banlieue traditionnelle, morphologiquement rattachée à la ville* ». Annie Badower (1996) appuie cette pensée en

affirmant que « *la périurbanisation est une extension de la ville dans son espace environnant et où les activités et les modes de vie sont urbains* ».

Pour notre part, la périurbanisation renvoie à l'extension de l'habitat de type urbain, des activités et des modes de vie urbains dans un milieu rural. Un tel processus entraine de profondes transformations de cet espace et s'accompagne d'une forte pression foncière ainsi qu'une insuffisance des équipements et des moyens adaptés à une rationalisation de l'espace.

L'Insee précise en 1999 que l'étalement urbain englobe « *les couronnes périurbaines et les couronnes multipolarisées des villes et d'agglomérations* ». Selon Marie-Neige Lebourg et Éric Vergeau (2008), l'étalement urbain se caractérise par la concrétisation physique du phénomène, notamment avec les indicateurs essentiellement fondés sur le foncier et la densité de la population ». Guillaume Sainteny (2008) considère que « le rythme de l'extension urbaine se fait plus rapide que celui de la croissance démographique » ; dans ce même article, l'auteur nous dit qu'il y a étalement urbain « *quand le processus d'urbanisation conduit à une diminution de la densité des zones urbanisées, du fait du développement des zones d'urbanisation peu denses en périphérie des pôles urbains et/ou parfois d'une diminution de la population en centre-ville* ».

On peut donc en déduire que l'expansion spatiale urbaine est le résultat de l'accroissement des besoins en logements et en infrastructures dérivant de l'urbanisation qui est le « développement de la ville en taille numérique et spatiale ». Elle traduit donc son étalement sur ses espaces périphériques du fait du phénomène de desserrement et/ou de l'accroissement de ses effectifs. La croissance du bâti, dans des zones jadis réservées aux activités agricoles, sous-entend, dans les pays sous-développés, un développement des quartiers irréguliers du fait de l'incapacité des autorités de contrôler ces installations anarchiques.

1.3. Le territoire et la ville vers des espaces conflictuels en Afrique ?

L'espace peut être considéré comme la matière première du tourisme et sans mésestimer les autres facteurs, les conditions géographiques jouent un rôle de premier plan souvent essentiel, dans l'attraction d'un lieu touristique. Le terme de composantes naturelles auquel les géographes accordent beaucoup d'importance prend ici une relativité bien

significative. Il serait absurde de nier le rôle des composantes physiques (climat, topographie, hydrologie), des composantes paysagères (visibilités, lignes de force, couleurs et perceptibilités). Cependant, on peut noter qu'à des conditions naturelles comparables à l'échelle locale ou régionale, le choix dépend, en définitive, d'autres facteurs de plus en plus économiques ainsi que les investissements dégagés pour améliorer les conditions d'approches et d'accessibilité selon le dictionnaire Le Petit Larousse (1995), l'espace est « étendue indéfinie qui contient et entoure les objets ». Le dictionnaire distingue l'espace mathématique, psychologique, l'espace comme volume, intervalle de temps, surface, milieu affecté à une activité, l'espace vital, enfin l'espace juridique. Mais selon Pierre George et Fernand Verger (2013) l'espace se définit en fonction de l'occupation humaine ; pour eux il existe un support humain de l'espace qui résulte d'une conquête reposant sur le défrichement, l'aménagement, l'exploitation, etc. En sciences sociales, l'espace est à la fois doté d'une dimension physique et d'une dimension sociétale. C'est un milieu physique supportant des éléments naturels ou artificiels (aménagement) et des sociétés ayant des caractéristiques variées. À travers ces exemples, il nous est possible de dire que ce qu'on entend par le vocable « espace » est multiforme et sa signification est tributaire des champs d'études dans lesquels on évolue, mais aussi de l'usage particulier que l'on veut faire du concept.

Le territoire est aujourd'hui au cœur des préoccupations de toutes les disciplines sociales. Les géographes ne sont pas les seuls à s'approprier cette notion. « *Le territoire est un espace socialisé, approprié, organisé, qui a un sens et qui donne du sens à ceux qui vivent ou qui y exercent des activités, et qui, pour ceux qui ne sont pas du lieu, présente une spécificité* », selon Roger Brunet (1990). Il précise par ailleurs que « *le territoire est une œuvre humaine. Il est un espace approprié, la base géographique de l'existence sociale. Toute société a du territoire, produit du territoire* ».

Il y a une question fondamentale qui explique les causes des conflits relatifs au foncier : comment le gérer, qu'en faire, voire au profit de qui ? Puisque les réaffectations de terres résultent le plus souvent de décisions prises par conseils élus, le territoire reste en mouvement ; que ce soit celui des États ou celui des hommes. Enfin, c'est un lieu d'enjeux. Par ces propriétés, il nous semble que les dimensions spatiales du développement territorial revêtent une grande importance. Pour avoir une émergence de territoire-projet, il doit y avoir « rencontre » entre un territoire enjeu et un territoire

d’activités. De ce fait, cette rencontre désigne des acteurs et suppose concertation et négociation sur la base des différentes stratégies territoriales. Aujourd’hui, le territoire se situe au cœur d’enjeux essentiels pour toute une série d’acteurs.

Une agglomération est un ensemble urbain constitué de la ville et de la banlieue. Le terme « agglomération » est souvent employé pour désigner une agglomération urbaine, mais à la base, une agglomération est un ensemble d'habitations proches les unes des autres, que ce soit en milieu rural ou urbain. Donc, le village et la ville sont des agglomérations dans lesquelles, notamment, les modes de vie des habitants sont différents. En revanche, quand le terme est qualifié (comme dans « agglomération casablancaise »), cela sous-entend clairement qu'il est question d'une agglomération urbaine ; dans l'exemple donné, de la ville de Casablanca ou, plus généralement, de Casablanca et de sa banlieue

La ville est un objet polysémique qui peut avoir plusieurs définitions en fonction des auteurs des courants et des lieux. Paul Vidal de la Blache (2015)[16] considère la ville dans le sens plein du mot comme une organisation sociale de plus grande envergure ; selon lui elle répond à un stade de civilisation que certaines régions n’ont pas atteint, qu’elles n’atteindront peut-être jamais d’elles-mêmes ». Max Derruau (1976), après avoir évoqué son caractère d’agglomération, sa concentration humaine, ses activités économiques non agricoles, propose une définition de la ville comme « étant une agglomération importante, aménagée pour la vie collective (cet aménagement constituât l’urbanisme) et dont une partie notable de la population vit d’activités non agricoles ou d’activités agricoles »

Selon Denise Pumain (1982)[17], la ville est un milieu d’habitat dense, caractérisée par une société différente. Elle crée une diversité fonctionnelle, une capitalisation et une capacité d’innovation qui s’inscrit dans de multiples réseaux d’interaction et qui fournit une hiérarchie complexe, lorsqu’on va des petites villes vers des plus grandes. La ville a un pouvoir d’attraction parce qu’elle concentre l’essentiel de la croissance économique. Les idées innovatrices et émancipatrices partent des villes. C’est dans ce sens que Gabriel Wackermann (2005) définit la ville comme étant un lieu par excellence, de pertinence, des changements humains, son rayonnement rural et urbain qui suscite des migrations

[16] Ce passage est extrait de l’ouvrage de Paul Vidal de La Blache, intitulé « La géographie humaine » et publié dans ENS Editions en 2015.
[17] Denise Pumain a publié en 1982 « La dynamique des villes » dans Cahiers de géographie du Québec, Erudit

alternantes d'étude et de travail des migrations saisonnières…par l'immigration, elle se nourrit surtout d'exode rural par émigration elle participe étroitement aux échanges interurbains. Elle est aussi un lieu où les contacts de toutes natures sont favorisés et leurs résultats maximisés : Paul Claval[18] (2015) soutient que la ville est fondamentalement une organisation de l'espace destinée à maximiser les interactions les plus diverses. Pour Pierre Lavedan (1959), définit la ville en fonction de son aspect extérieur, son paysage urbain ainsi est-elle marquée par l'aspect de ses maisons, de ses rues, de ses monuments, de ses remparts, groupés dans un site donné (estuaire, méandre, colline). Max Derruau (1976) a dégagé six grands ensembles de villes :

- ✓ Les villes d'Europe occidentale ;
- ✓ Les villes anciennes à fonction multiple ;
- ✓ Les villes d'Amérique du Nord et de l'Australie, récentes au développement rapide lié à un capitalisme actif ;
- ✓ Les villes de l'islam, de l'Inde et de la Chine, vieilles villes à caractère monumentale, marquées par la coexistence de genre de vie ancienne et de développements récents, les villes de l'Afrique noire, création des Européens, mais agglomération d'Africains ;
- ✓ Les villes de l'Amérique latine récentes, souvent côtières, tournées vers le commerce extérieur.
- ✓ Les villes de la Russie et de l'est de l'Europe transformées par une vigoureuse industrialisation planifiée dont les modifications sont hâtées par l'absence de rente foncière.

Les géographes utilisent la notion de périphérie à partir des années 1980, où Alain Reynaud l'applique à la géographie dans son ouvrage *Société, Espace et Justice* (1981). Le modèle Centre/Périphérie devient alors incontournable. Le centre est le lieu où « tout se passe » contrairement à une périphérie perçue comme immobile et en retard. Le centre se positionne face à une périphérie, un ailleurs, un au-delà et peut être ainsi qualifié parce qu'il polarise l'espace qui l'entoure, celui de ses périphéries, dans un double mouvement, d'attraction et de rayonnement. On peut également distinguer le centre d'un espace

[18] Paul Claval est un géographe français qui a beaucoup contribuer à la révolution de la géographie. Il a publié en 1982 « La logique des villes. Essai d'urbanologie, LITEC (Librairies Techniques) », coll. " Géographie économique et sociale " n°15, Paris et aussi en 1977 « La nouvelle géographie », Editions PUF. Paul Claval disait que « *Faire de la géographie c'est apprendre à s'étonner face au spectacle du monde* » (publié dans Société de Géographie le 31 octobre 2016)

géographique par sa complexité différentielle avec l'espace environnant : aussi bien d'un point de vue quantitatif que qualitatif, le centre tranche d'avec ses périphéries, ce qui lui permet de les dominer et de les placer dans sa dépendance. Dans sa typologie, Alain Reynaud distingue, au-delà des périphéries, des angles morts (comme le Sahel, les Andes, l'Himalaya), « délaissés par les centres », ou des isolats « comptant sur leur propre force » (Corée du Nord). On distingue souvent deux périphéries autour de Paris : la périphérie immédiate, ou la banlieue, et la périphérie lointaine, communément appelée « province ».

La périphérie urbaine est un espace de transition entre l'espace rural et urbain marqué le plus souvent par des conflits fonciers entre la fonction d'occupation et celle d'exploitation. Cependant, son fonctionnement la rapproche plus de la ville. Caractérisée par la faible densité du bâti, elle constitue une partie structurelle de la ville. La périphérie urbaine est occupée majoritairement par des populations de faibles revenus occupant des zones irrégulières avec souvent une présence des zones occupées par des maisons planifiées peu éloignées des espaces d'exploitation agricole à l'assaut des couches à revenus limités.

1.4. La décentralisation et l'accaparement du foncier par les collectivités territoriales

La décentralisation est une politique qui vise à impliquer les populations locales dans la gestion des collectivités, par une délégation de pouvoirs aux autorités locales élues par les populations. C'est un mode d'organisation institutionnel qui consiste à faire gérer, par des organes délibérants élus, les affaires propres d'une collectivité territoriale (Djibril Diop, 2012). La décentralisation est un processus centrifuge par lequel le centre abandonne une part de ses fonctions centrales (Brunet, Ferras et Thierry, 2006). Elle est assimilée à un système d'organisation des structures administratives de l'État qui accorde des pouvoirs de décisions et de gestion à des organes autonomes régionaux ou locaux. La décentralisation est en somme tout un mode d'organisation qui passe par un transfert de certains pouvoirs de décisions aux autorités locales par l'État central.

La commune est un concept difficile à définir et à analyser dans les études géographiques. Elle est une entité administrative même si son fondement repose pour certains comme étant typique aux politiques territoriales. Étymologiquement, la commune vient du latin « communis » qui renvoie à l'ensemble des charges partagées

soit une obligation mutuelle ce qui permet de voir ici le fait d'un groupe partageant les mêmes identités dans une certaine harmonie.

L'évolution conceptuelle de la commune a permis de voir une extension de son degré d'influence. Au moyen-âge, une commune « était une ville affranchie qui avait obtenu du seigneur féodal des exemptions et que les bourgeois (marchands et artisans) avaient le privilège d'administrer eux-mêmes ». Ainsi, nous avons dans ce sens l'aspect de l'administration qui commence à voir le jour, mais aussi la libre administration qui renvoie à la gouvernance de la cité dans un espace bien délimité et conçu. Depuis lors, la commune commence à avoir son importance dans les études et dans la vie des citadins ou bien des habitants. En France, la notion de commune est définie comme la plus petite subdivision administrative du territoire, administré par un maire, et ses adjoints en plus du conseil municipal.

La commune peut être définie aussi comme un espace délimité au sein d'un territoire bien fondé et regroupant un ensemble de personnes jouissant du désir d'être en communauté restreinte ou élargie en y joignant leur volonté et la gouvernance locale. Cette définition, relevant et faisant plus penser à l'idée d'un découpage antérieur qui s'accompagne d'une mesure de délimitation, de reconnaissance, de considération et de définition de la nouvelle entité territoriale la plus minime qui est la commune. C'est une circonscription rurale qui peut correspondre à une ville, un bourg avec ses villages, un hameau ou à un groupe de villages. Cette définition nous renvoie à un aspect géographique défini entre des éléments et concepts géographiques que sont « territoire, village, bourg, hameaux ». Donc, la commune est un élément du territoire qui l'enveloppe.

La commune est une personne morale de droit public. Elle regroupe les habitants d'une même localité qui est composée de quartiers ou de villages (Diop, 2016). C'est le lieu de l'administration et la gestion des affaires de proximité disposant de compétences sociales, économiques et environnementales qui lui sont transférées par l'État central. Elle offre aux populations urbaines et rurales la possibilité de participer à la gestion des affaires locales.

Comme il a déjà été indiqué, le mot « commune » vient du latin « communis », qui signifie la communauté elle-même formée de « cum » signifiant avec, un ensemble, et de « munus », désignant une dette, ce qui renvoie à une charge partagée, obligation

mutuelle. La commune est le plus petit niveau de l'organisation territoriale, elle-même incluse dans un département et ce dernier étant inclus dans une région.

Par ailleurs, dans le « Guide du partenariat de la coopération décentralisée, avec les collectivités locales, au Sénégal 2009 », la commune se conçoit comme une collectivité locale, personne morale de droit public. Elle regroupe les 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 aux actions qui leur sont spécifiques au sein de la communauté nationale et dans le sens des intérêts de la nation. La commune est administrée par le Conseil municipal élu pour 5 ans au suffrage universel. Le Conseil municipal par ses délibérations, le maire par ses décisions, par l'instruction des affaires et l'exécution des délibérations, concourent à l'administration de la commune. En somme, la commune est une collectivité territoriale décentralisée, dotée de la personnalité morale. Elle se trouve ainsi à la base de l'organisation administrative.

La commune est aujourd'hui la plus petite subdivision administrative du territoire sénégalais avec l'acte 3 de la décentralisation. Elle est administrée par un maire, des adjoints et un conseil municipal. Au Sénégal, les premières communes ont été créées à la fin du XIXe siècle par le pouvoir colonial. Elles étaient alors au nombre de 4 (Dakar, Saint-Louis, Rufisque et Gorée). C'est par la suite que leur statut a subi des modifications et leur nombre s'est accru considérablement. Il y avait ainsi 34 communes à la veille de l'indépendance. C'est par la loi du 28 décembre 2013 qu'il a été décidé de procéder à la communalisation intégrale avec l'érection des communautés rurales et des communes d'arrondissement en commune.

Le Sénégal est subdivisé en 552 communes et 5 villes, soit au total 557 conseils municipaux. Les élections locales du 29 juin 2014 marquent l'entrée en vigueur de l'acte 3 de la décentralisation. Les conseils régionaux sont remplacés par les conseils départementaux et les communautés rurales deviennent des communes de plein exercice. Il est donc possible de parler d'une communalisation intégrale.

1.5. Quelques concepts du droit de l'urbanisme pour la régulation des conflits

Le déguerpissement provient du verbe « déguerpir » qui signifie abandonner la propriété d'un immeuble (terrain) pour le soustraire à une servitude. L'ONU définit le

déguerpissement comme l'expulsion de tout individu, d'une famille ou d'une communauté chassée de leur foncier, de leur terre ou de leur environnement contre leur volonté et d'une façon directement ou indirectement attribuable à l'État. Pour Jean-François Tribillon (1993), le déguerpissement foncier consiste à chasser les occupants d'un sol par voie d'exécution forcée, car l'administration considère que « ces gens n'ont aucun droit à être là ». Les déguerpissements sont des formes d'expulsion autoritaire et brutale des quartiers précaires et non légalisés (Coquery-Vidrovitch, 2006).

À partir de cette définition, nous considérons que le déguerpissement désigne l'expulsion par les pouvoirs publics de tout habitant d'un quartier occupé illégalement ou l'expulsion collective et contrainte d'individus qui ne possèdent pas un droit reconnu sur les parcelles qu'ils occupent. Cependant, les déguerpissements sont devenus inévitables dans tout projet de rénovation des centres-villes et de mise en vitrine des métropoles du sud. C'est une méthode fréquemment employée par les acteurs publics pour « nettoyer » les villes du sud. Considérés comme des « indésirables », ils sont relégués aux marges de la cité.

Le terme signifie aussi le déplacement sous contrainte de citadins installés sur un foncier dont la tenue est convoitée par la puissance publique. C'est une opération par laquelle on oblige, pour des motifs d'utilité publique, des occupants d'une terre appartenant à la puissance publique à l'évacuer, même s'ils ont construit ou cultivé. Il sert donc à mettre fin à une situation d'occupation illégale d'un terrain. Il s'emploie en BTP et désigne les destructions de bâtiments construits sur les terrains non constructibles. Julie Blot et Amandine Spire (2014) définissent le déguerpissement comme une expulsion collective et contrainte d'individus qui ne possèdent pas de droits reconnus sur les parcelles qu'ils occupent. Le recours à la violence, physique ou symbolique, accompagne généralement la procédure, car les déguerpis sont, le plus souvent, déplacés par la force ou brutalement sommés de quitter leur lieu de résidence.

En droit général de l'urbanisme, un territoire a des franchises où l'installation humaine ne doit pas être autorisée. Mais ces situations sont, quelques fois, inévitables dans les pays du sud, voire incontrôlables. Si le déguerpissement ne repose pas sur une expropriation pour cause d'utilité publique, les habitants ne sont pas indemnisés. Malgré les médiations, ces déguerpissements supposés être « légaux » sont souvent contestés par les occupants et deviennent des sources potentielles de conflits fonciers. Cette situation est fréquente à la périphérie des agglomérations, notamment dans les quartiers précaires. Toutefois, la

Banque Mondiale recommande que tout déguerpissement soit accompagné de projet de réinstallation initié par les pouvoirs publics.

A l'époque coloniale, en Afrique de l'Ouest, Patrick Talercio (2008) et Elisabeth Dorrier-Apprill (2001) précisent que le déguerpissement est la procédure consistant à démolir autoritairement des portions de ville. Si déguerpir signifie fuir dans sa forme transitive, le verbe renvoie aussi à « chasser » dans sa forme intransitive. « Le terme et le procédé ont été employés par l'administration coloniale française à Dakar (expulsion *manu militari* de bidonvillois du quartier de la Médina à Dakar vers les dunes non viabilisées de Pikine) […] » (Dorrier-Apprill, 2001). Cependant, le mot s'est vite exporté et n'était pas si rare d'usage puisqu'on le retrouve notamment dans les archives d'Indochine, dans un courrier du directeur de la société indochinoise de plantation de Minot (Cambodge), adressé par le directeur au résident de Kampong Cham, lors de l'évocation des éventuelles « indemnités de déguerpissement prévues par le cahier des charges » (courrier datant du 16 novembre 1927) (Blot et Spire, 2014).

Dans les pays en développement, la réalisation des grands projets de transformation urbaine oblige souvent l'État à récupérer des terrains appartenant à des individus, soit par expropriation ou par déguerpissement. Selon Me Nathalie Thibaud (2018)[19], avocat spécialisé en droit de l'urbanisme et droit public, « *la procédure d'expropriation relève d'une prérogative de puissance publique détenue par l'État. Elle aboutit à déposséder de son bien immobilier une personne physique ou morale ou à lui faire renoncer à un droit réel immobilier dans un but d'utilité publique, moyennant une juste et préalable indemnité* ».

L'habitant possède donc un bien dont on l'exproprie selon les modalités spécifiques, voire avec une compensation proposée par les pouvoirs publics. Le déguerpissement signifie l'opération par laquelle, il est fait obligation, pour des motifs d'utilité publique, à des occupants présumés de bonne foi, encore non couverts par une coutume reconnue d'une terre appartenant à la puissance publique, de l'évacuer même s'ils y ont cultivé ou construit. Comme on peut le percevoir, l'occupant n'a aucun droit de propriété. De ce fait, les pouvoirs publics ne pourront guère proposer un dédommagement et ce, quelle qu'en soit la nature.

[19] L'article, « Procédure d'expropriation : quel déroulement et comment se défendre ? », est paru dans la revue 25 millions de Propriétaires en juillet/août 2018.

Donc à travers la pensée de tous ces auteurs précités, on peut dire que le déguerpissement, consolidé en Afrique depuis la période coloniale, est un terme qui renvoie à l'acte de déplacement forcé ancien et actuel dans les villes du Sud. En effet, les déguerpissements étaient des opérations à l'époque coloniale, mises en œuvre directement par les acteurs étatiques : coloniaux pour « assainir » le tissu urbain. Les opérations de déguerpissement actuelles quant à elles sont produites par une multiplicité d'acteurs situés à différentes échelles (citadins, ONG, spéculateurs immobiliers, bailleurs internationaux) dans le cadre de l'élaboration de grands projets d'aménagement pour le développement au nom du renouvellement urbain des villes du sud. Néanmoins, ces déplacements forcés en milieu urbain sont vécus, décrits et analysés différemment, selon le contexte d'énonciation et l'angle d'analyse.

Le recasement est une opération par laquelle l'État vise à mettre en place un site où les déguerpis vont être recasés en cas de besoin pour la construction d'un projet d'aménagement. En plus, c'est un mode opératoire de résorption des bidonvilles pour lutter contre l'irrégularité foncière. Il conduit à l'expérimentation de nouveaux dispositifs d'ingénierie sociale : l'accompagnement social et les mécanismes de financement. Ainsi, peut-on dire que c'est une politique de regroupement de la population et de création d'un site imposé par l'État et qui vise à démolir les zones irrégulières, à participer au financement du transfert et du nouveau logement. Un projet de recasement est mis en place si l'activité envisagée dans un site nécessite l'acquisition de terres occupées ou exploitées pour divers besoins ou activités.

L'aménagement du territoire aussi ne peut être mené sans l'adhésion des populations intéressées pour assurer l'application des programmes tracés. Il doit reposer sur l'adoption d'une politique de concertation pour éviter toute sorte de confusion. Selon Gaston Defferre (1982)[20], la politique d'aménagement du territoire ne doit pas être seulement la politique de l'État, elle doit en même temps être la politique des collectivités locales et les hommes. Jérôme Monod et Philippe De Castelbajac (1971), soutiennent que si aménager est d'abord renforcer le pouvoir des hommes qui sont sur le terrain, alors l'aménagement se renierait s'il était décentralisé.

[20] Il a été premier ministre de la France sous le gouvernement du Président François Mitterrand. Il a donné son nom à la politique de décentralisation de 1982 en France

L'indemnisation est une compensation financière destinée à réparer un dommage. Ainsi, il n'y a pas d'indemnisation sans dommage. D'une manière générale, pour être indemnisable, ce dommage doit être matériel, actuel, direct et certain. En plus, elle doit résulter d'un dommage occasionné par une personne autre que la victime. En principe, l'indemnisation doit couvrir l'intégralité du dommage. Ces éléments se rapportent mieux à l'indemnisation au sens du droit des obligations (Ndiaye, 2015).

Cependant, en droit foncier, il est permis de se demander, si l'indemnisation peut signifier exactement réparation ou dédommagement quand on sait que celle-ci est calculée en fonction de la valeur vénale des terrains ou de la valeur des constructions réalisées sur ceux-ci sans tenir compte des préjudices moraux que cela pourrait entrainer. Dans les cas de l'expropriation ou du retrait de titres d'occupation pour cause d'utilité publique, les dommages résultant du déplacement des populations sont importants et difficiles à réparer de façon intégrale. En plus, contrairement au droit des obligations selon lequel le dommage est très souvent antérieur à l'évaluation et au paiement des indemnités, en droit foncier, l'article 15 de la constitution qui constitue le fondement de l'indemnisation prévoit « un juste et préalable indemnité ». En matière foncière, les indemnités sont, en principe, évaluées par une commission. À défaut, c'est le juge des expropriations qui s'en occupe sur la base des seuls préjudices matériels et non des préjudices éventuels résultant directement de la volonté de l'État de mettre fin aux droits immobiliers d'un ou de plusieurs particuliers.

Donc en somme, après l'analyse de ces définitions précitées, on peut retenir que l'indemnisation est une somme allouée en réparation d'un préjudice, ainsi une compensation pécuniaire est accordée à celui qui a éprouvé une perte. Elle est attribuée en compensation à la suite d'un dommage causé à la personne, qu'il soit physique ou matériel.

Dans son sens général, l'emploi du mot réinstallation se fait le plus souvent quand on parle de la situation des réfugiés. Dans ce cas, la réinstallation consiste à transférer des réfugiés d'un pays d'asile à un autre État qui a accepté de les admettre et de leur accorder à terme une résidence permanente. Toutefois, quand on parle de réinstallation dans le contexte de notre sujet, cela renvoie au recasement des PAP, déguerpis de leur espace de vie habituel pour cause d'utilité publique dans des sites conçus pour les accueillir notamment dans les périphéries. Aucune définition complète du terme de l'appropriation

réunissant tous les indicateurs nécessaires n'existe, mais nous essayerons d'en donner quelques-unes. Au sens didactique, le terme appropriation signifie une action de s'approprier, de rendre propre un usage. Au sens juridique, c'est le fait de s'approprier une chose, et d'en faire sa propriété. À partir de ces deux définitions, on peut en déduire que l'appropriation est ce qui appartient, ou ce que l'on ne partage pas.

1.6. Autres concepts liés au thème de l'étude

Le pôle urbain de Diamniadio émane d'une vaste politique de décongestionnement de la capitale et de développement de nouvelles zones de développement à l'intérieur du Sénégal. Mais aussi d'une nouvelle stratégie de planification et de gestion du développement des villes du Sénégal axée sur les potentialités économiques.

C'est un véritable bassin d'emplois, une concentration dans un même espace géographique, d'infrastructures, d'équipements de résidences où l'essentiel de la population travaille et habite. C'est l'articulation des politiques de développement urbain aux politiques de développement territorial dans le cadre de l'acte 3 de la décentralisation. Il repose sur le principe d'une mixité fonctionnelle et sociale. L'État est l'acteur principal. Il est accompagné par le partenariat public et privé, des acteurs de développement, des banques et autres investisseurs[21].

Le cadre juridique et institutionnel du projet des pôles urbains de Diamniadio et Lac Rose se définit comme suit :

- ✓ Le décret N°1043-2013 du 25 juillet 2013 déclarant d'utilité publique le projet ;
- ✓ Le décret N°23-2014 du 9 janvier 2014, créant la délégation générale du pôle urbain de Diamniadio et du lac rose ; la DGPU est chargée de l'étude et la mise en œuvre ;
- ✓ Le décret N°79-2015 du 20 janvier 2015, portant sur les règles de gestion des terrains dans les pôles urbains de Diamniadio et de Lac Rose ;
- ✓ L'arrêté N°693-2015 du 21 janvier 2015 du président de la République fixant les conditions financières.

[21] Voir les propos de Mamadou Lamine Diouf, Directeur de la Promotion de l'Habitat social / Sénégal (Lomé, 28 février 2017) pour présenter les pôles urbains dans le contexte de la nouvelle politique de l'habitat au Sénégal.

Ainsi, le pôle urbain permet :

- La constitution et la préservation des réserves foncières dédiées à :
- L'Aménagement et l'équipement de nouvelles cités ;
- L'émergence de nouveaux hubs socioéconomiques et administratifs autonomes ;
- L'accélération de la construction d'infrastructures prioritaires.

L'agro-industrie est l'ensemble des entreprises industrielles qui fournissent des biens à l'agriculture (engrais, pesticides et machines) ainsi que celles qui transforment, élaborent et conditionnent les produits agricoles (industrie agroalimentaire). L'agro-industrie est généralement définie comme la partie du secteur manufacturé qui transforme les matières premières et les demi-produits provenant du secteur agricole au sens large, c'est-à-dire y compris la foresterie et la pêche. Partant de ces deux définitions, on peut en déduire que les agro-industries sont l'ensemble des activités industrielles visant à transformer des produits agricoles.

Un aéroport est défini selon Pierre George (2013) comme un ensemble d'installations destinées à assurer le trafic aérien desservant une ville. Il renchérit en précisant qu'il comporte des installations techniques, les pistes d'atterrissage et d'envol, la tour de contrôle assurant le trafic et la sécurité, et l'aérogare groupant les services commerciaux à la disposition des passagers, les ateliers de contrôle et d'entretien des appareils, des entrepôts de fret souvent associés à des complexes hôteliers. Un aéroport est alors un ensemble de bâtiments, des installations d'un aérodrome qui servent au trafic aérien d'une ville ou d'une région. Ces installations sont conçues pour assurer le décollage et l'atterrissage des avions, l'embarquement et le débarquement des passagers et le chargement et le déchargement du fret. Une aérogare est un ensemble d'installations destinées au transit des passagers dans un aéroport.

Une autoroute est une route à plusieurs voies sans croisement réservée à la circulation automobile. L'autoroute à péage est une infrastructure qui permet d'atténuer les problèmes de déplacement des personnes et des biens dans l'espace national. Le terme péage désigne le droit que l'on doit acquitter pour franchir un passage. L'autoroute à péage est une autoroute à caractère privé dont l'utilisation est soumise à un acquittement monétaire. Le Centre National de ressources textuelles et lexicales (CNRTL) définit

l'autoroute à péage comme « une taxe perçue au passage de quelques voies ou des ouvrages publics importants et dont le recouvrement est destiné à amortir le financement, à assurer l'entretien et le développement de ces voies ».

2. Présentation des objectifs de la recherche

2.1. L'objectif général de l'étude

Les villes africaines baignent dans un contexte de dérégulation et de requalification urbaine sans précédent. Outre l'anarchie constatée dans l'occupation du sol, le rythme d'étalement est si intense qu'il mérite une réflexion féconde. Ainsi, l'objectif général de l'étude consiste à étudier l'urbanisation périphérique des villes de Dakar, Thiès et Mbour, les dynamiques territoriales et les conflits fonciers dans le contexte de l'étalement urbain et ses corollaires.

2.2. Les objectifs spécifiques de l'étude

Les objectifs spécifiques de ce travail de recherche se présentent comme suit :

- Étudier les facteurs, les dynamiques territoriales et les enjeux fonciers engendrés par l'étalement urbain de la région de Dakar dans le contexte du développement territorial, du développement durable, de la gouvernance territoriale et des changements climatiques.
- Faire une analyse cartographique de l'étalement dans les villes de Dakar, Sangalkam et Diamniadio par le traitement et l'interprétation des images avec l'utilisation des bases Corine Land Cover et le BD Topo afin de comprendre leur évolution diachronique.
- Identifier les nouvelles méthodes d'occupation du sol, les conflits fonciers, les tensions et les stratégies de régulation en rapport avec l'étalement périphérique des villes de Dakar, Thiès et Mbour et les sites de crispation de l'interface de la grande métropole dakaroise.

3. Présentation des hypothèses de la recherche

3.1. L'hypothèse générale de l'étude

L'architecture des villes de Dakar, Thiès et Mbour repose sur une urbanisation de remplissage, qui découle sur un étalement de la trame périphérie, la régression des

espaces naturels, la perte des terres de culture et la recrudescence des conflits fonciers qui alimentent l'insécurité urbaine.

3.2. Les hypothèses spécifiques de l'étude

- ✓ La multiplicité des facteurs de l'étalement urbain compromet l'organisation spatiale et la fonctionnalité de la ville de Dakar, ses enjeux de développement ainsi que les rapports dialectiques entre le centre-ville, la zone périurbaine et sa périphérie en mutation ;
- ✓ L'aire métropolitaine, résultant d'une conurbation dynamique à la périphérie des villes de Dakar, Thiès et Mbour, est devenue la zone de concentration des grands projets de l'État et la zone de prédilection des enjeux fonciers et des conflits d'aménagement ;
- ✓ Trois sites de crispation dans l'aire métropolitaine où la persistance des conflits fonciers affecte progressivement les zones habitations précaires, l'emprise des espaces forestiers et les terres de cultures longtemps exploitées par les communautés paysannes.
- ✓ Les stratégies de régulation des conflits, adoptées par l'État du Sénégal et les bailleurs de fonds, portent sur les déguerpissements, les indemnisations, les recasements et la médiation ;

Évidemment, ce chapitre constitue le socle du protocole de recherche puisqu'il dégage les bases fondamentales de l'étude au plan scientifique. C'est à la suite de la formulation des hypothèses que la partie méthodologique est définie, notamment les outils de collecte des données qualitatives et quantitatives sur les différents terrains de la zone d'étude.

Chapitre 3 : L'approche méthodologique d'une démarche classique

Ce chapitre présente l'ensemble des étapes méthodologiques allant de la conception du projet de recherche à la présentation des résultats finaux. Elles sont réparties en quatre étapes consécutives : l'examen documentaire, l'observation de terrain, la collecte de données et enfin le traitement et l'analyse des informations.

1. La revue critique de la bibliographie sur les conflits au Sénégal

Cette étude a permis de procéder à une recherche documentaire approfondie, notamment dans les domaines de l'utilisation des terres et la gestion des conflits. Des critiques objectives sont faites sur l'état actuel de la recherche, en particulier sur la gestion du foncier au Sénégal. Il est difficile d'exploiter toute la documentation sur cette question puisque la plupart des ouvrages sont dans des revues non indexées. Malgré tout, nous avons cherché à procéder à un inventaire précis des productions les plus actuelles sur la question. En plus de la recherche en ligne, la revue documentaire est faite particulièrement dans des bibliothèques et des centres de recherche se trouvant au Sénégal et en France.

Au Sénégal, la problématique des conflits est largement abordée par les sciences sociales et juridiques (économie, droit, histoire, géographie, sociologie, philosophie), mais elle se limite généralement au niveau national. Si la littérature sénégalaise s'est intéressée très tôt aux conflits sociaux, les conflits géopolitiques et les conflits internes sont plus particulièrement étudiés par les sciences sociales.

Nos recherches se développent dans les territoires locaux où les études de conflits territoriaux sont plus ou moins rares. Les rares travaux disponibles ont été réalisés par L'ORSTOM, puis par l'IRD auprès de chercheurs français. Paul Pélissier (1968) étudie les nouvelles terres du bassin d'arachidier et André Lericollais (1972) les terroirs en milieu sérère, les dynamiques agricoles et le rôle du lamage. Cheikh Bâ (1986) va dans le même sens en étudiant les conflits fonciers qui opposent les marabouts du Mouride, cultivateurs d'arachide, aux éleveurs « peuls » de la zone sylvopastorale. D'autre part, Cheikh Bâ aborde la question de la transhumance de ces pasteurs nomades et de ses externalités sur les terres cultivées d'où les conflits récurrents entre fermiers et pasteurs. Jacques Bugnicourt (1973) a été le premier directeur de l'aménagement du territoire

sénégalais. Il a publié un livre sur les disparités régionales, les conflits territoriaux, les macrocéphalies et l'échec des politiques d'aménagement du territoire au Sénégal.

La question des conflits fonciers est davantage traitée par les juristes que par les géographes sénégalais. Cela s'explique par l'adoption de la Land Reorganization Act de 1964. Dans quelques bibliothèques que nous avons visitées (BU, ESEA, etc.), les livres disponibles peuvent être trouvés dans le département de droit. Tous les ouvrages généraux sur ces sujets sont rédigés par des avocats, mais la géographie est mieux placée pour s'attaquer à ces problèmes sur le territoire. Les premiers géographes sénégalais à s'attaquer au conflit sont Lat Soucabé MBow (1992) et Mamadou Fadel Kane (2010). Le professeur MBow (2019) vient quant à lui de publier un livre proposant une « grammaire des crises et conflits ».

Les conflits fonciers ont fait l'objet d'études par Aichétou Seck (2014) dans sa thèse entre pêcheurs migrants de Guet-Ndar (Saint-Louis). Ces types de conflits sont récurrents dans les villages traditionnels lébous (communauté de pêcheurs vivant au Sénégal) où les migrations saisonnières entraînent des violences entre les communautés voisines. Le géographe Momar Diongue (2010) a également soutenu une thèse sur la question de la périurbanisation en périphérie de Dakar, notamment dans l'agglomération entre Dakar-Thiès-Mbour. Son travail nous a été d'une grande valeur puisqu'il s'est investi dans notre domaine d'étude. Mon projet renforce l'étude de tous ces problèmes liés aux conflits de développement sur les terrains résidentiels, agricoles et pastoraux enfin sur les terrains forestiers. Ceci révèle l'originalité du sujet et sa contribution dans la Géographie sociale parce qu'il s'articule autour du triptyque étalement-territoire-conflit.

Philippe Subra (2014) s'intéresse à la géopolitique de l'aménagement du territoire en faisant face aux affrontements autour du nouvel aéroport de Notre-Dame-des-Landes, en France. Il analyse des problèmes d'aménagement du territoire, notamment la construction de l'autoroute à péage et son impact sur le territoire. Selon lui, l'acceptabilité sociale des projets autoroutiers pose des problèmes si ceux-ci traversent un écosystème ou un paysage remarquable, naturel, ou à la fois naturel et historique. Il en est de même pour les projets d'infrastructures qui menacent des zones déjà urbanisées. Il explique que les avantages économiques sont moins importants que les répercussions négatives sur le milieu de vie et l'attrait de la ville. Ce travail de Philippe Subra s'inscrit dans le même problème que celui que nous avons étudié à Pikine irrégulier sud.

Sur le foncier, nous avons lu l'ouvrage de Patrice Melé, Corrine Larrue, et Muriel Rosemberg (2003) sur le conflit et la terre. La dimension spatiale et territoriale des conflits y est vue comme une alternative à la territorialisation de l'action publique. Par contre, les auteurs considèrent la terre comme un nœud de valeurs économiques, de légitimations sociales et politiques, mais aussi d'hésitation juridique. Selon eux, l'espace peut faire l'objet de conflits, dans un contexte de conflit d'usage ou d'appropriation s'opposant à diverses formes de pratiques. L'espace est perçu comme un objet commun, un objet de dispute nécessaire au déclenchement des conflits. Le souci de protection par les populations de leur cadre de vie constitue une revendication récurrente dans les conflits d'aménagement depuis les années 70 (Arnaud Lecourt, 2003).

Les risques engendrés par les projets d'aménagement peuvent être au cœur des préoccupations des populations concernées par un aménagement notamment le risque de dévaluation de la valeur foncière et immobilière qui se situe à proximité du futur aménagement. C'est le manque de transparence des processus décisionnels en matière de planification qui cause beaucoup de conflits. Cela prend la forme de revendications récurrentes depuis les années 1970 en matière de participation du public dans les décisions qui touchent ou concernent le public (Dziedzicki, 2004).

Les travaux de Bruno Charlier (1990) ont permis de dégager trois types d'aménagement qui concentrent la majorité des conflits en France. Il s'agit du développement des activités touristiques, des infrastructures de transport, du matériel de production et de transport d'énergie et des projets de développement urbain. Monique Bertrand (1994), dans son ouvrage intitulé « La question foncière dans les villes du Mali », montre que depuis les années 1980, les études foncières se sont multipliées dans les villes du Tiers monde. Les inégalités dans l'accès au sol apparaissent comme une composante majeure de l'urbanisation des pauvres. Ainsi, ces derniers s'attaquent aux politiques du gouvernement. Les terrains urbains représentent un enjeu majeur et voient se confronter les différentes catégories d'acteurs. Il en résulte que les politiques foncières reflètent des rapports de force en permanente évolution.

L'accès à la terre est au cœur des dynamiques sociales urbaines dans les petites et moyennes villes, comme dans les capitales. Mais le contrôle des terres urbaines fait partie d'une histoire de domination entre les autorités locales et les puissances centrales de l'État.

Dans la collection du Programme des droits de l'Homme du Centre Europe-Tiers-Monde (2014), le rapport entre la terre, les territoires collectifs et l'aménagement du territoire est largement débattu. Il y est demandé que ce soient les communautés paysannes elles-mêmes qui définissent l'usage du sol, que tout aménagement du territoire fasse l'objet d'une concertation avec les communautés indigènes, paysannes, en particulier dans le contexte africain. Il faut que ces communautés soient reconnues et que soient respectées les formes collectives d'autogouvernement et de défense du territoire. Comme lieux de vie (logements, activités économiques, sociales, culturelles, etc.), les terres émergées occupent une place irremplaçable dans l'existence de l'humanité. Ce phénomène est renforcé par la multiplication par sept de la population mondiale en un temps à peine supérieur à un siècle. Cette publication est très intéressante parce qu'elle aborde la question des conflits d'aménagement que nous soulevons, par exemple, au niveau de l'emprise de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio sur son tronçon traversant Pikine.

La sécurité de l'occupation du sol est également essentielle dans les zones urbaines face aux spéculations immobilières et aux expulsions. Le but est de privilégier les intérêts sociaux et le bien-être général. Les États devraient reconnaitre la fonction sociale du foncier par le biais de la collecte d'impôts fonciers, par l'exercice de leurs pouvoirs d'expropriation pour le bien public, ou par l'adoption de lois sur la prescription-acquisition et la planification urbaine qui affecte des espaces à l'usage public. A propos des expulsions et des déplacements de personnes pour cause de réalisation des projets de développement, les États doivent prendre, au préalable, des mesures immédiates pour garantir la sécurité des personnes affectées. Ces mesures doivent concerner toutes les formes d'occupation, les personnes affectées, les ménages et les communautés, y compris ceux qui n'ont aucun titre de propriété légal sur leurs logements ou les terrains qu'ils occupent.

Toute décision liée à des expulsions doit être annoncée par écrit, dans la langue locale, toutes les personnes concernées doivent être informées suffisamment à l'avance. L'avis d'expulsion doit contenir une justification détaillée de la décision, et toutes les décisions définitives devraient faire l'objet d'un contrôle administratif et judiciaire. En outre, il faut garantir aux parties concernées un accès en temps opportun au conseil, gratuit si nécessaire, permettant de faire valoir leurs droits. La plupart des luttes pour le droit et l'accès à la terre en France aujourd'hui, concernent des projets d'infrastructures qui vont

détruire les terres agricoles. Les politiques d'urbanisme doivent cesser de considérer les terres agricoles comme des déserts à coloniser et faire en sorte que les villes grandissent sur elles-mêmes en utilisant mieux l'espace disponible en ville. Car aujourd'hui beaucoup de peuples et de communautés se retrouvent privés de leurs moyens de subsistance, comme nous le voyons partout dans le monde. Il n'est pas exagéré de dire que la jouissance de tous les droits de l'Homme y compris du droit des peuples de décider de leur avenir, dépend des politiques et législations concernant la Terre et l'usage du foncier.

Le livre de Sylvie Lardon et *al.* (2001) définit les concepts de jalons et de territoire. Selon ces auteurs pour le développement durable, il faudra consulter le plus largement possible les acteurs locaux dans les décisions à prendre. Pour l'intégration des enjeux, il faut se soucier conjointement de la viabilité économique des projets de développement, de leur caractère convivial, en particulier au regard de l'équité sociale et de leur caractère durable du point de vue écologique.

Mawloud Diakhaté (2003) a publié un ouvrage qui vise à éclairer de façon pédagogique et didactique le débat sur le bien-fondé et les résultats des politiques d'aménagement et de développement territoriaux depuis 1960. Il montre que la surimposition des résultats des politiques successives a donné au territoire national son profil structural actuel caractérisé par des inégalités régionales. Le but de l'autoroute Dakar-Diamniadio est de réduire considérablement le temps de trajet entre le centre-ville de Dakar, ses banlieues et les villes voisines dotées d'infrastructures efficaces et modernes. Il ajoute que l'autoroute à péage favorise la diffusion de l'habitat vers l'est afin de réduire la pression immobilière et les problèmes de saturation dans le centre de Dakar.

Le travail de Maurice Wolkowitsche (1973) permet de saisir l'importance du transport dans un espace donné. Il explique comment les systèmes de transport sont impliqués dans l'évolution des formes urbaines. Ce sont des facteurs de changement en milieu urbain qui sont accentués par la forte demande des populations pour leur déplacement. Il considère qu'il existe une corrélation entre l'organisation des activités économiques et le système de transport. Ces moyens de transport sont devenus indispensables au quotidien, comme la nourriture ou l'énergie.

Christian Thierry Manga (2012) a quant à lui traité de façon générale les mutations spatiales affectant le Sénégal. Cela démontre que les territoires sénégalais changent. Ces

évolutions se caractérisent par une urbanisation de la périphérie des campagnes et la reconfiguration des espaces centraux et économiques. Selon Momar Diongue (2010, 2012, 2013), Dakar fait partie d'un nouveau type de métropole. Elle coïncide avec deux faits majeurs : la décentralisation qui transfère la gestion urbaine à l'échelle locale et le retour de l'État dans la production de l'espace urbain après des décennies marquées par de faibles capacités d'intervention. Il ajoute qu'à l'échelle de la métropole, les grands projets sont dans une dynamique de rénovation de l'axe ouest-est, la jonction entre Dakar et ses périphéries.

Mame Cheikh Ngom (2009) a permis d'appréhender les expulsions de l'ère coloniale (la politique du bulldozer) ainsi que la recomposition territoriale induite par la décentralisation. Sa vocation spatiale s'articule autour des dynamiques urbaines du Pikine. Cela montre qu'en 1950 les autorités coloniales ont entrepris des opérations d'évasion pour décongestionner le centre-ville de Dakar, englouti par des bidonvilles et d'autres formes de logements précaires. L'objectif était de réinstaller les populations désavantagées dans les régions périphériques. Les initiateurs de cette politique urbaine souhaitaient améliorer l'environnement de vie des peuples autochtones et faire de la capitale une ville à dimension continentale.

Ousmane Thiam (2008) s'interroge sur la question de l'urbanisation des pays en développement et des changements spatiaux qui y ont lieu. Ces documents décrivent les nouvelles relations entre les villes et les régions avoisinantes. Il a démontré qu'au Sénégal, les modes de production urbaine ont changé au cours des dernières décennies. Son objectif est d'identifier les nouvelles dynamiques qui marquent une rupture dans la configuration et le fonctionnement du système urbain influencé par les macrocéphalies dakaroises. Les dynamiques urbaines ont pris un nouveau tournant et sont maintenant appréciées régionalement et localement. La synthèse des informations de la revue documentaire a permis d'orienter la trajectoire scientifique de l'étude.

Amadou Diop (2008) affirme qu'une décentralisation a permis de renforcer la responsabilité des élus locaux. Cependant, les collectivités locales font face à un manque de moyens financiers qui constitue un obstacle aux projets de développement et aux investissements dans la création d'infrastructures. L'ancien maire de Sédhiou (au sud-est du Sénégal), Pr Balla Moussa Daffé, disait que « l'État a transféré des problèmes et non des compétences ». Il qualifiait ironiquement les maires des communes d'arrondissement

de « mairons » (un néologisme créé pour désigner les petits maires). En vérité, la mise en œuvre de la décentralisation était difficile au Sénégal ; surtout au début de l'application des réformes de 1996 ; la régionalisation ». La maîtrise de la notion de territoire constituait un véritable goulot d'étranglement.

Cela fait dire à Christel Alvergne (2008) que « créer un territoire capable de promouvoir le développement implique une offre d'infrastructures et un cadre institutionnel et politique ». L'objectif de la décentralisation est de promouvoir des territoires compétitifs et attractifs, mais l'absence de ressources financières et concomitantes en constitue un obstacle majeur.

Jean Ritter (1971) examine l'importance des politiques de la ville et des transports urbains pour sa croissance. Jean-Georges Marais et Frédéric Simi (1964) abordent la question des mesures de protection que les États doivent prendre suite à l'apparition des jets à grande vitesse. D'après eux, pour surmonter ces obstacles, certains États se sont lancés dans la recherche technique tandis que d'autres ont cherché à coopérer à l'échelle internationale. Il s'agissait de dépolitiser autant que possible les problèmes afin d'assurer les cadres et les procédures d'assistance des dimensions et un rythme à la mesure des nouvelles machines.

Il existe aussi d'autres études sur le dossier des aéroports. Il s'agit, en particulier, du rapport de Gérard Mestralet, Jean-Marc Sansovini (1973) à l'ENAC. Ils se posent des questions sur l'impact de l'aéroport sur l'économie locale et montrent les changements dans l'économie régionale par l'intermédiaire de l'aéroport.

Jean-Pierre Blazy (1999) analyse le rapport entre la politique d'utilisation du territoire et la population. Il explique les raisons de la construction de la troisième et la quatrième piste de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle dont la finalité est d'éviter la saturation qui a affecté Roissy (un plafond de 55 millions de passagers). Jean-Pierre Blazy prend en compte les besoins environnementaux des habitants et des élus des municipalités situées à proximité de l'aéroport. Il étudie les effets de la concurrence dans le transport aérien et les relations conflictuelles entre le développement des aéroports, l'aménagement de l'espace et l'environnement.

Le rapport provisoire du schéma directeur d'aménagement et de développement territorial (SDADT) de la zone Dakar-Thiès-Mbour dégage une vision d'ensemble du triangle en

devenir. Les principaux axes du rapport sont : le diagnostic territorial ; les visions et orientations stratégiques ; la présentation du plan d'aménagement et de développement territorial (PADT).

Le résumé du rapport de l'étude d'impact environnemental et social du projet de l'Aéroport international Blaise Diagne présente les principales conclusions relatives au projet et les grandes actions du plan de gestion environnementale et sociale. Il décrit les différentes phases de mise en place des composantes de l'aéroport et du projet routier qui facilite l'accès au site.

Le résumé du plan d'action de réinstallation révisé (PARR) du projet de l'AIBD a abordé la situation des populations affectées par le projet (PAP), le plan de réinstallation des populations et le système des indemnisations. La réinstallation est le résultat de l'étude portant sur l'évaluation des pertes sur la zone d'emprise et du versement des indemnités aux PAP.

Saliou Seck (2011) étudie la croissance des mutations foncières dans la commune de Diass et qualifie l'AIBD comme responsable de ces changements. Abibe Sene (2011) montre que les spéculations foncières sont dues à la présence des équipements structurants et à une économie travestie à Diass. Saliou Ndiaye (2012) analyse la périurbanisation de la commune de Diass à travers des terroirs de Boukhou et Kirène ; Assane Diouf (2015), étudie les mutations du paysage agraire liées aux équipements structurants « dans les terroirs villageois sérère Palor ». A leur manière, ces chercheurs ont tous abordé la question de la périurbanisation résultant des grands projets de l'État visant, en l'occurrence, la zone de l'AIBD.

En définitive, nous pouvons reconnaître l'abondance des ouvrages abordant les questions du transport en matière d'aménagement du territoire et de développement des infrastructures, entre autres. Par ailleurs, la richesse des documents et autres ouvrages ayant en rapport avec notre sujet nous a facilité la rédaction de la revue documentaire. Cela nous a permis aussi de donner un point de vue sur l'ensemble des analyses faites sur notre thème de recherche. De ces analyses, nous en déduisons que l'aménagement d'infrastructures à la hauteur d'un aéroport peut transformer complètement le statut économique d'une région. En effet, l'aménagement de cette infrastructure a permis le désengorgement de la capitale et la délocalisation de certaines activités industrielles dans

cette localité. Mieux, il va repositionner le triangle Dakar-Thiès-Mbour parmi les plus dynamiques, tout en participant au maillage économique entre les différents pôles.

L'étude a nécessité l'exploitation de l'ouvrage de Philippe Lavigne Delville, Camilla Toulmin, Samba Traoré (2000) dont le titre est « Gérer le foncier en Afrique de l'Ouest : dynamiques foncières et interventions publiques ». Il montre la grande diversité des situations foncières et des histoires sociopolitiques ainsi que la vitalité de la recherche foncière en Afrique. En répondant à la volonté de décloisonner les débats sur le foncier et la gestion des ressources naturelles, il met en perspective des trajectoires. Celles-ci concernent les pays francophones et anglophones qui, au-delà des traditions juridiques, mettent en avant les enjeux politiques et économiques du foncier. À travers des coups de projecteurs sur les politiques, les jeux d'acteurs, les démarches d'interventions, les innovations sociales et organisationnelles, les textes réunis ici contribuent à clarifier les diagnostics et à dessiner en filigrane les conditions politiques, juridiques, institutionnelles d'une gestion effective des terres et des ressources, fondée sur une articulation des modes de régulation, qu'ils soient coutumiers ou (et) étatiques.

Etienne Le Roy, Alain Karsenty et Alain Bertrand (1996) ont publié « *Sécurisation foncière en Afrique* ». Cet ouvrage explore donc les voies d'une sécurisation foncière d'acteurs, se situant à la fois dans la tradition et dans la modernité, pour lesquels il faut proposer des solutions hybrides. Le cadre novateur de cette hybridation est constitué par la théorie des maîtrises foncières et par la reconnaissance des forums fonciers. La théorie des maîtrises foncières permet de penser la propriété selon les exigences contemporaines. Quant à la reconnaissance des forums fonciers associés au mouvement de démocratisation et de décentralisation, elle est destinée à donner autorité, légitimité, et efficacité aux nouveaux modes de gestion en cours.

Ibrahima Amadou Senghor (2012) étudie les mutations socioéconomiques et spatiales en zone littorale, en prenant pour exemples des quartiers traditionnels de Saly. Il montre que l'implantation de la station balnéaire de Saly oblige les populations à se reconvertir dans la pêche, le maraîchage et le commerce. On y note aussi l'essor de l'artisanat, le tourisme, le commerce et le transport.

Mame Cheikh Ngom, Sidia Diaouma Badiane, Momar Diongue et Edmée Mbaye (2017), dans l'article sur les agro-industries de l'interface métropolitaine Dakar-Thiès-Mbour, ont

étudié les enjeux fonciers et le développement territorial, dans les espaces périurbains des grandes villes africaines, lorsqu'elles font face aux mutations des systèmes agraires. Ils sont intégrés à l'économie de marché grâce à une production orientée vers la demande urbaine. La périphérie rurale de la métropole dakaroise est au cœur des dynamiques d'investissement par les agro-industries. L'article analyse les logiques d'implantation des entreprises agro-industrielles, les stratégies spatiales développées ainsi que leurs effets sur les communautés et l'environnement. L'analyse postule l'hypothèse de l'émergence d'un système de production agro-industrielle porté par des acteurs de divers profils. Ces derniers s'inscrivent dans une logique capitaliste d'exploitation agricole, bouleversant l'organisation socioéconomique des populations locales ainsi que leurs rapports à l'espace. L'analyse s'appuie sur des données qualitatives recueillies entre 2015 et 2017 auprès des entreprises agro-industrielles et des populations de la zone. Les agro-industries, de profils variés, développent des stratégies territoriales inscrites dans une dynamique de production mondiale plus ou moins intégrée à la demande locale métropolitaine.

Sur cette même lancée, Momar Diongue (2013), dans son article « la périurbanisation dakaroise : une intégration fonctionnelle sans condition des espaces périphériques dans la métropole ? », part des activités non agricoles pour étudier les mutations spatiales et leur conflictualité. Il s'interroge sur la régulation spatiale de la dynamique métropolitaine et ses formes d'intégration de la périphérie rurale. Ainsi, l'approche comparative de la périurbanisation est privilégiée. Par conséquent, l'émergence de nouvelles configurations spatiales se développe, notamment avec le glissement du périurbain agricole sur un périurbain non agricole en y laissant des empreintes spatiales différenciées.

Momar Diongue et Papa Sakho (2016) ont publié « l'Arrangement territorial des périphéries métropolitaines : cas de Sangalkam et de Sébikhotane (Dakar, Sénégal) ». L'article s'inscrit dans l'approche territoriale qui permet une analyse des périphéries métropolitaines en partant des stratégies des acteurs pour interroger leur gestion et leur aménagement, la pertinence des réarrangements territoriaux dont elles font l'objet et leurs perspectives de développement. Ils s'appuient sur l'hypothèse d'une métropolisation dakaroise porteuse de nouvelles territorialités qui bouleversent les cadres spatiaux et territoriaux existant dans la périphérie dakaroise.

Mbagnik Ndiaye (2015) étudie le champ d'application de l'indemnisation en droit foncier sénégalais, en revenant sur les concepts de base et une analyse instructive sur l'indemnisation et l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Enfin**,** Michael Cernea (2003) aborde la réinstallation dans son article intitulé : « Pour une nouvelle économie de la réinstallation : critique sociologique du principe de compensation ». Il évoque les points saillants suivants : les déplacements forcés comme effet pervers du développement, ainsi que les risques d'appauvrissement liés aux déplacements forcés. L'auteur souligne l'effet négatif des projets de développement destinés à réduire la pauvreté et qui finissent par l'accroître en déplaçant un grand nombre d'individus sans assurer durablement leur réinstallation. Il reproche à l'apport en matière de compensation de s'intéresser seulement à la compensation des pertes et d'employer souvent des méthodes inadéquates dans le cadre de projets qui entrainent des réinstallations. Michael Cernea soutient que l'appauvrissement à la fois matériel et immatériel que subissent les individus déplacés, dépasse de loin, par son ampleur, les possibilités de réparations qu'offrent les solutions limitées, fondées sur le principe de compensation.

Julie Blot et Amadine Spire (2014) ont abordé la question des déguerpissements dans les villes du sud en évoquant des problématiques proches dans la généralisation des mobilités forcées à l'échelle interurbaine dans le cadre de renouvellement urbain. Ils montrent que les conflits liés au déguerpissement révèlent la coproduction de registres de légitimité et d'illégitimité citadines, caractérisées par un processus de normalisation inscrit à différentes échelles de temps. Le terme déguerpissement y est clairement défini, notamment à travers des exemples concrets dans les pays africains où le thème est étudié. En effet, on peut retenir que les déguerpis en question sont des citadins marginaux ou marginalisés pour des raisons socioéconomiques et ethniques.

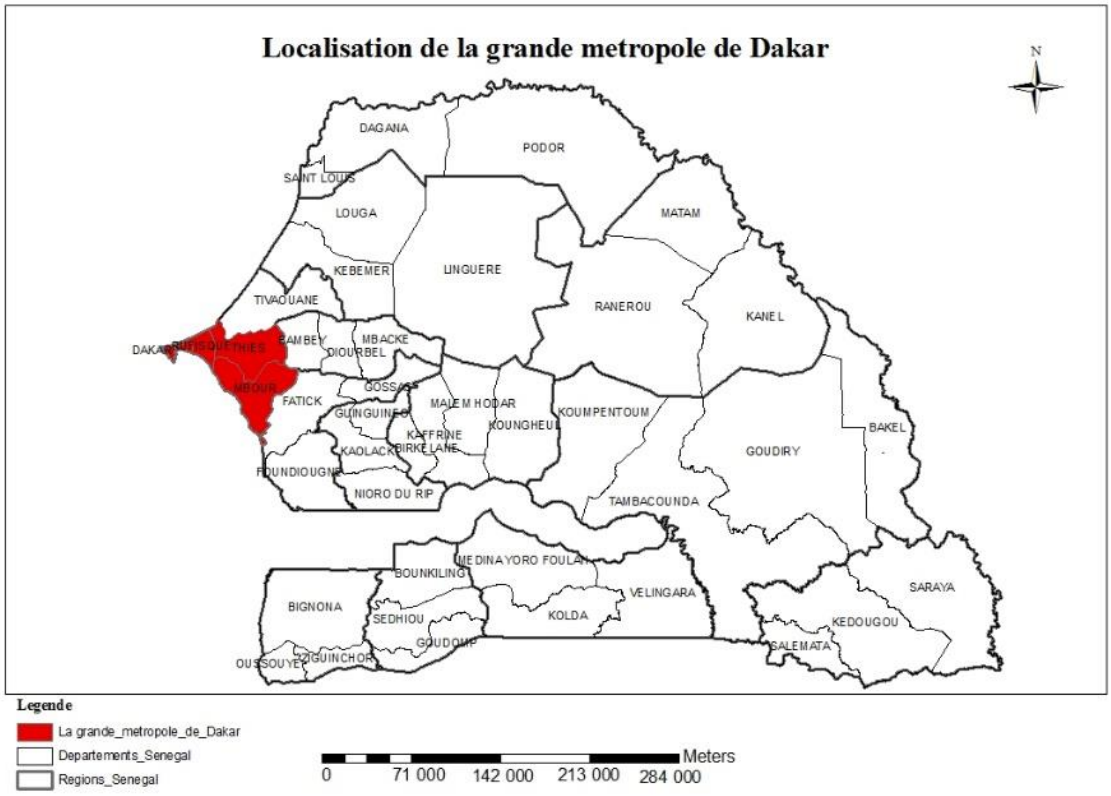
En outre, ils évoquent les conséquences sociales du déguerpissement. En vérité, ces opérations traumatisent les déguerpis à cause du manque d'organisation. Elles sont généralement faites dans l'urgence, la précipitation et la violence. On constate aussi que les déguerpis ne disposent pas de suffisamment de temps pour se préparer tranquillement à libérer le lieu. Ils sont persécutés avec des méthodes dissuasives et bouleversantes. On ne leur donne pas vraisemblablement le temps nécessaire pour régler leurs propres affaires et s'occuper sereinement du recasement.

Le mémoire de Master II de Rama Ndao (2013) sur « L'impact des grands projets d'aménagement urbain : cas de l'autoroute à péage de Dakar-Diamniadio » a été consulté pour les besoins de notre étude. Après avoir étudié les impacts de l'autoroute dans l'axe Pikine-Diamniadio, Rama Ndao a fait un focus sur le deuxième tronçon qui va de l'entrée de Pikine à Keur Massar. Elle dégage ainsi les impacts socioéconomiques surtout au niveau de l'emprise de cette voie. Nous avons adopté la même démarche par rapport à la collecte des données, mais son analyse n'est pas très approfondie. Nous avons choisi l'échelle communale pour dégager les tendances réelles. Quant aux focus, nous avons mis l'accent sur les emprises situées de part et d'autre de la voie.

Selon Michel Fève (1978), là où existent de réelles potentialités, l'absence d'infrastructures routières bien adaptées au trafic constitue un véritable goulot d'étranglement au développement économique. Son document nous permet de comprendre les effets relatifs aux autoroutes. S'il y a des avantages pour certains, alors, d'autres, par contre, n'y voient que des désagréments. Nous constatons dans ce document des similitudes par rapport à notre thème de recherche, surtout en ce qui concerne les déplacements et les réinstallations de personnes affectées par les projets.

2. Le triangle Dakar-Thiès-Mbour : un laboratoire de recherche

La recherche s'effectue dans la grande métropole de Dakar qui, aujourd'hui, englobe les agglomérations de Thiès et Mbour. Représentée en rouge sur la Carte 1, cette zone métropolitaine est devenue de théâtre de plusieurs enjeux grâce aux grands chantiers de l'État, dont le pôle de Diamniadio et l'aéroport de Diass.



Carte 1 : PRESENTATION DE LA GRANDE METROPOLE DE DAKAR

Source : Carte réalisée par Mame Cheikh Ngom avec l'assistance de Madior Ly en 2016 pour le projet de thèse

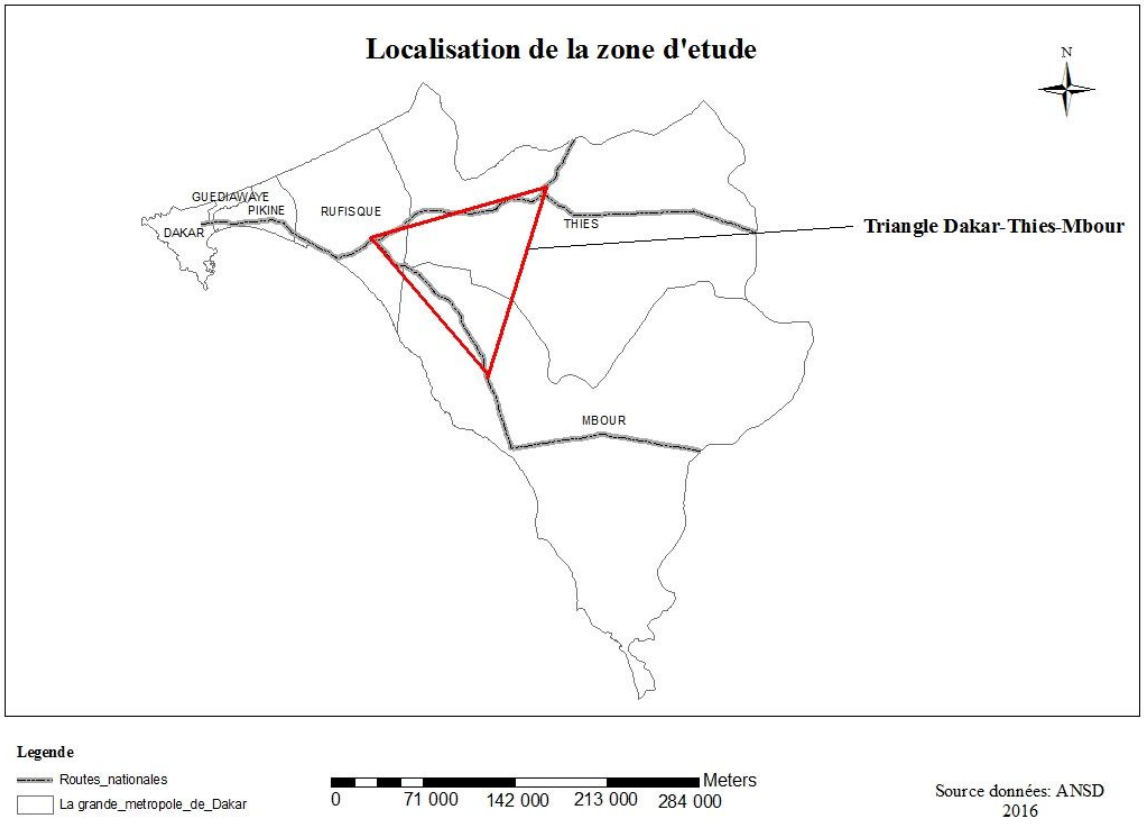
Les grandes métropoles des pays émergents et des pays en développement s'étendent très rapidement : leur population augmente en raison de l'exode rural (migrations des campagnes vers les villes), mais surtout de leur natalité propre. En effet, ces pays n'ont pas encore terminé leur transition démographique, leur population est très jeune et leur taux de fécondité élevé. Nourrir, loger, éduquer, soigner ces jeunes urbains est un enjeu très important pour les pays pauvres. Les migrants cherchent aussi en ville un meilleur niveau de vie et un travail qu'ils ne trouvent pas toujours. Malgré tout, les villes africaines fonctionnent et s'étalent à la périphérie. (Voir par exemple : Jean-François Goux (1981) : « Les fondements de la loi de densité urbaine de C. Clark ». *Revue Canadienne des Sciences Régionales* IV, 1, p. 113-132. Voir aussi Pierre Bruyelle (1965) : « Les densités de populations urbaines ». *Hommes et Terres du Nord*. Année 1965 / 1, p. 122-124).

Partant de ce constat, l'étude se veut stratégique et part de l'analyse spatiale avant d'aboutir aux considérations d'ordre sociologique. Faut-il rappeler que la ville, selon

Hervé Marchal et Jean-Marc Stebe (2008), est un pur construit humain, un monde artificiel fournissant à la communauté humaine un cadre matériel protecteur s'affranchissant des contraintes naturelles et adaptées à ses activités politiques, culturelles et économiques. Bernard Lamizet (2002) décrit la ville comme un lieu de conflits, un lieu dans lequel surgissent et apparaissent au grand jour les conflits institutionnels et politiques, les conflits d'acteurs et les conflits de personnes, les conflits d'idées et les conflits de représentations. Didier Desponds et Élisabeth Auclair (2016) qualifient la ville de zone de tensions axées sur les inégalités, les formes de compétition et les classements et sur la raréfaction des ressources d'où découlent des conflits d'intérêts de tout ordre. Donc, quoi de plus méritant que de s'intéresser aux tensions et conflits induits par la dynamique urbaine.

En effet, Hervé Marchal et Jean-Marc Stebe (2014) sont revenus sur la même thématique pour poser les grandes questions sur la ville et l'urbain. Par des expériences sensorielles, ils arrivent à décrire comment il est possible de toucher la ville, d'entendre la ville, de sentir la ville et de voir la ville. Par la ville d'en haut et la ville d'en bas, ils fragmentent la ville et posent le problème du logement. Tout cela montre que les conflits occupent une place centrale au sein des études urbaines. Patrice Melé (2016) soutient que, pour les sciences sociales, les conflits urbains peuvent constituer des objets de recherche avec des objectifs différents que l'on retrouve plus ou moins présents dans les travaux des géographes. Son utilité, pour lui, est de comprendre les conflits pour les réduire, d'utiliser les conflits urbains comme révélateur, d'identifier les causes des conflits et d'étudier la productivité des situations de conflits. Pour ce faire, il faut distinguer les manifestations de conflits ouverts et les tensions latentes, de prendre en compte les discours et les raisons des acteurs et de retenir l'interprétation.

C'est dans ce cadre que notre recherche investit cette thématique actuelle pour contribuer à la compréhension des enjeux liés à l'étalement périphérique des trois villes de cette métropole où convergent les périphéries des villes de Dakar, Thiès et Mbour (voir Carte 2). La particularité de cette interface et ses enjeux est que les villes n'ont pas les mêmes rythmes de progression ni la même structuration spatiale. Elles ne s'étalent pas de la même manière et ne présentent pas les mêmes réalités ; elles sont urbanisées à Dakar (les quartiers précaires), naturelles à Thiès (la forêt Allou Kagne) et agro-cultuelles à Diass (le foncier agricole et le patrimoine culturel).



CARTE 2: LOCALISATION DU TRIANGLE AGGLOMERE DAKAR-THIES-MBOUR

Source : Carte réalisée par Mame Cheikh Ngom avec l'assistance de Madior Ly en 2016 pour le projet de thèse

Outre l'étude physique des formes d'étalement dans les différentes villes concernées, l'étude sociale va privilégier le diagnostic des conflits et tensions relatifs à la construction de l'autoroute à péage, à la gestion de la forêt Allou Kagne de Thiès, un obstacle naturel à l'étalement de Thiès dont le territoire est ceinturé par la communauté rurale de Fandène (Faye, 2016) et à la gestion des terres agricoles assujetties à une forte spéculation foncière dans la commune de Diass. Chacun des cas étudiés peut faire l'objet d'une recherche approfondie en géographie sociale.

L'autoroute à péage Dakar-Diamniadio est réalisée par l'État du Sénégal pour apporter une solution définitive à la fréquence des embouteillages. Mais, l'étude de faisabilité du projet avait annoncé le déplacement de plusieurs familles installées sur l'emprise depuis plusieurs années. Cela a réveillé d'énormes tensions au départ qui aboutissent à des conflits et des règlements. Alors, cette étude s'intéresse particulièrement aux stratégies déployées par les promoteurs et la réaction des occupants du site. L'intérêt de l'étude est

d’identifier les formes de tensions, les conflits et surtout les stratégies d’apaisement. Il s’agit là de l’analyse du jeu des acteurs.

La forêt d’Allou Kagne constitue un enjeu de taille à la périphérie de la ville de Thiès. Elle est un patrimoine classé de l’État qui fait l’objet de convoitise par les collectivités environnantes. Elle constitue une barrière naturelle qui empêche la ville de s’étendre vers l’interface. En conséquence, la forêt souffre d'empiétements à cause des spéculations foncières et de la forte poussée démographique. Malgré la présence du service des Eaux et forêts, l’aménagement de la grande cimenterie de Dangote a engendré le déclassement d’une partie de la forêt au profit des Marabouts et le foisonnement des mines de carrières. Cette discrimination sociale entraine de vives tensions entre les autorités et les populations riveraines. Rappelons que ce patrimoine écologique est riche en ressources naturelles et minières. Comme dans la précédente étude de cas, l’auteur s’intéresse aux tensions et aux conflits fonciers.

La dernière étude de cas porte sur le foncier de Diass, assujetti à une forte spéculation. Cette zone, connue pour la diversité de ses richesses écologiques, est aujourd’hui plongée dans une phase de mutation urbaine sans précédent. Depuis l’annonce de la construction de l’aéroport Blaise Diagne de Diass, les terres agricoles ont subi des morcellements, tandis que d’autres sont accaparées par les agro-industriels. Actuellement, la présence du périmètre maraîcher de Van Oers et son extension sur la forêt de Thiès font l’objet de vives critiques. Les lotissements abusifs sont contestés par les populations devenues des paysans sans terre. Soucieuses de la préservation de leurs ressources naturelles et du patrimoine culturel, les populations se sont opposées énergiquement à la construction du Centre d’Enfouissement technique et au Maire. L’exploitation des tensions et des conflits peut aider à comprendre les enjeux fonciers liés à l’étalement de la ville de Mbour dans le triangle en gestation.

C’est dans ce contexte que la recherche sociologique de l’étalement ouvre d’autres pistes de réflexion, non sur l’observation et la description physique de l’étalement, mais plutôt sur les questions d’appropriation qui opposent généralement les décideurs publics (État, collectivités locales et partenaires) aux populations autochtones et locales.

3. L’observation et la collecte des données de terrain

3.1. L’observation directe des sites de la zone d’étude

L’observation est une étape décisive dans la recherche en géographie, car le terrain garantit l’authenticité des observations recueillies et fait découvrir des réalités qui échappent aux autres stratégies d’investigation. En épistémologie, la vérité est l'accord entre la pensée et le réel. Donc, visiter le terrain pour observer ne consiste pas, pour le géographe, à retourner pour décrire, mais comprendre la disposition du terrain, son évolution et son fonctionnement. Il m’arrive souvent de dire aux étudiants que, « pour faire de la géographie, il faut rester debout et non coucher » ; cela sous-entend que le géographe doit être en contact direct avec le terrain.

Avec le redéploiement de la discipline, la démarche méthodologique passe de l’inductivisme à la démarche hypothético-déductive. Cette démarche a été initiée dans un contexte de crise de la discipline où sa scientificité était remise en cause. Actuellement, elle est adoptée unanimement par tous les chercheurs même si leurs méthodes de vérification des hypothèses diffèrent. Ainsi, nous avons effectué plusieurs visites de terrain dans les trois sites de Dakar, Diass et Thiès.



PHOTO 1: LE TRONÇON PIKINE-KEUR MASSAR DE L'AUTOROUTE A PEAGE DAKAR-DIAMNIADIO
Source : Mame cheikh Ngom, de la passerelle de l'autoroute à péage située à Guinaw-rail-Sud, 20 mars 2019

En réalité, nous avons emprunté l'autoroute à péage (voir Photo 1), depuis la Patte-d'oie jusqu'à Diamniadio, à bord de mon véhicule pour observer l'emplacement du bâti le long de cette emprise de 35 km. Le caractère linéaire et horizontal du profil urbain et les formes d'occupation anarchique dans le tronçon de Pikine où s'applique notre étude nous ont donné, une première idée sur l'exercice de collecte des données. Au Sénégal, il n'est pas évident de réaliser des enquêtes objectives dans les quartiers précaires à cause de l'insécurité, du niveau de vie des populations et des tabous. Mais, grâce à l'appui des étudiants, nous avons visité l'emprise qui délimite notre zone d'étude (voir Photo 2) avant de décider des types d'outils à utiliser lors des enquêtes. Cette phase exploratoire est importante, car elle nous a permis de mieux organiser nos questions et la manière de les poser.



PHOTO 2: UN GROUPE D'ENQUETEURS SUR L'EMPRISE DE L'AUTOROUTE A PEAGE
Source : Mame cheikh Ngom, l'emprise de l'autoroute à péage, 20 mars 2019

Ce même travail de prospection a été fait au niveau des autres terrains à savoir la forêt classée de Thiès et les terres de Diass. Cette sortie nous a permis d'identifier des aspects intéressants qui pourraient ne pas être pris en compte dans les questionnaires, si toutefois les déplacements n'étaient pas effectués au préalable. Les observations sur le foncier de la commune de Diass n'étaient pas trop pénibles, malgré les caractéristiques physiques du terrain qui repose sur le prolongement des versants du plateau de Thiès. De ces observations de terrain, apparaissaient de nombreux aménagements réalisés sur l'emprise de l'aéroport par l'État du Sénégal et les sociétés privées. En regardant ces immeubles flambant neufs (voir Photo 3), on pourrait ne pas croire que la zone baignait dans une ruralité absolue, il y a environ dix ans. Le changement est rapide. Cependant, les effets des mutations socioéconomiques étaient intégrés dans les questionnaires, car les villages n'avaient plus les mêmes visages qu'auparavant. La construction de l'aéroport a tout changé. Les paysans ont perdu leurs terres et les pasteurs ne retrouvent plus les zones de parcours et les fourrages pour leurs bétails en divagation. La commune baigne dans une

autre atmosphère à cause des projets de lotissements tous azimuts et la reconversion des autochtones dans le commerce immobilier. Ces informations ont guidé l'établissement du questionnaire.



PHOTO 3: LES IMMEUBLES DE L'ASECNA SUR L'EMPRISE DE L'AEROPORT AIBD
Source : Mame cheikh Ngom, au croisement entre la route nationale 1 et la route de l'aéroport, janvier 2017

Dans cette commune où vivent majoritairement les Sérères Safi (notre ethnie), la proximité de la capitale et les mutations en vue ont affecté l'usage de leur dialecte authentique. La langue Wolof s'y est bien intégrée de même que le processus de mitage du rural à l'urbain. Cela était considéré comme une opportunité pour nous, car la barrière linguistique pouvait être contournée. Il y a de cela dix à quinze ans, il fallait un interprète, car les populations vivaient dans un enracinement bâti sur la fierté et l'honneur. Les effets du mitage s'apercevaient dans tous les domaines.



PHOTO 4: UN GROUPE D'ETUDIANTS DE L'UFR SI DE THIES SUR LE FONCIER DE BOUKHOU
Source : Rapport des étudiants de Master 2, UFR SI de Thiès, les conflits fonciers à Boukhou, 2017, page 11

L'emprise de la forêt de Thiès présentait une situation plus ou moins conflictuelle. Il a fallu que nous nous rendions sur le terrain pour constater l'avancée de l'urbanisation sur l'emprise de la forêt, classée en 1933 par les autorités coloniales françaises et pour prendre contact avec des habitants et des représentants des autorités locales (voir Photo 4). D'autre part, il faut constater que l'intérieur de la forêt est colonisé par des sociétés extractives qui exploitent le phosphate. Donc, notre observation sur le terrain a confirmé d'une part, l'existence de conflits fonciers sur toute l'emprise de la forêt de Thiès et d'autre part sur le choix de ce site vulnérable et en déperdition du fait de l'intensité des activités d'extractions minières.



PHOTO 5: LA DEGRADATION DE L'EMPRISE DE LA FORET CLASSEE DE THIES
Source : Rapport Master 2, UFR SI, 2017, conflits fonciers autour de la forêt de Thiès, 2017, page 17

Les images montrent des situations tristes et désolantes auxquelles se trouve la forêt classée de Thiès (Allou Kagne), choisie parmi tant d'autres dans la même zone, parce que faisant partie de notre terrain d'étude (voir Photo 5). Le travail d'observation a montré que l'emprise de la forêt est trop grande, car elle va de Thiès à Pout, et se prolonge vers Fandène et Mont-Rolland.



PHOTO 6: LES EXCAVATIONS DES CARRIERES DE LA FORET CLASSEE DE THIES
Source : Mame cheikh Ngom, Forêt de Thiès, le 13/03/2017

Après cette phase de prospection sur les différents terrains de nos zones d'étude (voir Photo 6), nous avons entamé la phase de confection des outils de collecte des informations. Elle est faite en deux étapes consécutives : la collecte des données quantitatives puis celle des données qualitatives.

3.2. La collecte des données quantitatives via le logiciel Sphinx

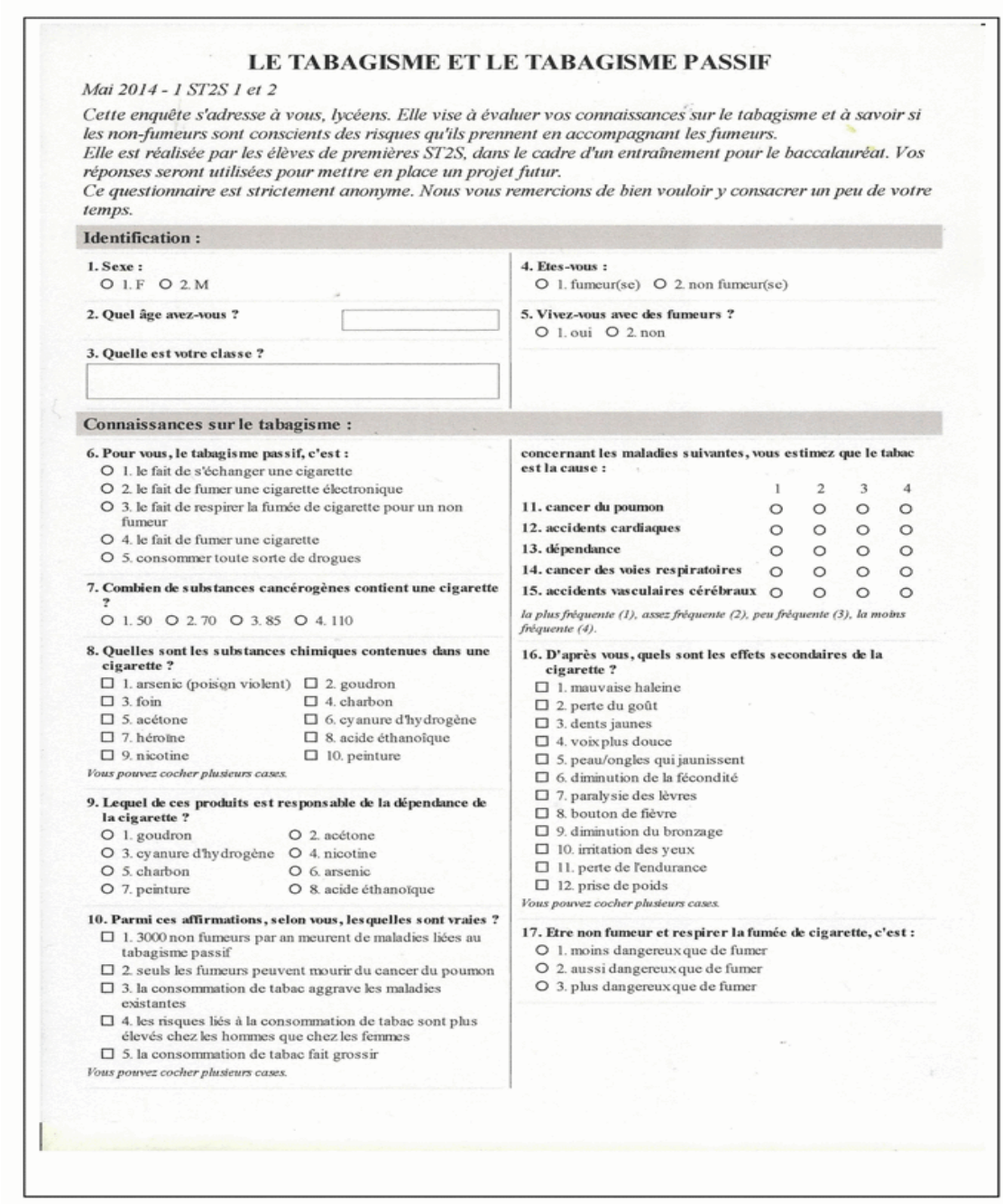
3.2.1. Le choix de l'outil de collecte

L'élaboration des outils de la collecte des données a nécessité un arbitrage sur le choix du logiciel adapté à notre terrain. Il en existe plusieurs, mais le choix s'est porté sur Sphinx pour deux raisons. Il est facile à manipuler et est de plus régulièrement mis à jour. En effet, nous avons travaillé avec la version la plus récente. C'est également la version « Sphinx 3.5 » que nous avons utilisée pour le dépouillement et le traitement des informations (voir Photo 7).

SPHINX
Logiciel de dépouillement d'enquêtes



PHOTO 7: LE LOGICIEL SPHINX POUR LE DEPOUILLEMENT D'ENQUETE
Source : Image récupérée via Internet/Google, décembre 2020



LE TABAGISME ET LE TABAGISME PASSIF

Mai 2014 - 1 ST2S 1 et 2

Cette enquête s'adresse à vous, lycéens. Elle vise à évaluer vos connaissances sur le tabagisme et à savoir si les non-fumeurs sont conscients des risques qu'ils prennent en accompagnant les fumeurs.
Elle est réalisée par les élèves de premières ST2S, dans le cadre d'un entraînement pour le baccalauréat. Vos réponses seront utilisées pour mettre en place un projet futur.
Ce questionnaire est strictement anonyme. Nous vous remercions de bien vouloir y consacrer un peu de votre temps.

Identification :

1. Sexe :
O 1. F O 2. M

2. Quel âge avez-vous ?

3. Quelle est votre classe ?

4. Etes-vous :
O 1. fumeur(se) O 2. non fumeur(se)

5. Vivez-vous avec des fumeurs ?
O 1. oui O 2. non

Connaissances sur le tabagisme :

6. Pour vous, le tabagisme passif, c'est :
O 1. le fait de s'échanger une cigarette
O 2. le fait de fumer une cigarette électronique
O 3. le fait de respirer la fumée de cigarette pour un non fumeur
O 4. le fait de fumer une cigarette
O 5. consommer toute sorte de drogues

7. Combien de substances cancérogènes contient une cigarette ?
O 1. 50 O 2. 70 O 3. 85 O 4. 110

8. Quelles sont les substances chimiques contenues dans une cigarette ?
☐ 1. arsenic (poison violent) ☐ 2. goudron
☐ 3. foin ☐ 4. charbon
☐ 5. acétone ☐ 6. cyanure d'hydrogène
☐ 7. héroïne ☐ 8. acide éthanoïque
☐ 9. nicotine ☐ 10. peinture
Vous pouvez cocher plusieurs cases.

9. Lequel de ces produits est responsable de la dépendance de la cigarette ?
O 1. goudron O 2. acétone
O 3. cyanure d'hydrogène O 4. nicotine
O 5. charbon O 6. arsenic
O 7. peinture O 8. acide éthanoïque

10. Parmi ces affirmations, selon vous, lesquelles sont vraies ?
☐ 1. 3000 non fumeurs par an meurent de maladies liées au tabagisme passif
☐ 2. seuls les fumeurs peuvent mourir du cancer du poumon
☐ 3. la consommation de tabac aggrave les maladies existantes
☐ 4. les risques liés à la consommation de tabac sont plus élevés chez les hommes que chez les femmes
☐ 5. la consommation de tabac fait grossir
Vous pouvez cocher plusieurs cases.

concernant les maladies suivantes, vous estimez que le tabac est la cause :

	1	2	3	4
11. cancer du poumon	O	O	O	O
12. accidents cardiaques	O	O	O	O
13. dépendance	O	O	O	O
14. cancer des voies respiratoires	O	O	O	O
15. accidents vasculaires cérébraux	O	O	O	O

la plus fréquente (1), assez fréquente (2), peu fréquente (3), la moins fréquente (4).

16. D'après vous, quels sont les effets secondaires de la cigarette ?
☐ 1. mauvaise haleine
☐ 2. perte du goût
☐ 3. dents jaunes
☐ 4. voix plus douce
☐ 5. peau/ongles qui jaunissent
☐ 6. diminution de la fécondité
☐ 7. paralysie des lèvres
☐ 8. bouton de fièvre
☐ 9. diminution du bronzage
☐ 10. irritation des yeux
☐ 11. perte de l'endurance
☐ 12. prise de poids
Vous pouvez cocher plusieurs cases.

17. Etre non fumeur et respirer la fumée de cigarette, c'est :
O 1. moins dangereux que de fumer
O 2. aussi dangereux que de fumer
O 3. plus dangereux que de fumer

PHOTO 8: UNE FICHE D'ENQUETE REALISEE VIA SPHINX, SUR UN THEME DIFFERENT DU NOTRE
Source : Image récupérée via Internet/Google, décembre 2020

La collecte des données quantitatives de l'étude (voir Photo 8) est réalisée au niveau des trois sites de la zone d'étude : l'emprise de l'autoroute à péage sise à Pikine-Irrégulier-Sud ; les fonciers agricoles et pastoraux de la commune de Diass et l'emprise foncière de la forêt classée de Thiès.

3.2.2. La présentation des enquêtes réalisées sur l'emprise de l'autoroute à péage

Après la phase de visite et d'observation de terrain, corrélée à la vérification des hypothèses de recherche, un total de 856 fiches d'enquêtes a été réalisé. Ce nombre est réparti comme suit :

- ✓ Les quartiers mitoyens à l'emprise (250) ;
- ✓ Guinaw-Rail-Sud (166) ;
- ✓ Tivaoune Diacksao (155) ;
- ✓ Diamaguène Sicap Mbao (140).

3.2.2.1. Les enquêtes de terrain réalisées par le Groupe d'Étude en Décentralisation et Aménagement du Territoire (GREDAT) dans les quartiers mitoyens à l'emprise de l'autoroute à péage

Le GREDAT est un cabinet d'expertise et de consultance créé en 2015 pour la valorisation de notre expertise en décentralisation (19 ans d'expérience dans l'administration communale), en aménagement du territoire (notre spécialité et profil académique) et pour l'aménagement d'un espace de travail et de productions scientifiques aux étudiants et praticiens en sciences sociales.

Les membres du cabinet (10) ont réalisé 250 fiches d'enquête ou questionnaires sur l'emprise de l'autoroute à péage et dans les communes mitoyennes au mur de clôture. Les enquêtes se sont déroulées dans les communes de Guinaw-rail-Sud, Diacksao, Diamaguène-Sicap-Mbao, Keur-Massar et Mbao. Ce travail de collecte est assujetti à un coût financier. Outre la prise en charge totale des enquêteurs, une prime de 10 000 FCFA (15 euros) /jour/enquêteur est payée sur une période de 5 jours. Chacun avait au moins 20 fiches suivant les différentes communes. Le financement des enquêtes est assuré par nous-mêmes sur fonds propres.

L'échantillonnage est défini comme un procédé par lequel on détermine, à l'intérieur d'une population, une portion assez représentative qui sera soumise à une observation. Il a fallu mettre en place une base de données pour pouvoir calculer l'échantillon. Il existe plusieurs méthodes d'échantillonnage. Celle utilisée par le GREDAT suppose une délimitation de l'emprise sur une distance de 200 m entre le mur de clôture de l'autoroute

et les habitations. Ce choix privilégie ceux qui sont concernés par les négociations avec l'APIX et non ceux qui sont à plus d'un km de la voie rapide. L'usage de la cartographie a permis de définir les pas de sondage (5 maisons sur 200 m et 5 rues sur 10 km). Le tronçon étudié s'étale sur 10 km et est entrecoupé par une emprise forestière de 2 km dans la commune de Keur-Massar.

La deuxième phase des enquêtes quantitatives est réalisée par trois étudiantes dans le cadre de leurs mémoires de Master 2. Cette stratégie permet de confronter les résultats du GREDAT à ceux des étudiants dont les sujets portent sur les conflits fonciers dans l'emprise de l'autoroute. Ce sont Aissata Thiam, Coumba Ndiaye et Mariétou Sy Gueye qui ont travaillé respectivement dans les communes de Guinaw-Rail-Sud, Tivaoune-Diacksao et Diamaguène-Sicap-Mbao. Elles ont soutenu leurs mémoires de Master 2 de géographie à l'UCAD sous notre direction.

3.2.2.2. Les enquêtes quantitatives réalisées par Aissata Thiam dans la commune de Guinaw-Rail-Sud

Ces enquêtes ménages sont réalisées par Aissata Thiam dans la commune de Guinaw-Rail-Sud. La taille de l'échantillon n'est pas calculée en fonction de la population vivant sur l'emprise mais plutôt sur la base de la population totale de la commune. Ce choix stratégique a l'avantage de déboucher sur une étude monographique à l'échelle communale, sauf que les personnes éloignées de l'emprise ne se sentaient guère concernées par la problématique et qu'elles avaient décidé de ne pas en parler.

Puisqu'il s'agit là d'une enquête et non d'un recensement, le choix de l'échantillon se fonde sur deux indicateurs : la densité démographique et la position des quartiers par rapport à l'emprise. La base de données est celle fournie par l'Agence Nationale de la Statistique et la Démographie dans le cadre du recensement général de la population et de l'habitat de 2013. La méthode de Daniel Bernoulli est utilisée pour calculer la taille de l'échantillon ou le nombre total des ménages à enquêter. La formule est la suivante : **$n = (1,96)^2 \times N / (1,96)^2 + [L^2 * (N-1)]$**

Quartiers	Ménages	Pourcentage	Échantillons
Ainoumane IV A	519	8	13
Ainoumane IV B	354	5,5	9
Cité El Hadji Malick Sy	484	7,5	12
Darou Khoudoss	418	6,5	11
Darou Marnane I	240	4	7
Darou Marnane II	88	1,5	2
Darou Marnane III	202	3	5
Darou Marnane IV	202	3	5
Darou Marnane Sant Yalla I	297	5	8
Darou Marnane Sant Yalla II	229	3,5	6
Darou Marnane V	254	5	8
Darou Nahim	613	10	16
Grand Thiaroye III	291	4,5	7
Grand Thiaroye IV	117	2	3
Grand Thiaroye VII	125	2	3
Mousdalifa I	296	4,5	7
Mousdalifa II	413	6,5	11
Mousdalifa III	358	5,5	9
Mousdalifa IV	135	2	5
Sam II	221	3,5	6
Tivaoune II	149	2,5	4
Yalla yana	359	5,5	9
Nombre total	**6 342**	**100**	**166**

TABLEAU 1: REPARTITION DE LA TAILLE DEMOGRAPHIQUE ET DE L'ECHANTILLON A GUINAW RAIL SUD
Source : Données du recensement de la population fournies par l'ANSD en 2013
Conception : Aissata Thiam en 2018

Donc, l'étudiante Aissata Thiam a réalisé au total 166 enquêtes (voit Tableau 1) dans la commune de Guinaw-rail-sud, sans doute la plus impactée par la libération de l'emprise de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio. Ses résultats sont utilisés dans le cadre de la thèse pour comprendre, argumenter et analyser les enjeux des conflits fonciers sur l'emprise de l'autoroute à péage (voir le Chapitre 1 de la deuxième partie).

3.2.2.3. Les enquêtes ménages réalisées par Coumba Ndiaye dans la commune de Tivaoune-Diacksao

L'étudiante Coumba Ndiaye a réalisé, elle aussi, des enquêtes dans le cadre de son mémoire de Master 2 dans la commune de Tivaoune Diacksao (voir Tableau 2), mitoyenne à celle de Guinaw-rail-sud. Elle regroupe 5773 ménages, répartis dans quatorze (14) quartiers. Le calcul de l'échantillon est fait grâce à l'utilisation de la méthode de Bernoulli. La taille de l'échantillon est alors de 155 et les fiches d'enquête sont administrées aux ménages.

QUARTIER	*CONCESSIONS*	*MENAGES*	*POPULATIONS*
CITE NALA	122	206	1 671
DIACKSAO 1	185	498	3 168
DIACKSAO 2	301	713	5 075
DIACKSAO WALO	131	266	1 928
DIAMAGUENE 2	193	403	3 176
LAMSAR 1 et 2	213	508	3 554
LAMSAR 3	235	432	3 554
MEDINA MARENE	133	337	3 556
TIVAOUANE 1	65	158	897
TIVAOUANE 2	262	651	4 240
WAKHINANE 1	216	499	3 419
WAKHINANE 2	330	661	4 894
WAKHINANE 3	99	197	1 343
WAKHINANE 4	109	243	1558
TOTAL	**2 594**	**5 773**	**40 561**

TABLEAU 2: LA REPARTITION DEMOGRAPHIQUE DES MENAGES PAR QUARTIER A TIVAOUNE DIACSAO
Source : données démographiques fournies par l'ANSD en 2018
Conception : Coumba Ndiaye, 2018

La commune est dominée par la présence des quartiers précaires. Contrairement à Aissata Thiam, l'étudiante Coumba Ndiaye a choisi de faire ses enquêtes dans quatre quartiers. La méthode par regroupement a permis de répartir l'échantillon dans les quartiers de Diacksao 2, Lamsar, Medina Marene et Tivaoune 1 (voir la répartition de l'échantillon dans le Tableau 3).

QUARTIER	*MENAGES*	*FREQUENCES en %*	*ECHANTILLON*
Diacksao 2	713	41	64
Lamsar	508	30	46
Medina Marene	337	20	30
Tivaoune 1	158	9	14
TOTAL	**1 706**	**100**	**155**

TABLEAU 3: REPARTITION DE L'ECHANTILLON DANS QUATRE QUARTIERS DE TIVAOUNE DIACKSAO
Source : Les données de l'ANSD, 2013
Conception ; Coumba Ndiaye

3.2.2.4. Enquêtes-ménages réalisées par Mariétou Gueye dans la commune de Diamaguène Sicap-Mbao

Concernant le choix de l'échantillon dans la commune de Diamaguène Sicap Mbao, l'étudiante Mariétou Gueye a procédé à un ciblage de quartiers en fonction de leur taille démographique et de leur position géographique par rapport à l'emprise de l'autoroute, notamment leur niveau d'affectation par le projet. L'échantillon est calculé à partir de la méthode de Bernoulli avec une marge d'erreur de 15 %. Il est alors de 140 ménages, le Tableau 4 en montre la répartition.

Quartiers	*Ménages*	*Pourcentage*	*Échantillonnage*
TAIF I SUD	121	6,81	10
DAROU RAHMAN III A	101	5,69	8
DIACKSAO 2	591	33,29	46
MEDINA MARENE	95	5,35	7
DAROU MINAME	235	13,23	19
DAROU SALAM I	297	16,73	23
LEONA DIAMAGEUNE	147	8,28	11
CHEIKH ANTA	25	1,40	3
FASS MBAO I	163	9,18	13
TOTAL	**1 775**	**100**	**140**

TABLEAU 4: REPARTITION DE L'ECHANTILLON DANS LES QUARTIERS DE DIAMAGUENE
Source : données de l'ANSD, 2013
Conception : Mariétou Sy Gueye

Le quartier Cheikh Anta ne se trouve pas dans la base de données de l'ANSD, car il s'agit d'un nouveau quartier. Donc, le nombre de ménages complémentaires a fait l'objet d'un

décompte par elle-même. Un total de 140 fiches d'enquêtes (questionnaires) a été administré aux ménages résidant dans les différents quartiers de l'emprise de l'autoroute.

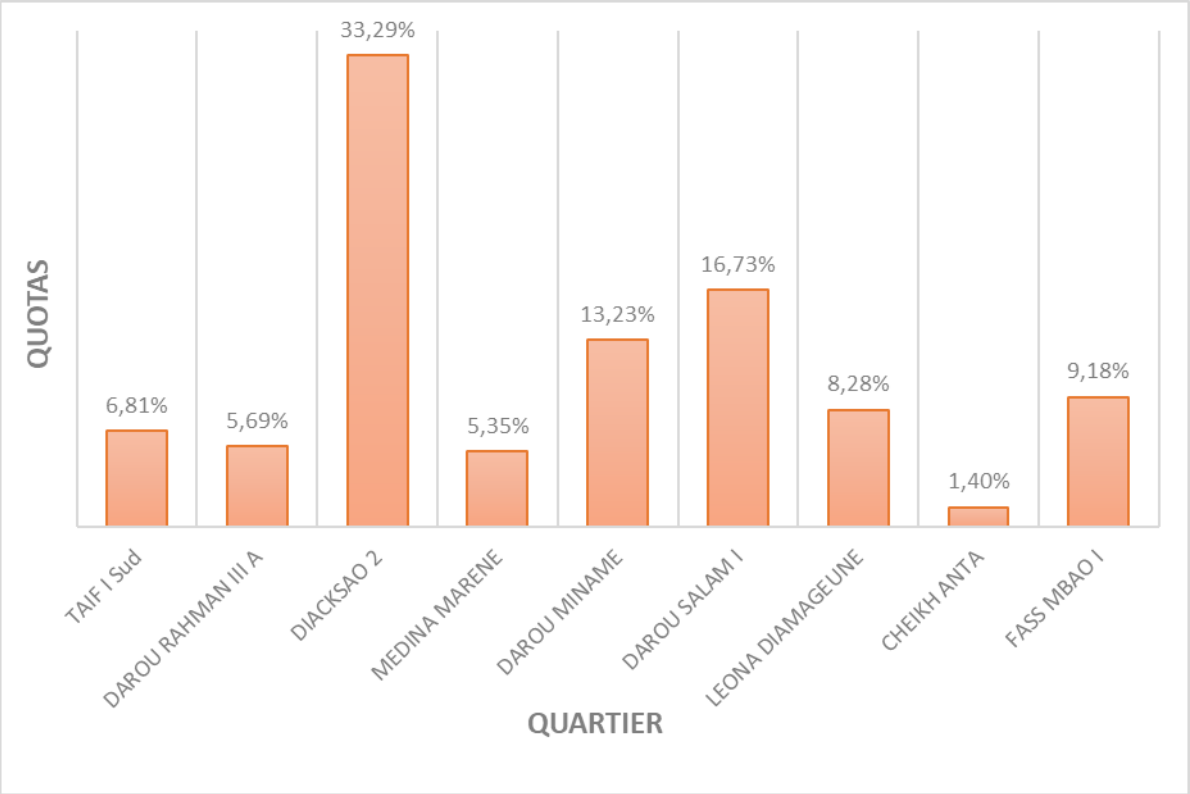


FIGURE 1: GRILLE DE L'ECHANTILLONNAGE
Source : données de l'ANSD, 2013
Conception : Mariétou Sy Gueye, 2018

Le quartier de Diacksao 2 se retrouve avec le plus gros quota, soit 33,29 % de l'échantillon (voir Figure 1). C'est le quartier le plus peuplé de l'emprise, précisément sur le tronçon reliant l'entrée de Pikine à la commune de Mbao. Il faut rappeler que l'emprise de l'autoroute dans la commune de Mbao est isolée parce qu'elle est occupée par la forêt classée de Mbao. Il serait intéressant de faire l'inventaire des espèces végétales détruites lors de la libération de l'emprise. Les quartiers de Darou Salam I et Darou Miname occupent respectivement 16,73 % et 13,23 % de l'échantillon.

En résumé, 611 fiches d'enquête ont été administrées aux ménages vivant de part et d'autre de l'autoroute à péage. Outre le travail indéfectible des étudiants du département de géographie de l'UCAD et celui des membres du cabinet GREDAT pour le besoin des enquêtes, notre présence était obligatoire. En vérité, nous avons coordonné et supervisé tous les travaux de terrain. Nous avions également la charge du transport et de la sécurité

des filles, notamment dans les quartiers où les agressions physiques sont permanentes. Malgré tout, deux filles du cabinet GREDAT ont échappé à une attaque physique, en plein jour, par des individus mal intentionnés qui voulaient confisquer leurs téléphones portables, leurs ordinateurs et leurs accessoires.

La remarque fondamentale est qu'il n'est pas facile de faire des enquêtes dans des zones où il existe des tensions et des conflits. Cela peut être dû au niveau de vie précaire des populations et du faible niveau d'instruction de quelques chefs de ménage. Qu'à cela ne tienne, le niveau de frustration des personnes, ayant assisté en direct aux opérations de déguerpissement, est très élevé. « *C'était triste et insupportable de voir nos voisins quitter ce lieu malgré leur volonté* » (Cette assertion est extraite de l'entretien avec un riverain vivant à Diamaguène Sicap Mbao). Le faible niveau de vie des populations enquêtées et les enjeux du déguerpissement constituent un handicap et peuvent même conduire à des biais lors de la collecte des données de terrain. Il était étonnant de voir l'enthousiasme de quelques chefs de ménage qui répondaient à nos questions. Curieusement, ils redoutent un autre déguerpissement. Ce sentiment désespéré apparaissait lors des interviews, car ils nous demandaient souvent si « l'APIX est le commanditaire des études ».

Les enquêtes ont révélé un paradoxe : ceux qui n'avaient pas été touchés par la libération de l'emprise veulent maintenant quitter et rejoindre leurs anciens voisins au site de recasement. Ce revirement de situation s'explique par l'insécurité induite par le mur de clôture et la situation enviable des déguerpis installés au site de recasement de Tivaoune peul. Le principal biais des enquêtes en Afrique reste néanmoins l'existence de tabous. Devant certaines questions, comme la taille du ménage, plusieurs réponses se font hélas imprécises. Selon certaines personnes, généralement analphabètes, la tradition interdit de donner le nombre de ses enfants. Précisons que cela dépend du niveau d'instruction de la personne enquêtée. Sur ce plan, les femmes sont plus catégoriques que les hommes. Elles n'hésitent pas à diminuer le nombre de leurs enfants par croyance aux coutumes et traditions. Par contre, le nombre est augmenté si elles s'attendent à des dons en nature.

Malgré tout, nos astuces ont permis de contourner certains biais. Il s'agit de stratégies individuelles, mises en œuvre par les enquêteurs et les enquêtrices, sensibilisant à la nécessité d'accéder aux informations retenues volontairement. La collecte des données a été étendue dans les communes de Sangalkam et Diamniadio par quatre étudiants. Ce

travail complémentaire a pour but de compléter les données de terrain portant sur l'étalement urbain et les enjeux fonciers des espaces intermédiaires et périphériques de la région de Dakar.

3.2.2.5. La collecte des données quantitatives réalisée par Souadou Bâ dans la commune de Sangalkam

La collecte des données est réalisée dans une commune à vocation rurale. Sangalkam est dans la couronne périphérique de l'aire urbaine de Dakar. Les questionnaires sont destinés aux chefs de ménages et leur contenu subdivisé en quatre parties : l'identité des personnes enquêtées, l'occupation du sol et la gestion municipale, les facteurs de l'étalement urbain et enfin les effets de la dynamique territoriale sur le foncier. Les questions sont fermées pour faciliter le traitement des données par le logiciel sphinx. La taille de l'échantillon est de 154 ménages (voir Tableau 5).

Villages	**Concessions**	**Ménages**	**Échantillon**
Sangalkam	683	837	**85**
Ndiakhirate	240	413	**42**
Noflaye	349	263	**27**
TOTAL	**1 272**	**1 513**	**154**

TABLEAU 5: REPARTITION SPATIALE DES MENAGES ET DE L'ECHANTILLON A SANGALKAM
Source : ANSD, Recensement de la population du Sénégal, 2013 et Municipalité de Sangalkam
Conception : Souadou Ba, 2018

Le Tableau 5 ci-dessus illustre la méthode utilisée pour calculer la taille de l'échantillon. La zone d'étude est composée de trois villages que sont Sangalkam, Ndiakhirate Digue et Noflaye. Les données de l'ANSD révèlent que la population de Sangalkam est de 11 915 habitants en 2013 et le nombre de ménages est de 1 513. Un échantillon de 154 ménages a été calculé par à la méthode de Bernoulli avec une marge d'erreur de 15 %.

3.2.2.6. La collecte des données réalisée par Ndiakhate Ndiaye à Sangalkam sur l'étalement urbain à la périphérie de Dakar

QUARTIERS	MENAGES	FREQUENCE EN %	ECHANTILLON
Bakary Diop	80	5.28 %	8
Banal	117	7.78 %	12
Cite Dou Bass	40	2.64 %	4
Darou Rahmane	160	10.57 %	16
Darou salam1	60	3.96 %	5
Darou salam2	53	3.50 %	5
Diamaguène	66	4.36 %	7
Escale	63	4.16 %	6
Grande Mosquée	50	3.30 %	5
Médine	95	6.27 %	10
Ndiakhirate digue	373	24.65 %	38
Ndiakhirate Ndiayenne	263	17.38 %	27
Sérère	34	2 .24 %	3
Tawfekh	58	3.83 %	6
TOTAL	**1 513**	**100**	**153**

TABLEAU 6 : REPARTITION DE L'ECHANTILLON DANS LES QUARTIERS DE SANGALKAM
Sources : Recensement de la population de ANSD,2013
Conception Ndiakhate Ndiaye en 2018

La zone d'étude compte quatorze quartiers, 11 915 habitants et 1 513 ménages. Pour les besoins de l'enquête, nous avons choisi un échantillon de 153 ménages (voir Tableau 6), soit 10 % des ménages. Les cibles sont les habitants des quartiers de la commune de Sangalkam. Ce travail complète celui de Souadou Ba réalisé sur la même commune. Malheureusement, la répartition détaillée de l'échantillon (38/373) risque de compromettre la représentativité des résultats. Mais le caractère complémentaire a permis de réajuster les données.

3.2.2.7. La collecte des données quantitatives réalisée par Mame Diarra Diouf sur l'étalement urbain à Diamniadio

Comme tout travail de terrain, de nombreux obstacles sont apparus durant nos enquêtes. Certaines personnes étaient réticentes aux questions posées, surtout celles relatives à l'appropriation des terres agricoles et à l'obtention des autorisations de construire. D'autres, n'ont pas voulu dévoiler leur identité et ont préféré garder l'anonymat. La

distance entre les quartiers était aussi une entrave aux enquêtes qui ont duré plus longtemps que prévu. Par exemple, il est difficile de faire simultanément des enquêtes à Sébi-Ponty, Dougar et Ndoukhoura, car ces quartiers ont des localisations géographiques diamétralement opposé, en plus des distances non négligeables qui les séparent. Mis à part ces quelques problèmes rencontrés, le travail de terrain s'est bien déroulé dans une ambiance de travail collectif grâce à l'appui des autres étudiants.

Quartiers	**Nombre de Ménages**	**Fréquence en Pourcentages**	**Taille de l'échantillon**
Bounka Bambara	30	0,95	2
Dény Babacar Diop	48	1,53	2
Dény Demba Codou	55	1,75	3
Dény Malick Gueye	146	4,65	8
Dény Ndiarkhate	217	6,92	11
Dény Youssouf	114	3,63	6
Diamniadio Route De Mbour	1 106	35,27	57
Diamniadio Route De Thiès	341	10,87	18
Dougar Aithia	49	1,56	3
Dougar I (Lossa Gola)	128	4,08	7
Dougar Kanoune	44	1,4	2
Dougar Ouest (Bounka Sérère)	85	2,71	4
Dougar Peulh	63	2	5
Ndoukhoura Peulh I	92	2,93	4
Ndoukhoura Peulh II	82	2,61	6
Ndoyéne	112	3,57	4
Poitou Tanghor	82	2,61	4
Santhie	29	0,92	2
Sébi-Ponty	259	5,26	13
Yam	53	1,69	3
TOTAL	**3 135**	**100**	**162**

TABLEAU 7: REPARTITION DE L'ECHANTILLON DANS LES DIFFERENTS QUARTIERS DE LA COMMUNE DE DIAMNIADIO

Source : données statistiques de l'ANSD, recensement de la population de 2013
Conception : Mame Diarra Diouf, 2018

Le tableau 7 renseigne sur le nombre de ménages par quartier, la fréquence en pourcentage et la répartition spatiale de l'échantillon (162 ménages). Si l'étudiante Mame Diarra Diouf a travaillé sur l'étalement périphérique de la commune de Diamniadio, son camarade a, quant à lui, travaillé de manière spécifique sur le pôle urbain de Diamniadio.

3.2.2.8. La collecte des données quantitatives sur le pôle de Diamniadio réalisée par Alfousseynou Sow

Le questionnaire est administré aux ménages de la commune de Diamniadio sur la situation du pôle urbain. Pour ce faire, un choix arbitraire de 20 quartiers a été opéré en tenant compte de la base des données de l'ANSD publiée en 2013. La population de la commune est de 23 549 habitants (voir Tableau 8), excepté la cité des fonctionnaires qui est créée après le recensement de 2013. Donc, cela explique l'absence de ce nouveau quartier dans le tableau de répartition des échantillons.

Quartiers	**Ménages**	**Population**	**Fréquence en %**	**Échantillon**
MBOUNKA BAMBARA	30	191	0.81	02
DENY BABACAR DIOP	48	463	1.97	02
DENY DEMBA CODOU	55	482	2.04	03
DENY MALICK GUEYE	146	1312	5.57	08
DENY NDIARKHATHIE	217	1412	6.00	11
DENY YOUSSOU	114	823	3.49	06
DIAMNIADIO SUD ROUTE DE MBOUR	1106	7262	30.83	57
DIAMNIADIO NORD	341	2305	9.78	18
DOUGAR AITIA	49	523	2.22	03
DOUGAR I (LOSSA GOLA)	128	1066	4.52	07
DOUGAR KANOUNE	44	355	1.50	01
DOUGAR OUEST (MBOUNKA SERERE)	85	627	2.66	04
DOUGAR PEULH	63	606	2.57	04
NDOUKHOURA PEULH I	92	812	3.44	04
NDOUKHOURA PEULH II	82	634	2.69	06

NDOYENE	112	853	3.62	06
POTOU TANGOR	82	735	3.12	04
SANTHIE	29	295	1.25	01
SEBI-PONTY	259	2332	9.90	13
DOUGAR YAM	53	461	1.95	02
TOTAL	**3 135**	**23 549**	**100**	**162**

TABLEAU 8: REPARTITION SPATIALE DE L'ECHANTILLON A DIAMNIADIO
Source : Données de l'ANSD en 2013
Conception : Alfousseynou Sow

Les enquêtes réalisées sur la zone périphérique ont touché 631 ménages. En faisant le cumul des questionnaires réalisés sur les communes de l'emprise, en plus de celles de la périphérie, il ressort que 1 242 fiches d'enquête ont été administrées aux ménages. Ces enquêtes-ménages concernent uniquement les données quantitatives du premier site de la zone d'étude. Elles sont complétées par les données quantitatives de Diass, le deuxième site de la zone d'étude.

3.2.3. La collecte des données quantitatives de terrain dans la commune de Diass

La collecte des données dans la zone de Diass et alentours (l'emprise de l'aéroport et le site de recasement de Kessoukhate situés dans la commune de Keur Moussa) est réalisée par le cabinet GREDAT, quatre étudiants dans le cadre de leurs mémoires de Master 2 en plus de quatre rapports de terrain réalisés par les étudiants de Master 2 de l'UFR-SI de l'université de Thiès où nous intervenons en qualité d'enseignant-chercheur-associé. Les étudiants Boubacar Sow et Romuald Tine de l'UCAD ont respectivement soutenu leurs mémoires (sous ma direction) sur les thèmes suivants : les mutations économiques et socio-spatiales de Diass et les impacts des déguerpissements sur la zone de recasement de Kessoukhate située sur l'emprise de l'aéroport. Deux autres étudiants, Fatoumata Sow et Fatou Yade, ont travaillé respectivement sur les externalités de l'aéroport international Blaise Diagne (AIBD) et les enjeux fonciers à Diass. Les étudiants de l'université ont travaillé par groupe à l'échelle des villages de la commune de Diass. Ces mémoires et rapports de recherche au niveau Master 2, réalisés dans des thématiques choisies par nous-même et en rapport avec l'étude, ont permis de disposer de données fiables.

3.2.3.1. Enquêtes réalisées par Fatoumata Sow sur les externalités de l'AIBD

L'échantillon est réalisé sur la base des données statistiques recueillies lors du recensement général de la population et de l'habitat, de l'agriculture et de l'élevage (RGPHAE) par l'ANSD en 2013. Toutefois, le choix des ménages s'est fait sur la base des densités démographiques et la position des ménages concernés. Le projet AIBD a affecté 1 868 ménages á Diass, et 385 ménages á Keur Moussa. Parmi les populations affectées par le projet on peut citer :

Nº	**Villages**	**Habitants**	**Ménages**	**Échantillons**	**Pourcentage**
1	Diass	6 381	735	62	40%
2	Boukhou	2 432	300	25	16%
3	Kholpa	796	89	7	4%
4	Kirène	2 020	222	19	12%
5	Packy	1 451	164	14	9%
6	Thicky	3 613	358	30	19%
	Total	**16 693**	**1 868**	**157**	**100%**

TABLEAU 9: REPARTITION SPATIALE DE L'ECHANTILLON SUR LE SITE DE KESSOUKHATE ET DIASS
Source : *ANSD, RGPHAE, 2013*
Conception : Fatoumata Sow

Le Tableau 9 représente l'ensemble des villages enquêtés au niveau de la commune de Diass. L'échantillon de 157 ménages est réparti sur les villages se trouvant sur l'emprise de l'AIBD.

3.2.3.2. La collecte des données quantitatives réalisée par Fatou Yade sur les enjeux fonciers dans la commune de Diass

Elle consiste à poser des questions à des individus sur la base d'un questionnaire standardisé. L'enquête a privilégié le choix d'un échantillon restreint et d'un échantillon représentatif, avec des pas de sondage clairement définis. Le choix de l'échantillon est fait en fonction du rythme d'occupation du sol. Ainsi, les ménages sont choisis sur la base d'un échantillonnage aléatoire avec un taux de sondage de 15 % sur l'effectif total.

VILLAGES	POPULATION	CONCESSION	MENAGE
BANDIA BAMBARA	573	49	54
BANDIA SESENNE	666	41	63
BOUKHOU	2432	142	300
DAGGA	1709	42	191
DIASS	6 381	368	735
GANDOUL	793	25	83
KANDAM	1 945	217	292
KHOLPA	796	24	89
KIRENE	2 020	88	222
MBAYARD	966	65	101
NDIOROKH NDOUTANE	421	13	42
PACKY	1 451	31	164
RAFFO	478	13	56
SAMEKEDJ	1 479	28	148
THICKY	3 613	145	358
TOGLOU OUOLOF	1 403	127	157
TOGLOU SERERE	3 269	96	340
TOTAL	**30 395**	**1 514**	**3 395**

TABLEAU 10: LA REPARTITION DEMOGRAPHIQUE DE LA POPULATION DE DIASS EN 2013
Source : Direction des Statistiques Démographiques et Sociales, 2013
Conception : Fatou Yade

Il est à noter que le village de Ndiorokh Ndoutane, inscrit sur la base de données de l'ANDS (voir Tableau 10), n'est pas de la commune de Diass, mais de celle de Sindia. Par contre, le village de Mbourokh Mbambara ne figure sur la base de données de l'ANSD alors qu'il fait partie des villages officiels de Diass. Pour réajuster les données de l'étude, le village de Ndiorokh a été amputé de la base et celui de Mbourokh Mbambara condensé dans le gros village de Kandam (voir Tableau 11).

Village	Nombre de Ménages	Fréquence en %	Echantillon
BANDIA BAMBARA	54	1,6	3
BANDIA SESSENE	63	1,87	3
BOUKHOU	300	8,92	14
DAGGA	191	5,69	9
DIASS	735	21,85	35
GANDOUL	83	2,46	3
KANDAM	292	8,68	14
KHOLPA	89	2,64	4
KIRENE	222	6,60	9
MBAYARD	101	3	4
PACKY	164	4,89	8
RAFFO	56	1,67	3
SAMKEDJI	148	4,40	6
THICKY	358	10,67	17
TOGLOU OULOF	157	4,68	8
TOGLOU SERERE	340	10,14	16
TOTAL	**3 363**	**100**	**162**

TABLEAU 11: REPARTITION SPATIALE DE L'ECHANTILLON A DIASS
Source : ANSD, 2013
Conception : Fatou Yade

3.2.3.3. Collecte des données quantitatives, réalisées par Romuald Tine sur les villages déplacés de Kessoukhate

La technique d'échantillonnage a ciblé spécifiquement les villages affectés par la libération de l'emprise de l'aéroport AIBD de Diass (voir Tableau 12). Ce sont les villages de Kessoukhate, Kessoukhate-centre, Mbadate et Kathialick. Actuellement, ils sont dans des mutations profondes à cause des déguerpissements qui ont perturbé les activités traditionnelles, culturelles et économiques.

Les données statistiques de la base proviennent du plan de réinstallation révisé et complété par celles des autorités locales (commune, chefs de villages et délégués de quartiers). Cela a permis de réactualiser la base des données de l'ANSD qui était

incomplète, par exemple, le nombre de ménages par hameau n'était pas mentionné alors que ceux-ci avaient gardé leurs noms d'origine.

Localités	Ménages	Fréquence en %	Échantillon
Kessoukhate du site	123	36	39
Mbadate	63	18	20
Kathialick du site	46	13	16
Kessoukhate restant	38	12	14
Kathialick restant	73	21	25
TOTAL	**343**	**100**	**114**

TABLEAU 12: REPARTITION DE L'ECHANTILLON SUR L'EMPRISE DE L'AEROPORT AIBD
Source : ANSD, 2013
Conception : Romuald tine en 2017

3.2.3.4. La collecte des données quantitatives par Boubacar Sow sur les mutations socioéconomiques à Keur Moussa et Diass

La collecte des données concerne uniquement les communes de Diass et Keur Moussa. Elles sont les plus affectées par les travaux de construction de l'aéroport international Blaise Diagne. Alors, la répartition des 38 000 personnes affectées par le projet se présente comme suit :

- ✓ À Kessoukhate-centre, Mbadate et Kathialick, dans la commune de Keur Moussa, le nombre de personnes affectées est estimé à 2 661 habitants.
- ✓ Dans les villages de Kirène et Diass, les plus frappés par la perte des terres agricoles et pastorales, la population affectée est estimée à 8 401 habitants.
- ✓ Au total, nous avons travaillé sur la base de 1 693 ménages (la population mère), soit 11 062 habitants. Avec la méthode de Bernoulli, un échantillon de 296 ménages est retenu avec une marge d'erreur de 10 %.
- ✓ Le pas de sondage est de 3. Cela a permis une bonne représentativité des données et un aperçu global de tous les besoins exprimés par les ménages.

N°	Villages	Nombre de ménages	Ménages à enquêter
01	Site de recasement	343	36
02	Diass commune	435	44
03	Boukhou	199	24
05	Kirène	200	25
06	Thicky et Packy	264	30
06	Toglou wolof et sérère	252	41
	TOTAL	**1693**	**200**

TABLEAU 13: REPARTITION DE L'ECHANTILLON DANS LES VILLAGES DE DIASS ET KEUR MOUSSA
Source : ANSD (recensement 2013).
Conception : Boubacar Sow

Au total, 200 fiches d'enquête ont été administrées aux ménages de Diass et Keur Moussa dans le cadre de l'étude sur l'analyse des enjeux fonciers sur les terres agricoles et pastorales de Diass (voir Tableau 13). Il s'y ajoute les rapports de recherche réalisés dans quatre villages de la commune de Diass par les étudiants de l'université de Thiès. Ce sont les villages de Boukhou, Diass, Kirène et Toglou qui ont été choisis. Le travail de collecte des données quantitatives s'est poursuivi sur l'emprise de la forêt classée de Thiès, le troisième et dernier site de notre zone d'étude.

3.2.4. La collecte des données quantitatives sur l'emprise de la forêt classée de Thiès (Allou Kagne)

Ce travail de terrain est effectué par nous-même avec l'appui des étudiants de l'UFR-SI de l'université de Thiès et de deux étudiants de l'UCAD (Ibra Gueye Ndoye et Ndiaye Samb) dans le cadre de la réalisation de leur mémoire de Master 2 en géographie, sous ma direction. Les données quantitatives de terrain sont collectées uniquement au niveau de l'emprise située dans la commune de Thiès. Les étudiants de Thiès ont effectué des enquêtes complémentaires sur toute l'emprise, notamment dans les communes de Fandène, Mont Rolland et Pout. L'extension est faite pour mieux appréhender les niveaux d'empiétement sur l'emprise forestière de Thiès. Le nombre d'enquêtes réalisé sur ce site est de 776. Ces fiches d'enquêtes sont administrées exclusivement aux ménages du quartier de Mbour 4, les plus affectés par les déguerpissements.

3.2.4.1. Enquêtes de terrain réalisées par Ibra Gueye Ndoye sur l'emprise de la forêt classée de Thiès

Les quartiers ayant empiété sur les limites de la forêt classée de Thiès sont Mbour 4, Dakar II et Dakar I. Malgré tout, on constate que quelques résidents détiennent, à titre exceptionnel, des titres de propriété dûment délivrés par les autorités compétentes. Ainsi, l'enquête porte sur 550 ménages comme le présentent les Tableaux 14 et 15

Nom des quartiers	Population	Nombre de ménages
ROUTE DE DAKAR I	1 755	248
MBOUR 4	1 262	169
ROUTE DE DAKAR II	804	133
TOTAL	**3 821**	**550**

TABLEAU 14: PRESENTATION DES QUARTIERS ENQUETES
Source : Ibra Gaye Ndoye CISSE, mémoire de master 2, AGUA 2017.

La formule de Bernoulli est utilisée pour le calcul de la taille de l'échantillon avec une marge d'erreur de 10 %. L'échantillon de 226 est réparti dans les quartiers par un tirage aléatoire.

Nom des quartiers	**Nombre de ménages**	**Nombre de ménages enquêtés**
ROUTE DE DAKAR I	248	*102*
MBOUR 4	169	*69*
ROUTE DE DAKAR II	133	*55*
TOTAL	**550**	**226**

TABLEAU 15: REPARTITION SPATIALE DES MENAGES ENQUETEES SUR L'EMPRISE DE LA FORET A THIES OUEST
Source : Ibra Gaye Ndoye CISSE, mémoire master 2, AGUA 2017.

L'observation de terrain est une étape fondamentale en géographie et particulièrement dans le cadre de cette étude où les sites sont hétérogènes et éloignés. Cette prospection a permis de voir l'organisation, la configuration et la structure des quartiers et d'interroger le paysage et les structures agraires, de même l'occupation spatiale de l'emprise des forêts classées. Par rapport à la méthodologie adoptée, des outils de collecte des données quantitatives ont été utilisés pour la vérification des hypothèses de recherche. La variabilité des indicateurs et l'organisation de la recherche ont fortement impacté le contenu des questionnaires. Par conséquent, la collecte s'est déroulée sans grande

difficulté. Il était possible de croire que les personnes enquêtées étaient habituées à cette épreuve ou qu'elles avaient déjà leurs réponses en tête. Aucun incident n'a été observé sur le terrain et l'adhésion des populations s'est révélée remarquable.

3.2.4.2. La collecte des données quantitatives réalisée par Ndiaye Samb dans la commune de Thiès ouest.

Les données des Tableaux 16 et 17 proviennent d'une série de questions adressée aux chefs de ménages de la commune de Thies Ouest. Le questionnaire a permis de vérifier nos hypothèses et d'avoir beaucoup d'informations sur la problématique de l'empiétement de l'emprise de la forêt classée de Thiès par les populations riveraines de la commune de Thiès ouest. Le choix du site n'est pas fortuit, car, d'après les informations préalables recueillies auprès des populations, certains quartiers de la commune se trouvent sur l'emprise de la forêt. D'ailleurs, une grande partie de la superficie communale est dans l'espace de la forêt classée qui se rétrécit au profit d'une population hégémonique et conquérante. Cette réduction de l'espace forestier est due aussi à la présence des sociétés extractives et du champ de tirs de l'armée sénégalaise.

Quartiers	**Concessions**	**Ménages**	**Populations**
Mbour 4	165	169	1 262
Thies None	290	328	2 568
TOTAL	**455**	**497**	**3 830**

TABLEAU 16: REPARTITION SPATIALE DE LA POPULATION DE THIES OUEST
Source : Données de l'ANSD, 2013
Conception : Ndiaye Samb, 2018

C'est à partir des données du tableau 16 que l'échantillon est calculé. La méthode de Bernoulli (**N = (1,96) ² x N / (1,96) ² + [L² x (N-1)]**) a permis d'avoir un échantillon de 44 ménages dans les quartiers de Mbour 4 et Thiès None.

Quartiers	**Ménages**	**Fréquences**	**Echantillon**
Mbour 4 et Thiès None	497	100	44
TOTAL	**497**	**100**	**44**

TABLEAU 17: REPARTITION DE L'ECHANTILLON DANS LES QUARTIERS DE MBOUR 4 ET THIES NONE
Source : données de l'ANSD, 2013
Conception : Ndiaye Samb, 2018

L'étude a mobilisé 2 385 fiches d'enquêtes administrées dans les trois sites de crispation. Elle est complétée par celles collectées par les étudiants de Thiès dans leurs rapports de recherche.

3.3. La collecte des données qualitatives dans les trois (3) sites de crispation

La collecte des données qualitatives est réalisée sur les trois sites de la zone d'étude. Ainsi, nous avons pu rencontrer et interviewer 61 personnes de fonctions et localisations différentes (voir les Tableaux 18 à 25). Les outils de collecte utilisés à cet effet sont administrés à des personnes ressources. Dans chaque zone d'étude, nous avons pu réaliser des guides d'entretiens, des focus-groupes et des interviews pour la mobilisation des informations qualitatives, indispensables à la vérification des hypothèses. Ce sont ces données qualitatives qui complètent les données quantitatives.

3.3.1. La collecte des données qualitatives sur l'emprise de l'autoroute à péage

3.3.1.1. La collecte des données qualitatives 18 à réalisées par Aissata Thiam dans la commune de Guinaw-rail-sud

N°	Personne interrogée	Fonction	Lieu	Date
1	Daouda Mamadou Gueye	Responsable de tous les collectifs des PAP	Site de recasement de Tivaoune Peulh	14/11/2018
2	Souleymane Faye	Coordonnateur des PAP de Guinaw-rail-sud	Guinaw-rail-sud	25/10/2018
3	Saliou SEYE	Secrétaire Municipal de Guinaw-rail-sud	Hôtel de ville de Guinaw-rail-sud	24/12/2018 12h 50mn
4	Aminata SYLLA	Responsable/femmes de Tivaoune Peulh	Site de recasement de Tivaoune Peulh	14/11/2017 14h 17mn
5	Malick Diop	Chef du bureau des Recettes Fiscales	Hôtel de ville de Guinaw-rail-sud	24/12/2018 12h 30mn
6	Mame Safiatou Diamil Gueye	Sociologue chargée du social à l'APIX	Les locaux de l'APIX à Pikine	08/5/2017 16h 05mn
7	Fadiara CAMARA	Ex-secrétaire municipal Guinaw	Hôtel de ville de Guinaw-rail-sud	27 Mars 2018 à 12 h

TABLEAU 18: PERSONNES RESSOURCES RENCONTREES A GUINAW-RAIL-SUD
Conception : Aissata Thiam, 2018

3.3.1.2. Collecte des données qualitatives réalisée par Coumba Ndiaye dans la commune de Tivaoune Diacksao

N°	NOM	FONCTION	DATE
1	Mor DIENG	Chef guichet M/TER/DAKAR	13/12/2018
2	Aliou SOW	Chef de quartier de Tivaoune	27/11/2018
3	Assane DIALLO	Chef de quartier de Diacksao 2	27/11/2018
4	Ndiogou NIANG	Chef de quartier de Diacksao 1	26/11/2018
5	Habib NIANG	Chef de quartier de Lamar	29/11/2018

TABLEAU 19: PERSONNES RESSOURCES RENCONTREES A TIVAOUNE DIACKSAO
Conception : Coumba Ndiaye, 2018

3.3.1.3. La collecte des données qualitatives réalisée par Mariétou Sy Gueye dans la commune de Diamaguène Sicap Mbao

N°	**Identifiant**	**Fonction**	**Lieu de l'entretien**	**Date**
1	Alassane Bâ	Coordinateur APIX MSA Mbao/ Autoroute à péage.	APIX de Diamaguène Sicap Mbao	02/08/2018
2	Ndiogou Niang	Secrétaire municipal de Diamaguène Sicap Mbao	Mairie de Diamaguène Sicap Mbao	02/08/2018 24/10/2018
3	Moussa Diallo	Archiviste à la direction générale de l'APIX	Direction de l'APIX	27/07/2018
4	Mouhamed Faye	Président commission domaniale Tivaouane Peul	Hôtel de ville Tivaouane Peul	30/10/2018
5	Babacar Diouf	Chauffeur du Président du collectif des PAP	Hôtel de ville Tivaouane Peul	30/10/2018
6	Aly Ndiouk	Chef de quartier Cheikh Anta	Son domicile	13/11/2018
7	Alassane Moussa Dia	Chef de quartier Fass Mbao1	Son domicile	13/11/2018
8	Abdou Ndiaye	Chef de quartier Darou Miname	Son domicile	24/11/2018
9	Siméon Sarr	Chef de quartier Léona Diamaguène	Son domicile	24/11/2018
10	Ndiaga Fam	Chef de quartier Medina Marene	Son domicile	13/11/2018

11	Gora Fam	Chef de quartier Taïf 1 sud	Son domicile	13/11/2018
12	Souleymane Thiam	Chef de quartier Darou Rahmane 3 A	Son domicile	24/11/2018
13	Gora Diop	Chef de quartier Darou Salam 1	Son domicile	13/11/2018

TABLEAU 20: PERSONNES RESSOURCES RENCONTREES A DIAMAGUENE SICAP MBAO
Conception : Mariétou Sy Gueye, 2018

3.3.1.4. La collecte des données qualitatives réalisée par Souadou Ba dans la commune de Sangalkam

N°	Prénom et Nom	Fonction	Lieu de l'entretien	Date
1	Souka Diouf	Chef de village de Sangalkam	Chez Souka Diouf, Sangalkam	Mercredi 12 décembre 2018
2	Mamadou Thiombane	Chef de village de Ndiakhirate	Chez lui Ndiakhirate	Jeudi 13 décembre 2018
3	Omar Diop	Chef de village de Noflaye	Chez Omar Diop, Noflaye	Vendredi 14 décembre 2018
4	Amadou Ba	Secrétaire municipale de Sangalkam	Municipalité de Sangalkam	Mercredi 12 décembre 2018
5	Daouda Ba	Rapporteur de la commission domaniale	Municipalité de Sangalkam	Mercredi 12 décembre 2018
6	Omar Diallo	Promoteur immobilier	Chez Omar Diallo, Ndiakhirate	Jeudi 13 décembre 2018
7	Mouhamed Soumaré	Responsable des stocks d'Atlantic Sea Food	Atlantic Sea Food, Noflaye	Vendredi 14 décembre 2018

TABLEAU 21: PERSONNES RESSOURCES RENCONTREES A SANGALKAM
Conception : Souadou Bâ, 2018

3.3.1.5. Collecte des données qualitatives réalisée par Mame Diarra Diouf dans la commune de Diamniadio

N°	Identifiant	Adresses	Fonction	Date
1	Pape Moussa	Diamniadio, route de Mbour	Président conseil communal de la jeunesse de Diamniadio	11/12/2017 à 11h30mn
2	Abdou Ndiaye	Diamniadio sud	Secrétaire municipal	11/12/2017 à 13h10mn

3	Ibrahima Beye	Déni Babacar Diop	Adjoint au maire et Président de la commission domaniale	04/12/18 à 9h 00mn
4	Cheikh Niang	Diamniadio route de Mbour	Délégué de quartier de Diamniadio route de Mbour et Président des chefs de quartier	05/12018 à 11h 20mn
5	Mamadou Diop	Déni Malick Gueye	Agriculteur	05/12/2018 à 16h30mn
6	Ousseynou Gueye	Déni Ndiarkhathie	Chef de quartier de Déni Ndiarkhathie	05/12/2018 vers 18h

TABLEAU 22 : PERSONNES RESSOURCES RENCONTREES A SANGALKAM
Conception : Ndiakhate Ndiaye, 2018

Au final, 63 guides d'entretien ont été réalisés sur l'emprise de l'autoroute à péage dont 20 par nous-mêmes, 38 par les étudiants (voir les tableaux) et 5 au niveau de la zone de recasement de l'APIX. D'autres entretiens ont par ailleurs été réalisés à Diass

3.3.2. La collecte des données qualitatives dans les communes de Diass et Keur Moussa

3.3.2.1. Collecte des données qualitatives réalisée par Fatou Yade sur les enjeux fonciers

N°	Prénom	Nom	Profession	Date et heure
1	Cheikh Tidiane	Diouf	Adjoint au maire de Diass	15/11/2018 à la mairie de Diass
2	Bathie	Sène	Président commission domaniale	15/11/2018 à la mairie de Diass
3	Abdoulaye	Ndour	Chef de village de Thicky	A son domicile à Thicky
4	Ousmane	Diouf	Chef de village de Gandoul	28/11/2018 à 11h 35mn à son domicile à Gandoul
5	Ibrahima	Ba	Agent de sécurisation foncière à ACCES	10/12/ 2018 à 09h 45mn au siège de l'ACCES à Sindia
6	Ibrahima	Ndiaye	Sous-préfet de Sindia	10/12/2018 à 12h 07mn à la Sous-préfecture de Sindia
7	Moussa	Faye	Chef de village de Kholpa	30/12/2018 à 13h au village de Kholpa
8	Babacar	Thiandoum	Chef de village de Mbayard	30/11/2018 au village de Mbayard

TABLEAU 23: PERSONNES RENCONTREES A DIASS A PROPOS DES CONFLITS FONCIERS
Conception : Fatou Yade, 2018

3.3.2.2. Collecte des données qualitatives réalisée par Romuald Tine sur l'emprise de l'aéroport AIBD et le site de recasement de Kessoukhate (Commune de Keur Moussa)

N°	Prénom et nom	Fonction	Date
1	Aliou Ciss	Chef de village Kessoukhate	29/11/2018
2	Aliou Faye	Chef de village Mbadate	30/11/2018
3	Ndiéré Ciss	Chef de village Kessoukhate site	29/11/2018
4	Abdoulaye Fall	Conseiller municipal Keur Moussa	25/11/2018
5	Adama Seck	Président des GPF de Kessoukhate	26/11/2018
6	Mbaye Faye	Chef de village de Kathialick	28/11/2018
7	Mr Niang	Sous-préfet de Pout	03/12/2018
8	Biram Sylla Khouma	Président commission domaniale	29/11/2018
9	Aissatou Diop	Secrétaire municipal Keur Moussa	30/11/2018
10	…….	Adjoint au Maire Keur Moussa	29/11/2018
11	Momar Ciss	Maire de Keur Moussa	03/12/2018

TABLEAU 24: PERSONNES RENCONTREES AU SITE DE KESSOUKHATE ET A KEUR MOUSSA
Conception : Romuald Tine, 2018

À Diass et Keur, plus d'une dizaine d'entretiens ont été administrées à des personnes ressources, dont huit réalisés par Fatou Yade et onze par Romuald Tines dans le cadre de leurs mémoires de Master 2 en géographie à l'UCAD. Le reste du travail est complété par l'étude diagnostique réalisée par le GREDAT, par les rapports de recherche des étudiants de l'UFR-SI de Thiès et par le mémoire de recherche de Fatoumata Sow.

3.3.3. La collecte des données qualitatives réalisée par Ndiaye Samb sur l'emprise de la forêt classée de Thiès et dans la commune de Thiès ouest

Dans le cadre de la réalisation de son mémoire de Master 2, sous notre direction de recherche, Ndiaye Samb a effectué une collecte des données qualitatives dans la commune de Thiès ouest et dans les services déconcentrés de la région. Il a pu rencontrer et discuter cinq personnes ressources, de profil, de fonction et de lieu différents

N°	Prénoms et nom	Fonction	Thème	Date et Lieu
1	Mr Aliou SOW	Maire de la commune de Thiès Ouest	Gestion municipale	29/11/2018 Mairie de Thiès ouest
2	Mr Mouhamed FABOURE	DRH de la commune de Thiès Ouest	Foncier et finance locale	29/11/2018 Mairie Thiès ouest
3	Mr Babacar NDIAYE	Géomaticien	Cadastre et conflit foncier	28/11/2018 au Cadastre Thiès
4	Mr Ndeury DIAW	Commandant service des eaux et forêts de Thiès	Forêt de Thiès et conflit foncier	Avril et juillet 2018 à Thiès
5	Commandant DIOP	Chef du service des eaux et forêts de Thiès	Forêt de Thiès et conflits d'usage	2018 à Thiès

TABLEAU 25: PERSONNES RENCONTREES AU NIVEAU DE L'EMPRISE DE LA FORET CLASSEE DE THIES
Conception : Ndiaye Samb, 2018

Outre la collecte des données qualitatives réalisée par Ndiaye Samb, les étudiants de l'UFR-SI de Thiès ont réalisé trente entretiens sur l'emprise de la forêt classée de Thiès, précisément dans les communes de Thiès ouest, Mont Rolland, Fandène et Pout. Ils sont administrés à des personnes ressources dont des élus locaux, des chefs de services et des notables.

3.4. Le traitement des données de terrain

C'est l'ultime phase de la méthodologie de recherche. Toutes les données collectées grâce au logiciel Sphinx ont été traitées par le cabinet et les étudiants afin de faire ressortir les résultats sous forme de tableaux, de graphiques, figures, de courbes et de données statistiques. Quant aux données qualitatives, elles sont exploitées et présentées sous forme d'encadré ou en italique pour servir de témoignages, d'illustrations et de vérification des hypothèses de l'étude.

Nous avons procédé à une large revue documentaire, dans un premier temps, pour faire l'état des lieux de la recherche sur les thématiques abordées dans l'étude. Plusieurs ouvrages ont été consultés lors des prospections dans les centres de recherche nationaux et internationaux (France).

Cette démarche a permis de comprendre la manière dont les conflits fonciers sont abordés au Sénégal et dans le monde. Alors, il fallait mettre le focus sur ce qui reste à faire afin de garantir un caractère original aux résultats de la recherche. Nous avons beaucoup misé sur l'originalité afin que les résultats puissent répondre aux attentes des sciences sociales et éclairer sur la problématique de la gestion foncière et des conflits fonciers inhérents au Sénégal, voire contribuer à les désamorcer.

La collecte des données qualitatives et quantitatives est réalisée dans les trois sites de crispation de l'interface Dakar-Thiès-Mbour, avec des outils appropriés, dont le questionnaire et le guide d'entretien. Au total, 2 385 questionnaires et 61 entretiens, appuyés sur des guides d'entretien, ont été réalisés pour cette étude. Le travail de prospection a été facilité par la disponibilité des données démographiques de l'ANSD, la méthode d'échantillonnage de Bernoulli et l'usage des logiciels comme le Sphinx. Les résultats sont présentés sous forme de tableaux, de graphiques, de figures et de courbes.

Conclusion de la première partie

Une entrée par la problématique de l'étalement urbain dans les villes du sud, corrélée aux effets de la périurbanisation, de la gentrification et du néo-ruralisme, privilégie des réflexions fécondes sur les relations entre la ville et la campagne et le fonctionnement des aires urbaines en Afrique. Le gonflement rapide des villes d'Afrique subsaharienne et la migration des fronts urbains sur l'arrière-pays des villes soulèvent des problématiques qui préoccupent les décideurs publics et toutes les disciplines des sciences sociales, en particulier, la géographie.

L'économie de la revue documentaire a révélé, *a priori*, des inquiétudes de la part des pouvoirs publics en charge de la gestion des explosions urbaines et des conflits induits par ces dynamiques. Cette situation débordante devient de plus en plus confuse, dans un contexte dominé par la ville en ébullition (Bergel et Millot, 2019) et la ville conflictuelle (Desponds et Auclair, 2016). De quoi s'interroger sur l'avenir des villes du sud où le foncier est devenu une véritable pomme de discorde. Qui gère le foncier en Afrique ? Quels sont les modes et les mécanismes de gestion du foncier en Afrique Noire ? Si les réflexions sur le rapport entre le territoire et le conflit s'imposent (Melé, 2013), les interrogations sur la politique foncière en Afrique subsaharienne s'affirment (Mansion et Broutin, 2012). Les défis à relever sont donc considérables !

En faisant le rapprochement entre l'étalement urbain et le conflit foncier, le cas de Dakar s'est révélé pertinent comme champ de recherche à investiguer. La démarche s'intéresse au conflit dans le contexte sénégalais depuis l'époque coloniale jusqu'à nos jours. Le rôle des premiers géographes français dans la compréhension et la gestion des conflits fonciers au niveau du bassin arachidier permet de mettre cette problématique dans une perspective historique. Toutefois, la passivité des géographes sénégalais sur la question ne se justifie guère, compte tenu de l'énormité des enjeux suscités à l'échelle nationale. Mises à part les contributions de Cheikh Bâ (1986) et Jacques Bugnicourt (1975), les publications scientifiques portant sur les conflits restent rares. Ces conflits sont plus abordés par les chercheurs étrangers (Delville, 2000) que par les principaux concernés qui se limitent à des articles de presse, des thèses et des mémoires.

L'étude entend mettre la lumière sur les conflits d'aménagement et la gestion du foncier au Sénégal. Elle se fonde sur des cas pratiques pour poser la problématique de l'étalement

urbain de Dakar et la dynamique territoriale induite, comme un facteur de reconversion des terres en milieu rural. L'étude du conflit met à contribution les littérateurs africains qui l'ont abordée de manière séquentielle. Elle débouche sur l'opportunité de justifier le choix du sujet, de faire son cadrage scientifique et d'élaborer des outils de recherche adaptés.

Cette partie constitue le socle du protocole de recherche, car elle dégage les bases fondamentales de l'étude sur le plan scientifique. De la formulation des hypothèses, ressort une méthodologie qui s'articule autour de la revue littéraire et la collecte des données qualitatives et quantitatives. Une épreuve fastidieuse mais indispensable pour la vérification des hypothèses de la recherche. Notre revue documentaire a permis de circonscrire les différents axes thématiques de l'étude dans le contexte exclusivement africain. L'exploitation des ouvrages aboutit à une redéfinition de certains paradigmes et une orientation des réflexions sur la manière dont les questions liées à l'étalement urbain et aux conflits fonciers sont abordées en Afrique et au Sénégal. L'étalement urbain met en péril les aires protégées dont les emprises sont régulièrement menacées par les fortes poussées démographiques et les urbanisations incontrôlées, les deux étant liées (Vernière, 1977). L'étude se structure autour de trois axes thématiques qui sont :

- ✓ Etalement urbain et conflit d'aménagement : cas de l'emprise de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio, notamment sur le tronçon sis au département de Pikine ;
- ✓ Etalement urbain et conflit foncier : cas des terres agricoles et pastorales de la commune de Diass située au cœur du triangle aggloméré Dakar-Thiès-Mbour ;
- ✓ Etalement urbain et conflit foncier : cas de l'occupation spontanée de l'emprise de la forêt classée de Thiès à Mbour 4 dans la commune de Thiès ouest.

L'objectif principal de l'étude est de miser sur l'originalité et de répondre aux attentes de la communauté scientifique sur la gestion proprement dite des conflits fonciers au Sénégal. Pour ce faire, la collecte des données de terrain est réalisée au niveau de la zone d'étude avec des outils appropriés, dont 2 385 questionnaires et 61 entretiens. La prospection est facilitée par la méthode d'échantillonnage de Bernoulli, généralement utilisée dans le cadre de cette étude. Grâce aux logiciels de collecte et de traitement des informations, dont le logiciel Sphinx, tous les résultats de la recherche sont condensés et

présentés dans les parties précédentes sous forme de tableaux, de graphiques, de figures, de courbes, de cartes, d'histogrammes, etc.

La deuxième partie de la thèse aborde les dynamiques territoriales engendrées par l'étalement urbain à la périphérie de Dakar. Usant de la méthode par superposition de cartes, l'objectif est de montrer le rapport entre l'étalement urbain et l'émergence d'une interface métropolitaine. La conurbation n'est-elle pas impulsée par la réalisation des grands projets de l'État ? Cette partie propose une analyse approfondie des types de conflits fonciers observés dans la zone de confluence Dakar-Thiès-Mbour et justifie le choix raisonné des trois sites de la zone d'étude.

Deuxième partie : LA METROPOLISATION DE DAKAR : ÉTALEMENT URBAIN ET EMERGENCE DU TRIANGLE DAKAR, THIÈS ET MBOUR

Introduction de la deuxième partie

Cette deuxième partie est exclusivement réservée à l'étude du phénomène d'étalement urbain de la région de Dakar et à ses enjeux au sein du triangle d'agglomération Dakar-Thiès-Mbour. La problématique de l'étalement urbain agite les sciences sociales depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. Jean Pierre Paulet (2009)[22] qualifie ce phénomène de « problème majeur ». L'histoire récente des villes africaines renseigne que le phénomène est inhérent à l'urbanisation rapide et mal contrôlée. Le phénomène préoccupe autant l'historienne Catherine Coquery-Vidrovitch (1988) qui s'interroge sur « la ville africaine ou la ville en Afrique ? ». Sans vouloir émettre un jugement péjoratif, elle s'inscrit dans la même logique de pensée que Max Derruau (1961) qui soutient que « les villes d'Afrique Noire sont de création coloniale ». En effet, l'étalement urbain de Dakar est tributaire d'un héritage colonial en « perte de vitesse » et d'une métropolisation soutenue par une politique d'aménagement du territoire désarticulée.

L'étalement de Dakar s'inscrit dans une logique territoriale que nous étudions, ici, à travers une démarche cartographique dynamique. L'étude diachronique s'avère opportune, notamment la méthode par superposition de cartes qui permet de faire un suivi régulier de la migration du front urbain, depuis le centre-ville jusqu'à la périphérie. Très inspiré par le modèle de Walter Christaller (1933) la centralité se « noie » au cœur de notre analyse spatiale inscrite sur une dimension temporelle de trente ans, entre 1990 et 2020. Ce procédé permet d'observer le phénomène en tenant compte de la variabilité des indicateurs régissant le fonctionnement et l'existence des espaces naturels et anthropiques (le bâti, la végétation, l'eau, les sols nus, etc.). Selon Philippe Subra (2016), « Le conflit n'est pas seulement le produit d'un projet : il naît de la rencontre entre un projet et un territoire[23] ».

[22] Jean-Pierre Paulet, (2009), L'étalement urbain : le problème majeur. Chapitre 8 - Dans le manuel de géographie urbaine, p. 181-202

[23] Philippe Subra. (2016) L'analyse des conflits d'aménagement : enjeux, acteurs, modes d'action, représentations Chapitre 3, dans *Géopolitique locale*, p. 63-84.

Par rapport à l'organisation de cette partie, le contenu est subdivisé en trois chapitres :

- ✓ Chapitre 1 : L'étalement urbain de Dakar et des villes périphériques de Sangalkam et Diamniadio ;
- ✓ Chapitre 2 : les enjeux fonciers induits par l'étalement sur la vie des habitants de l'interface Dakar-Thiès-Mbour ;
- ✓ Chapitre 3 : Le choix des zones de crispation.

Chapitre 1 : Etalement périphérique ou métropolisation de Dakar ?

Si, aujourd'hui la question de l'étalement préoccupe de plus en plus les pouvoirs publics et les chercheurs en sciences sociales, la métropolisation en demeure, vraisemblablement, une autre. La première question s'apprécie à travers l'expansion de la trame urbaine vers la périphérie de la ville (la couronne urbaine) tandis que la deuxième met en jeu la fonction de commandement exercée par la ville sur son arrière-pays. C'est dans ce contexte précis que l'étude s'oriente vers la structuration et l'organisation spatiale de sa zone périurbaine et ses enjeux. La densité est un facteur naturel d'étalement qui conduit le raisonnement vers le choix de deux indicateurs que sont la surface et la démographie. L'autre aspect déterminant de l'analyse spatiale est la forme géographique de Dakar. De fait, cette caractéristique a attiré notre attention parce que le sens de l'étalement suit une trajectoire rectiligne et unidirectionnelle allant du centre à la périphérie. Le gonflement des villes du sud trouve ses racines dans une démographie en pleine croissance et une urbanisation galopante, même s'il existe d'autres facteurs à explorer dans l'étude.

1. L'étalement urbain de Dakar et la réduction des espaces naturels

À la fois dans le temps et dans l'espace, les villes africaines expriment non pas un état de fait, mais une dynamique, spatiale et sociale, en constante évolution, où les relations entre la population urbaine et son environnement se structurent en fonction d'un certain nombre de volontés (politiques et sociales) et de contraintes (écologiques, technologiques, idéologiques)[24]. Comment la démographique peut-elle amorcer une dynamique territoriale à Dakar et impulser les bases d'une métropolisation progressive et irréversible ?

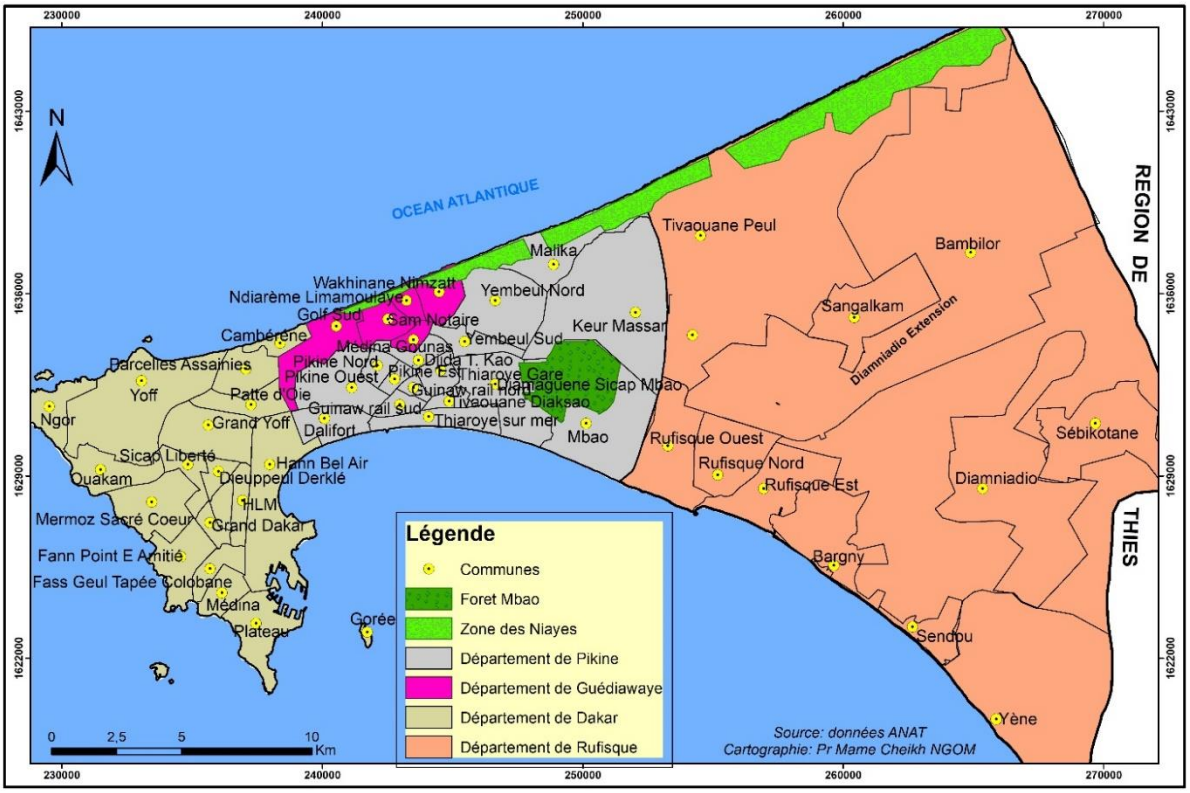
1.1. Dakar, la ville coloniale de la presqu'île du Cap-Vert

À l'image des grandes villes d'Afrique au sud du Sahara, notamment par rapport à leur histoire récente, la ville de Dakar est de création coloniale (Derruau, 1986). Elle est créée en 1857 par les autorités coloniales françaises. Pinet Laprade a amorcé le processus de son urbanisation par la construction du port. À côté de la zone urbanisée subsistaient des villages traditionnels Lébous situés sur la frange maritime. La création de la Médina, en

[24] Voir Coquery-Vidrovitch Catherine : « Villes coloniales et histoire des Africains ». In *Vingtième Siècle*, revue d'histoire N°20, octobre-décembre 1988, p. 49-73.

1914, a été la première extension de la ville. Ainsi, en 1932, fut mis en place le premier réseau de transport urbain. La création de la Société immobilière du Cap-Vert (SICAP) ainsi que celle de la Société nationale des habitations à loyer modéré (SNHLM) a accéléré le processus d'étalement avec la mise en œuvre de nouveaux lotissements destinés à la classe moyenne. En 1955, la superficie urbanisée était d'environ 30 km^2 pour une population estimée à 214 000 habitants.

Dakar et Pikine forment aujourd'hui une conurbation très densément occupée, découlant des lotissements effectués par les promoteurs immobiliers privés et publics (SICAP et SNHLM), surtout avec le projet des parcelles assainies, qui s'étendait sur plus de 400 ha. Les Départements sont presque totalement occupés. Seule Rufisque dispose encore de réserves foncières habitables. L'extension future de la ville va se faire sur l'espace rural, créant du coup des conflits fonciers, ce qui posera un problème d'arbitrage entre les différentes fonctions. Le Plan directeur d'urbanisme de Dakar, horizon 2025, privilégie l'habitat et non la fonction économique. Ainsi, toute la zone rurale des Niayes, sera urbanisée à l'horizon du Plan.



CARTE 3: LE DECOUPAGE ADMINISTRATIF DE LA REGION DE DAKAR
Source : Données ANAT, 2020
Conception : Mame Cheikh Ngom assisté par Aliou Goudiaby de l'ANAT, 2021.

Au plan géographique (voir Carte 3), la ville de Dakar se présente comme « le nez » du visage sénégalais. C'est la partie la plus occidentale de l'Afrique et ses coordonnées géographiques se présentent ainsi :

- Latitude : 14°41.622′ nord ;
- Longitude : 17°26.6436′ ouest ;
- Zone UTM : 28 P, X : 236804.98112908, Y : 1625872.8193838.

Le paradoxe de la ville de Dakar est qu'elle occupe une superficie relativement faible sur laquelle vit une population très élevée. Avec ses 550 km^2, soit 0,35 % du territoire national, la taille démographique de la ville est de 3 137 196 habitants en 2013, soit 34 % de la population sénégalaise. La macrocéphalie de Dakar se confirme par sa forte densité de population qui est de 5 704 habitants au km^2 en 2013. La ville de Kédougou, située au Sénégal oriental, couvre une superficie de 16 896 km^2 (30 fois plus grande que Dakar) alors que sa population en 2014 est de 156 351 habitants (ANSD, 2014), soit 20 fois moins que celle de Dakar. Malgré la politique de décongestionnement adoptée par l'Etat à travers le pôle urbain de Diamniadio, la ville de Dakar concentre les principales activités du secteur tertiaire et assure en même temps sa fonction de commandement territoriale, d'où son processus de métropolisation. En effet, nous constatons que cette densité est « horizontale » mais pas « verticale » à l'image des grandes villes de Tokyo, Paris et New York. Donc l'étalement rapide de Dakar ne dépend pas de sa densité mais plutôt d'une urbanisation horizontale comme il apparaît sur la Photo 9.

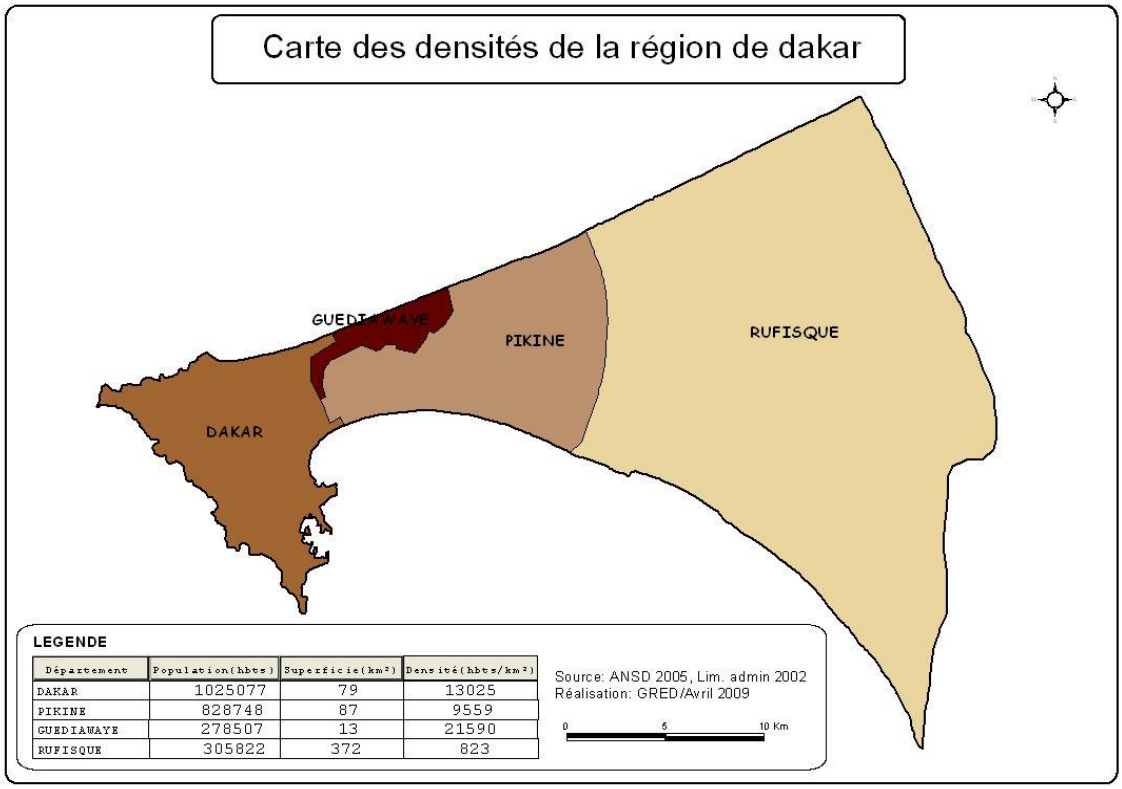


Photo 9: Vues aériennes des villes de Pikine à Dakar et Tokyo au Japon
Source : Villes africaines: Du quartier indigène au bidonville (rfi.fr)., consulté en 2020.
Que voir à Tokyo en une semaine - Blog de voyage (quelbeaumonde.com), consulté en 2020

La croissance rapide des villes d'Afrique poserait moins de problèmes si leur évolution urbaine reposait sur l'adoption et l'aménagement de villes verticales. La population de la région dakaroise est inégalement répartie (voir Carte 4). Ces disparités sont inhérentes au rythme progressif de l'occupation du sol dans l'aire urbaine. Les données du Tableau 26 s'appuient sur le recensement de 2002 (ANSD) et permettent de suivre l'évolution démographique en 2013. Les données récentes de la démographie (situations économiques par région publiées par l'ANSD) existent mais notre choix porte sur les données des recensements.

	Effectif	%	Km²	%	**Hbt / km²**
Dakar	1 025 077	42,05	78,7	14,3	**13 025**
Pikine	828 748	33,99	86,7	15,8	**9559**
Guédiawaye	278507	11,42	12,9	2,3	**21 590**
Rufisque	305 822	12,54	371,7	67,6	**823**
Ensemble région	**2 438 154**	**100**	**550**	**100**	**4 433**

TABLEAU 26: REPARTITION SPATIALE ET DEMOGRAPHIQUE DE LA REGION DE DAKAR EN 2002
Source : thèse de Mame Cheikh Ngom, 2009



CARTE 4: LES DENSITES DE LA REGION DE DAKAR
Source : Données ANSD, 2006
Réalisation : GRED, 2009

Les réformes administratives et territoriales de 1996 ont découpé la région de Dakar en quatre départements : Dakar, Pikine, Rufisque et Guédiawaye et 43 communes d'arrondissement. Chaque département est érigé en ville et les communes d'arrondissements sont ainsi répartis : Dakar (19), Pikine (16), Guédiawaye (5) et Rufisque (3). Mais le découpage « politicien » de la région a engendré des conflits de compétences entre les collectivités territoriales voisines.

La configuration de la région de Dakar, ancienne région du Cap-Vert, présente une morphologie urbaine assez particulière qui ne permet pas une forme d'étalement concentrique. Sa position géographique, excentrée sur la façade occidentale du continent africain, montre que la région est limitée au nord, à l'ouest et au sud par l'océan Atlantique. Cette disposition naturelle constitue le soubassement du processus d'étalement de la presqu'île de Dakar sur une trajectoire rectiligne et unilatérale qui relie la capitale sénégalaise aux autres régions du pays. Nous allons exploiter les cartes d'occupation du sol de Dakar entre 1990 et 2010, pour observer la dynamique territoriale et la réduction des espaces naturels au profit des activités anthropiques représentées sur la carte sous forme d'icônes ou de bâtis.

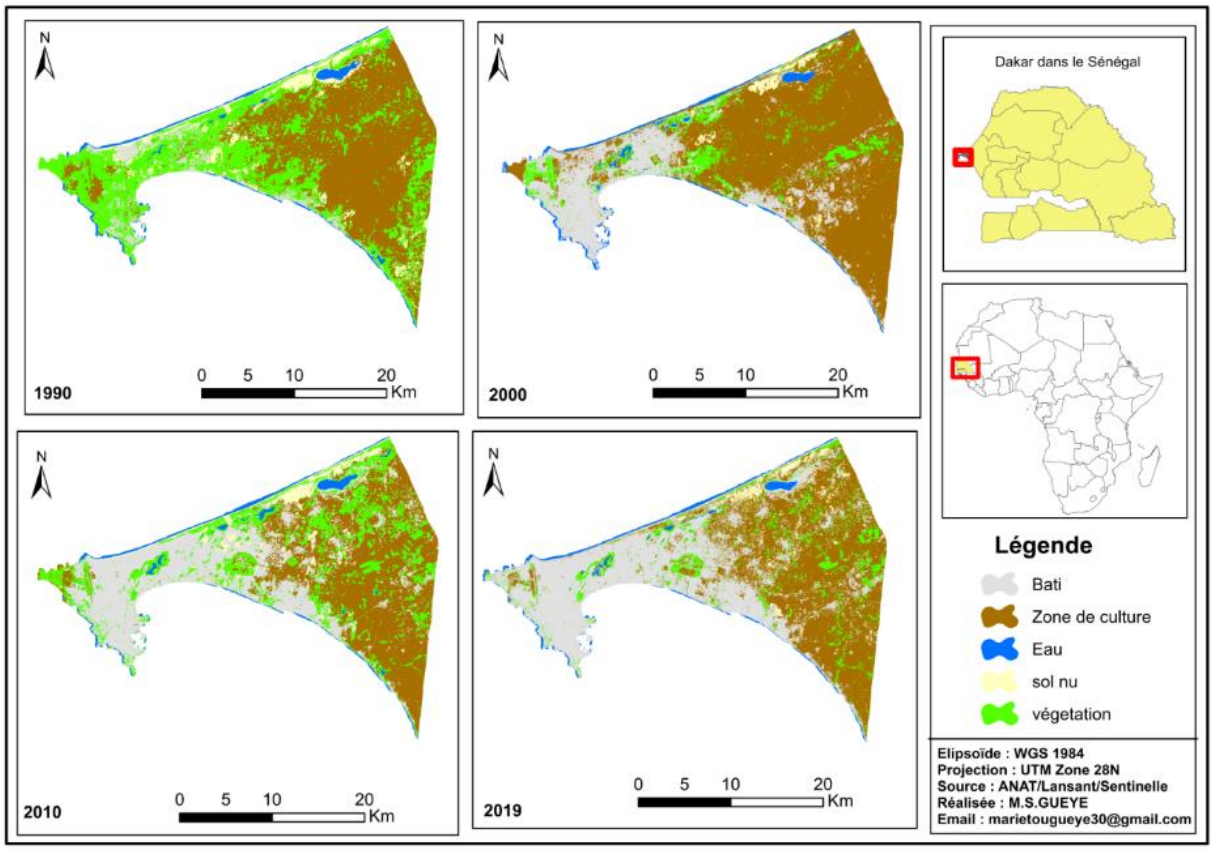
1.2. L'étalement urbain de Dakar et la réduction des espaces naturels

Il est évident que la planification est la base de toute politique d'aménagement du territoire. Par rapport à cela, nous pouvons affirmer sans ambages, qu'au Sénégal plusieurs documents de planification ont été réalisés pour la région de Dakar et ses environs. Cette volonté confirme le processus de métropolisation qu'Assane Seck (1970) avait annoncé dans sa thèse : « Dakar, métropole ouest africaine ». Nous constatons des « courts-circuits » et un manque de coordination dans l'exécution des plans, pourtant bien pensés et bien élaborés. Mamadou Gueye (2006) précise : « *Un atelier de validation du plan directeur d'urbanisme de Dakar a été ouvert hier par le ministre de l'Urbanisme et de l'aménagement du territoire. Avec ce plan, la région du Cap-Vert pourra rivaliser avec les villes modernes du monde en termes d'occupation de l'espace, d'équipements sanitaires et socio-éducatifs et d'infrastructures routières, ferroviaires et maritimes* »[25].

[25] DAKAR HORIZON 2025 : Un plan d'urbanisme pour 5 millions d'habitants. Par : Mamadou Gueye dans *L'observateur* du 27 septembre 2006

Dix ans après l'adoption de ce plan, un autre est adopté en 2016, sans qu'un bilan préalable ou une évaluation rétrospection des activités déjà programmées, n'aient été réalisés. « Le plan directeur de développement urbain de Dakar et environs à l'horizon 2035, adopté en janvier 2016, s'inscrit dans la vision d'une ville d'hospitalité caractérisée par un cadre de vie confortable, des communications faciles et un processus de création innovant, qui sera inclusive, durable, compétitive et solidaire ». S'agit-il de « greffe » ou de plan complémentaire ? En tout cas, les programmes se chevauchent.

Les documents de planification réalisés par le pouvoir colonial au Sénégal, avaient pour objectif d'exclure les indigènes de la ville. Cette perception est restée ancrée chez les gens bien après la colonisation. L'insuffisance des ressources permettant de mettre en œuvre les projets prévus, le non-respect des règles de servitude et de construction, la non-implication des populations qui ont perçu l'urbanisme comme un moyen de domination et d'exclusion ne respectant pas leurs coutumes, ont été à l'origine d'un développement spatial désordonné et extensif. Ce désordre spatial fait dire à Marc Vernière (1977), dans son ouvrage intitulé « Dakar et son double », qu'il s'agit d'une urbanisation accélérée à deux vitesses. En effet, cette dualité spatiale est loin d'être réglée, car les zones périurbaines sont constituées par des zones régulières dominées par des cités résidentielles et des zones irrégulières où se développent la spontanéité et la précarité.



CARTE 5: L'OCCUPATION DU SOL DE LA REGION DE DAKAR ENTRE 1990 ET 2019
Conception : Mame Cheikh Ngom et Mariétou Gueye, thèse, 2021
Source : ANAT/Landsat/Sentinelle

La carte d'occupation du sol de 1990 (voir Carte 5) renseigne sur la morphologie urbaine de Dakar, dominée par une large couverture végétale et une faible surface du bâti. Il est évident que la croissance du bâti entraine nécessairement la régression des espaces naturels dont la végétation et l'eau. Cette période est marquée par l'échec des politiques d'ajustement structurel et leurs corollaires. L'accentuation de la crise s'est soldée au Sénégal par la dévaluation du franc CFA, l'année invalide de 1994, les licenciements abusifs, la privatisation des sociétés nationales et l'adoption de nouvelles réformes administratives et territoriales dans le domaine de la décentralisation (la régionalisation de 1996). Elle coïncide avec le début de la colonisation des terres de la banlieue par les sociétés immobilières et surtout par l'émergence de nouvelles cités résidentielles dans les arrondissements de Thiaroye et Niayes. Cette nouvelle tendance avait pour but de contourner les difficultés liées à la raréfaction des terrains nus au niveau du centre-ville de Dakar et aussi au renchérissement du prix au mètre carré dans le marché foncier.

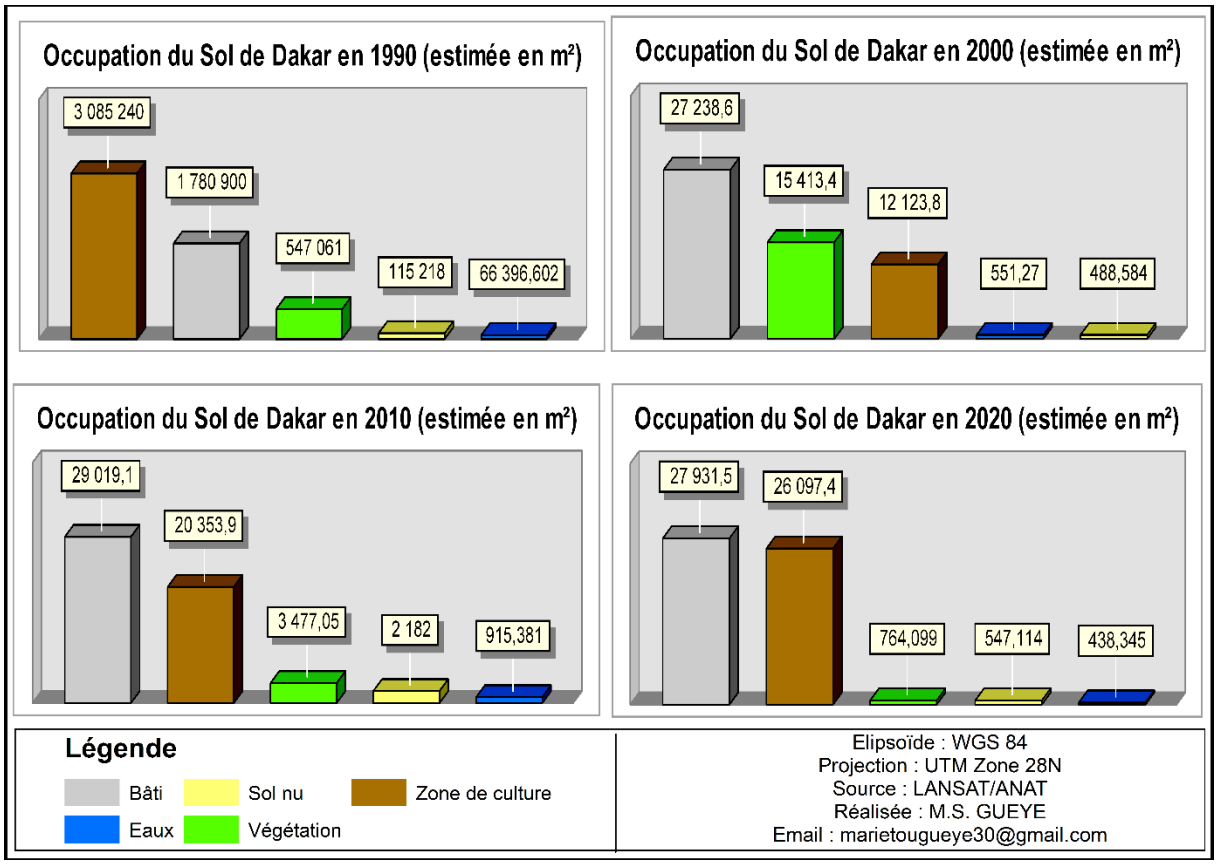


FIGURE 2: ETUDE DIACHRONIQUE DE L'OCCUPATION DU SOL DE LA REGION DE DAKAR
Conception : Mame Cheikh Ngom et Mariétou Gueye, 2021
Source : LANSAT/ANAT

Toutes ces assertions trouvent leurs explications dans l'exploitation de la carte d'occupation de Dakar entre 1990 et 2000. Ce repère de date est choisi pour l'analyse des dynamiques naturelles et anthropiques qui sont tributaires de la progression ou de la régression des paramètres inhérents au sol, au bâti, à la végétation et à l'eau. Le rapport entre ces éléments permet de suivre cette évolution. Le choix des trames de couleurs sur l'espace urbain dakarois est une stratégie qui mène vers une étude comparative. Sur la carte de 1990, l'espace est dominé par la couleur verte (la végétation) et la couleur marron qui représente les zones de cultures. Ce sont de véritables indicateurs pour l'observation de la dynamique territoriale et les mutations induites. Les pourcentages de sols nus, du bâti et de l'eau, pour diverses raisons, sont faibles en 1990. Mais dix ans après, c'est-à-dire en 2000, il y a un revirement de la situation avec des tendances qui se dessinent sur le territoire (voir Figure 2).

Le bâti (au centre et à l'ouest) et les zones de culture (à la périphérie de la région) prennent le dessus sur les autres modes d'occupation du sol que sont la végétation, l'eau

et les sols nus. La lecture des données de ces deux cartes montre que l'étalement urbain est devenu une réalité incontestée à Dakar. Avec la régression progressive des espaces naturels, dont les causes sont anthropiques et politiques, en plus de l'étalement linéaire de la surface du bâti, la région plonge dans un rythme de croissance urbaine continu et irréversible. Le volontarisme d'État, surtout avec les déguerpissements des populations vers la banlieue dakaroise, en est le fondement.

Ainsi, le Décret N° 2010-439 du 6 avril 2010 abroge et remplace le décret N°88-74 du 18 janvier 1988 qui fixe le barème du prix des terrains nus et des terrains bâtis, applicables en matière de loyer. Le prix des biens immobiliers en vente à Dakar est marqué par une forte volatilité. En effet, selon les quartiers et les zones, la demande est plus importante et l'offre plus limitée. De même, certains quartiers comme ceux du centre-ville sont plus réputés pour la construction et la vente de biens haut de gamme. Pourquoi les prix affichés sont-ils plus élevés comparés à ceux des autres offres disponibles dans les autres quartiers où l'on ne vend que des immeubles plus anciens et moins luxueux ?

Comme nous l'avons remarqué sur la carte et à travers les données statistiques, les zones de culture et le bâti prennent le dessus sur la végétation, les sols nus et les zones d'eau. Cette tendance est quasi irréversible et se voit nettement sur les cartes diachroniques. Voyons de manière détaillée, comment la démographie, l'économie et le social concourent à l'étalement ?

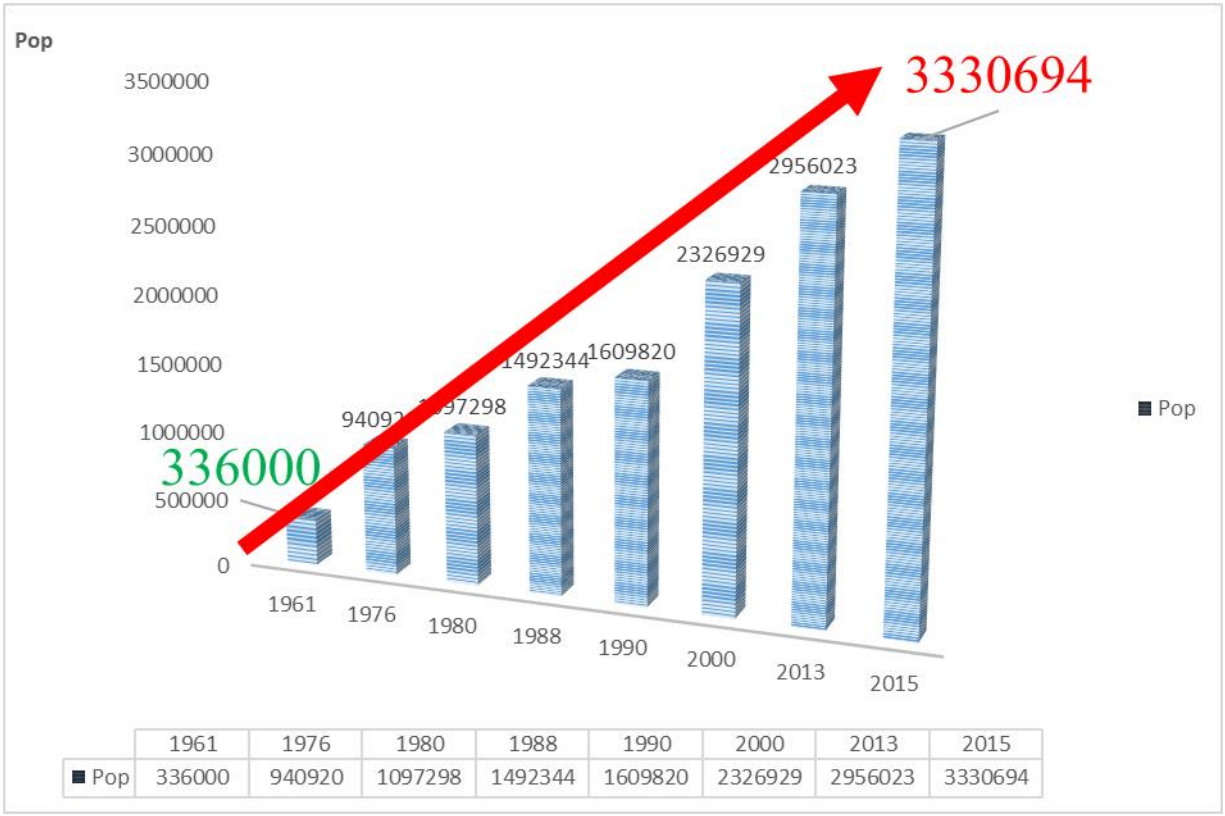
1.3. L'étalement urbain tracté par la démographie, l'économie et le social

L'étalement urbain ne peut se faire sans les facteurs démographiques, économiques et sociaux. Il est évident que ces facteurs ont impulsé les bases des expansions territoriales mais ils ont aussi posé des problèmes environnementaux dont de la régression des espaces naturels.

1.3.1. Le croit démographique comme moteur de l'étalement urbain à Dakar

La région de Dakar se caractérise par une croissance démographique rapide et une urbanisation accélérée. Ce sont les principales empreintes des villes de l'Afrique subsaharienne. Toutefois, la capitale sénégalaise ne constitue pas une exception en regard des fonctions qu'elle a eu à occuper durant l'époque coloniale et son rayonnement dans la

partie occidentale du continent. Les causes du boom démographique s'expliquent par l'accroissement naturel de la population, le déséquilibre de la balance migratoire et les effets de l'exode rural. Quelle lecture peut-on faire de l'évolution démographique de la région de Dakar entre 1961et 2015 ?



	1961	1976	1980	1988	1990	2000	2013	2015
Pop	336000	940920	1097298	1492344	1609820	2326929	2956023	3330694

GRAPHIQUE 1: LA CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE DE LA REGION DE DAKAR (1961-2015)
Source : Agence nationale de la Statistique et la Démographie du Sénégal

Le Graphique 1 illustre clairement l'évolution de la population de Dakar entre 1961 et 2015. Elle est passée de 336 000 en 1961 à 3 330 694 en 2015, soit une augmentation de 10 %. Cette forte poussée démographique est à l'origine d'une urbanisation endémique et mal maîtrisée. Les villes-capitales des pays africains sont des vitrines qui attirent par leur modernité et leur niveau de développement économique. Cependant, les mauvaises politiques d'aménagement du territoire héritées du pouvoir colonial ont créé des disparités en matière d'organisation spatiale. La macrocéphalie urbaine devient alors l'une de ses principales caractéristiques. Le gonflement urbain n'est plus un phénomène à arrêter en Afrique parce qu'il est strictement lié à l'étalement. L'agglomération dakaroise est sujette à un étalement urbain, avec l'échec des politiques de planification du

développement urbain et la déréglementation du marché du foncier et de l'immobilier, qui ont été sources d'exclusion des populations à faible revenu (Ndiaye, 2015)[26].

Au milieu du XXe siècle, la région de Dakar se trouve confrontée à une vague de fond. Sa croissance démographique est sans précédent. Bien que le taux de croissance ait ralenti, les prévisions étaient de 2,7 % par année entre 1976 et 2001. Ce changement très rapide de la population de Dakar est le résultat de plusieurs facteurs qui ont conduit à un boom urbain. Ces facteurs sont notamment un taux de natalité élevé de la population, une baisse considérable de la mortalité. Cela est dû à une percée dans la technologie médicale et à l'attrait de la capitale sur les ruraux et les citoyens des autres villes des pays limitrophes.

Ce sont les migrations à cycle saisonnier qui amènent à Dakar un nombre important de ruraux actifs libérés par la saison sèche. Et ces derniers, avec les mauvaises conditions agricoles, peuvent être tentés de rester plusieurs années en ville. De ce fait, le séjour peut devenir plus long lorsque le migrant trouve un emploi stable dans la capitale, car il bénéficie alors d'une une meilleure condition de vie que celui qu'il avait au village.

Au plan urbanistique, la région de Dakar peut être découpée en six ensembles :

- ✓ Le Plateau, lieu de naissance de la « ville coloniale » est aujourd'hui le centre administratif ;
- ✓ Le Grand Dakar qui accueille notamment les quartiers populaires de la Médina et du Grand Dakar ;
- ✓ Les « cités » HLM et Sicap ou logements produits par les Sociétés immobilières ;
- ✓ Les zones résidentielles ou grands standings de Fann, du Point E et des Almadies ;
- ✓ La banlieue proche constituée des Parcelles Assainies, de Pikine et de Guédiawaye et Thiaroye ;
- ✓ La banlieue lointaine de Malika-Keur Massar qui prolonge la ville de Rufisque en grignotant la couronne rurale de l'agglomération.

En termes de dynamique urbaine, il faut relever trois aspects importants :

- Le ralentissement de l'exode rural qui a été durant la décennie1960/70 le principal moteur de la croissance urbaine (Vernière, 1977 ; Fall, 1986 ; MBow, 1992) ;

[26] Ndiaye Ibrahima (2015) : « Étalement urbain et différenciation socio spatiale à Dakar (Sénégal) », *Cahiers de géographie du Québec*, Volume 59, numéro 166, avril 2015

- Le redéploiement des populations de toute l'agglomération notamment celle des quartiers centraux de Dakar vers les nouvelles zones d'habitation de Keur Massar, Malika, Sangalkam.
- L'affirmation d'un projet de ville nouvelle autour de Diamniadio qui s'inscrit dans le cadre d'un projet porté par l'État du Sénégal

Les données statistiques de la population au Sénégal sont plus ou moins fiables, car l'ANSD fait beaucoup d'efforts pour mettre à jour ses bases de données et identifier les quelques biais. Ce problème persiste dans plusieurs pays du sud où les données sont souvent erronées. Avec les techniques de l'information et la communication (SIT, SIG, géomatique, etc.), la spatialisation des données est aujourd'hui évidente et par conséquent ne peut être considérée comme un alibi. Par exemple, la rotation décennale du recensement de la population au Sénégal n'est jamais constante. Les chiffres nous parlent mais on ne les écoute presque jamais. L'augmentation vertigineuse d'une population sur un territoire statique doit susciter des réflexions, notamment la capacité d'accueil et la prise en charge correcte des densités démographiques. Donc, la démographie est le principal facteur de l'étalement urbain, mais son rythme d'évolution dépend de l'occupation du sol horizontale et pavillonnaire dans la métropole dakaroise. Il existe d'autres facteurs déterminants à prendre en compte, comme celui de l'économie.

1.3.2. La croissance économique comme facteur d'étalement à Dakar

La rapide évolution économique de Dakar se mesure aussi par la centralité des grosses activités économiques (industries, transports, commerces, etc.) au niveau de la ville, ce qui dénote une macrocéphalie de l'économie sénégalaise à Dakar. La région de Dakar fournit plus de 55 % du Produit intérieur brut (PIB), soit 80 % des emplois commerciaux et industriels.

La concentration des grandes institutions politiques du pays (le Palais, l'Assemblée nationale et le Palais de Justice), des activités économiques (le port et l'aéroport), des activités du secteur tertiaire (les banques et les compagnies d'assurance) et les sièges des institutions internationales sont une des principales caractéristiques qui contribuent à l'attraction de Dakar et à en faire une ville de transit.

Cette concentration arbitraire et manifeste des emplois et des activités à Dakar est à l'origine de la monopolisation des richesses économiques du pays contrairement aux autres régions du pays. Les moyens de transport routier, naval et aérien participent au déplacement des Hommes, des biens et des services. Cette tendance, nourrie par ce qui peut être considéré comme une forme de favoritisme fonctionnel, secrète les disparités régionales et les déséquilibres territoriaux entre les différentes circonscriptions urbaines du pays. Mais elle est prise en compte dans la politique d'aménagement avec la création des pôles d'activités secondaires qui devraient contribuer au ralentissement de la migration vers Dakar. L'exode rural, une des conséquences de la sécheresse des années 70, a par ailleurs été l'un des moteurs de l'explosion urbaine de Dakar. La situation économique de la capitale constitue aussi une des causes de l'étalement.

L'occupation de la presqu'île par Pinet Laprade a amorcé le processus d'urbanisation. La zone urbanisée était contiguë au port de Dakar et s'étendait sur environ 1 km^2. À cette époque, la mixité sociale était présente avec la cohabitation des colons et des populations autochtones. De faible extension territoriale, cette ville piétonne avait la marche comme principal mode de déplacement. L'absence de moyens de transport motorisés déterminait ce type de configuration spatiale compacte. À côté de la zone urbanisée, subsistaient des villages traditionnels Lébous situés sur la frange maritime. La création de la Médina, en 1914, a été la première extension de la ville. Les populations autochtones ont été déportées vers le nouveau lotissement, séparé du quartier européen par un cordon sanitaire, et devenu aujourd'hui le quartier de Rebeuss.

Avec l'extension de la ville, les problèmes de transport urbain ont commencé à se manifester. L'allongement des distances à parcourir et l'utilisation de la marche comme principal moyen de transport rendaient les déplacements difficiles. Ainsi, en 1932, fut mis en place le premier réseau de transport urbain. Cette première expérience, qui provenait du secteur privé, voyait la création de la Compagnie sénégalaise de transport en commun (CSTC). Cette compagnie ne couvrait que les quartiers du Plateau et de la Médina. Les villages traditionnels avec l'absence de réseau viaire étaient exclus de cette desserte par les transports.

1.3.3. Les facteurs sociaux comme moteur de l'étalement urbain à Dakar

La création de la Société immobilière du Cap-Vert (SICAP) ainsi que de la Société nationale des habitations à loyer modéré (SNHLM) a accéléré le processus d'étalement avec la mise en œuvre de nouveaux lotissements destinés à la classe moyenne. En 1955, la superficie urbanisée était d'environ 30 km^2 pour une population estimée à 214 000 habitants. À la suite de la création de Pikine en 1952 par les autorités coloniales françaises dans le cadre de l'exécution de leur politique de décongestionnement de la capitale, Dakar devient bicéphale : le centre-ville et ses extensions, et la zone périphérique avec les occupations irrégulières.

Dakar et Pikine forment aujourd'hui une conurbation très densément occupée, découlant des lotissements effectués par les promoteurs immobiliers privés et publics (SICAP et SNHLM), surtout avec le projet des parcelles assainies, qui s'étendait sur plus de 400 ha. L'habitat dans ce continuum urbain est de type horizontal, avec très peu d'immeubles de très grande hauteur. Les seuls espaces inoccupés sont l'aéroport de Dakar [27], la zone des Niayes et la forêt de Mbao.

Les départements de la région de Dakar sont presque totalement occupés. Seul Rufisque dispose encore de réserves foncières habitables. L'extension de la ville se fera au détriment de l'espace rural et les conflits fonciers risqueront de compromettre l'arbitrage sur les fonctions de la ville. Le Plan directeur d'urbanisme de Dakar horizon 2025 privilégie plus l'habitat que les fonctions économiques. En conséquence, il faut s'attendre à une urbanisation « programmée » de la zone des Niayes à l'horizon du Plan. Le pôle urbain des Niayes en est déjà une parfaite illustration. Les projets urbains de l'interface Dakar-Thiès-Mbour prévoient des zones d'extension urbaine qui dérivent du centre-ville de Dakar comme le cas de la commune de Sangalkam.

[27] Situé à l'ouest, il est fermé avec l'ouverture de l'aéroport international Blaise-Diagne, de Diass. Les autorités prévoient d'en faire une zone d'affaires.

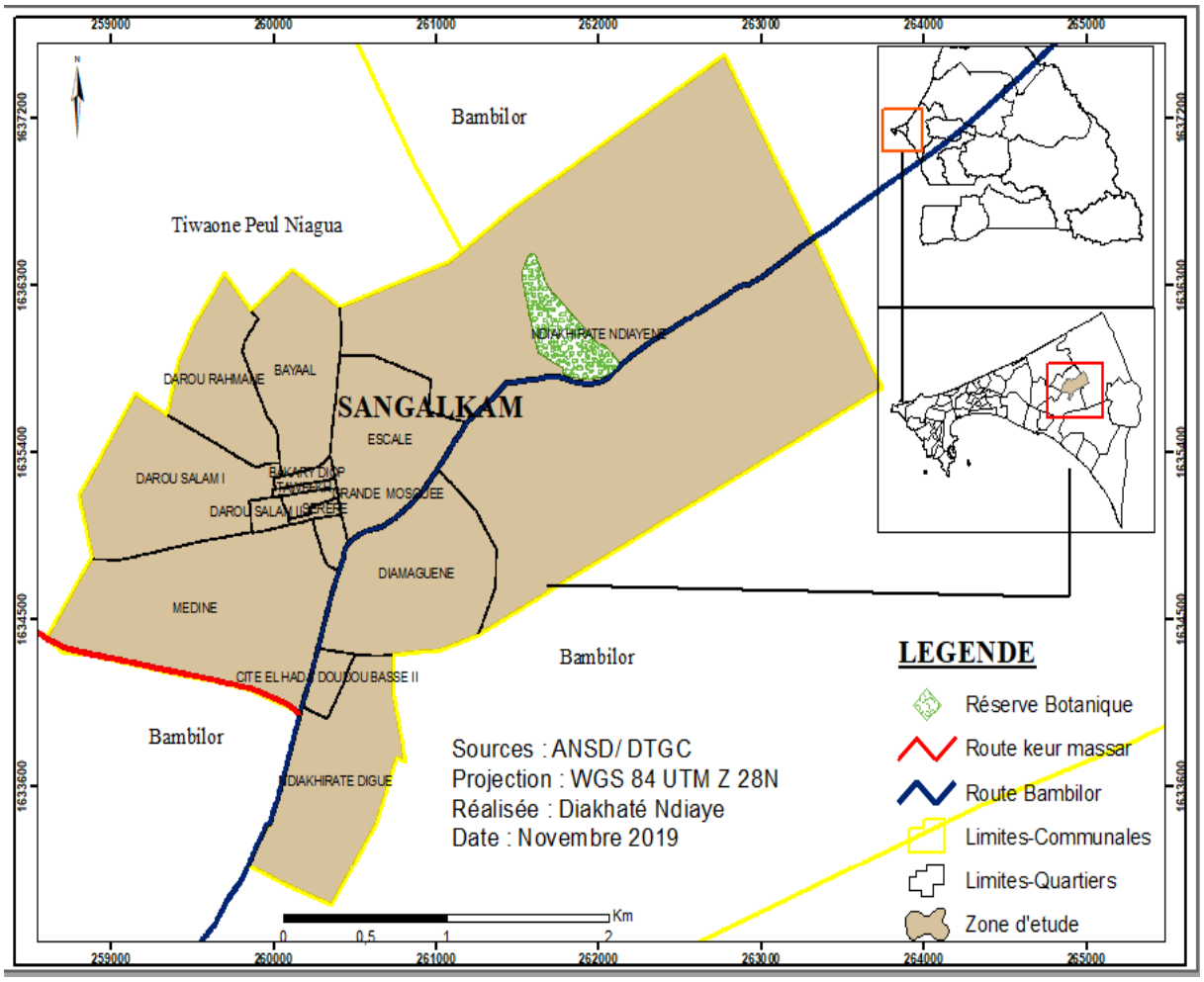
2. Étude diachronique de l'étalement à Sangalkam (1989-2019)

Nous avons pris l'option d'intégrer dans l'étude de l'étalement de Dakar, la partie située dans la zone périurbaine de la région. C'est une décision stratégique qui vise à renforcer notre prospection du phénomène. Elle s'intéresse aussi à son rythme d'évolution qui va du centre-ville vers la périphérie de l'agglomération. Donc, le choix n'est pas fortuit parce que la position géographique de Sangalkam et ses mutations socio-spatiales permettent d'observer les enjeux de l'étalement, la régression des espaces naturels et l'émergence de nouveaux espaces.

La commune de Sangalkam se localise dans la zone périurbaine de l'agglomération dakaroise et fait partie des anciens villages traditionnels Lébous de la presqu'île du Cap-Vert. Sangalkam dépend administrativement du département de Rufisque. Le choix de cette commune n'est pas fortuit. Il se justifie par sa position géographique et sa position intermédiaire entre le centre-ville et la périphérie. Pour comprendre l'étalement urbain de cette commune, les données des images satellitaires Landsat de 1989, 2010 et 2019 sont exploitées. La méthode utilisée relève du domaine de la télédétection et de la cartographie du sol. Elle se fonde sur une interprétation visuelle des images satellitaires infrarouges, des couleurs qui dépendent du comportement spectral du sol. La classification supervisée a permis l'identification des classes et la cartographie sur Arc-Map.

2.1. Sangalkam, une commune de la zone périurbaine de Dakar

Située à 38 km de la ville de Dakar, la commune de Sangalkam se trouve dans le département de Rufisque sous l'emprise de la commune de Bambilor. Elle s'étend sur une superficie de 18,59 km^2 pour une population de 11 915 habitants (ANSD, 2013) et est constituée de quatorze quartiers. La commune dispose d'une « réserve spéciale botanique de Noflaye » créée en 1957, qui couvre une superficie de 15,9 ha. C'est un sanctuaire botanique qui abrite plusieurs espèces forestières, dont des espèces guinéennes et Sub-guinéennes que l'on rencontre dans le sud du pays. Il se situe entre 17°20' de longitude ouest et 14°48' de latitude nord. Le Lac rose se trouve à proximité du territoire de l'ancienne communauté rurale de Sangalkam. Elle est limitée à l'Est, au Nord et au Sud par Bambilor et à l'Ouest par Tivaoune Peul et Niagua. Sangalkam est érigé en commune en 2011, à la suite de vives tensions entre les populations et l'État.



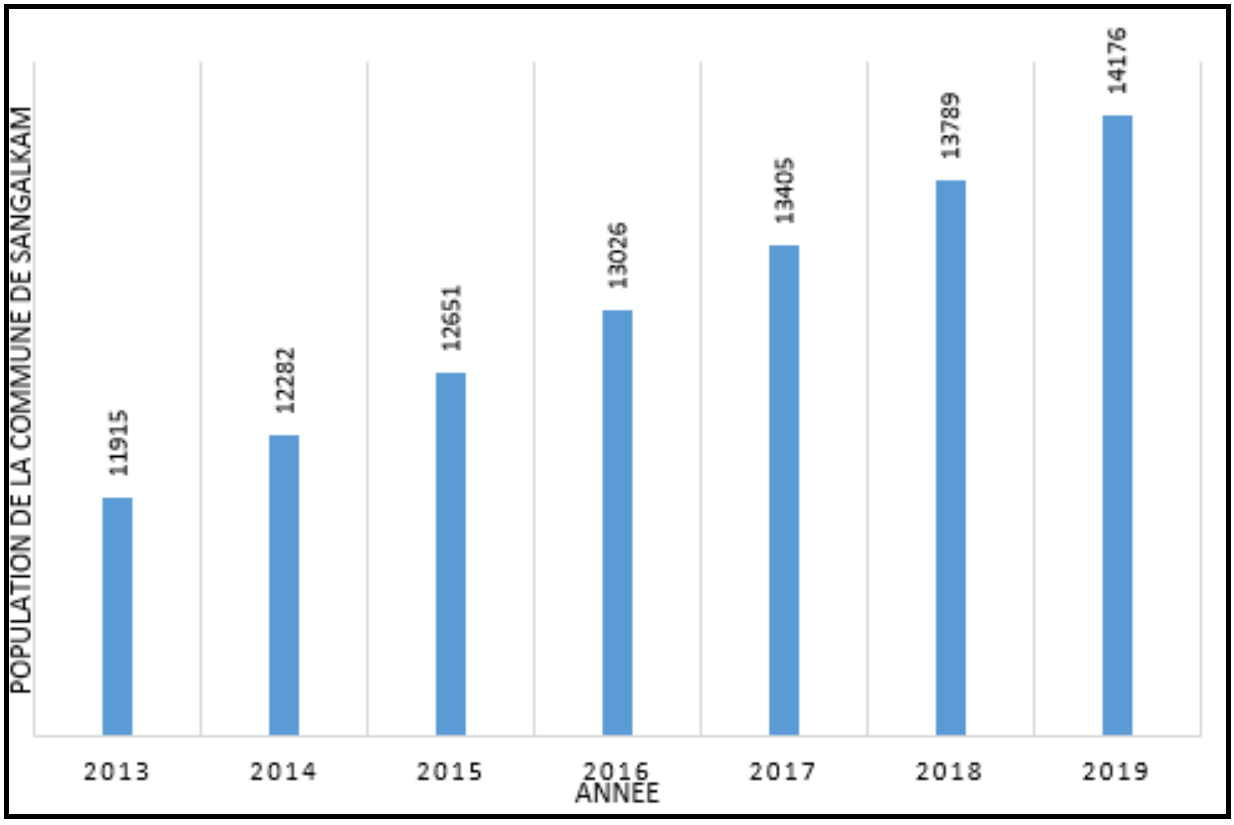
CARTE 6: LOCALISATION DE LA COMMUNE PERIURBAINE DE SANGALKAM
Conception : Ndiakhate Ndiaye, Mémoire Master 2 AGUA au Département de géographie, UCAD, 2020, p24.
Sources : ANSD/DTGC

Située aux franges de la région de Dakar, la commune de Sangalkam (voir Carte 6) suscite aujourd'hui beaucoup d'intérêts. Au cours de ces dernières années, elle a connu une très grande expansion spatiale, observable à travers les études diachroniques réalisées dans la commune entre 1989 et 2010. Cette fulgurante expansion territoriale résulte de la combinaison de plusieurs facteurs, dont la proximité de la capitale, la croissance démographique et les effets de la mondialisation.

2.1.1. Évolution et répartition spatiale de la population

Comparée à la tendance démographique à l'échelle nationale, la population de la commune de Sangalkam est dans une croissance plus ou moins continue. Les données statistiques publiées par l'ANSD révèlent que la population passe de 1 915 habitants en

2013 à 14 176 habitants en 2019 (voir Graphique 2). Cette forte évolution démographique repose sur la conjugaison des facteurs d'une urbanisation rapide de la localité et des flux migratoires.

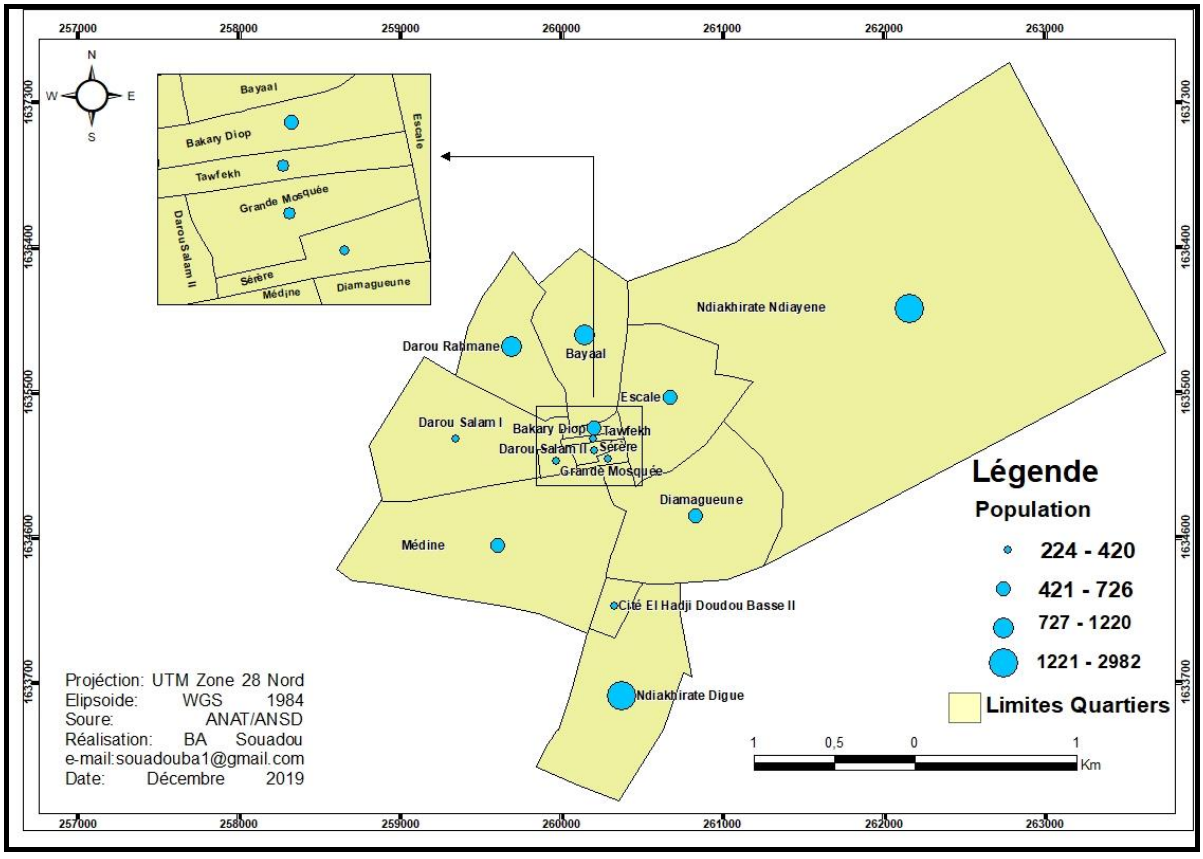


GRAPHIQUE 2: EVOLUTION DE LA POPULATION DE SANGALKAM ENTRE 2013 ET 2019
Conception : Souadou Ba, Mémoire Master 2 AGUA au Département de géographie, UCAD, 2020, page 30
Source : ANSD, 2013 ;2019

Le territoire de la commune de Sangalkam est découpé en trois gros villages ; il s'agit de Sangalkam, Ndiakhirate Digue et Noflaye. Toutefois, il y a lieu de préciser que ce présent découpage territorial est susceptible de changement avec les prochaines réformes en vue. Ces trois villages sont subdivisés en quatorze quartiers et leur population totale estimée à 14 176 habitants en 2019. La taille démographique globale cache des disparités, car les habitants sont inégalement répartis dans les différents villages de la commune.

Si la taille démographique était divisée de manière équitable entre les quatorze quartiers de la commune, la moyenne de la population par quartier serait de 851 habitants. Ce chiffre peut être retenu comme taille de référence dans l'analyse. La Carte 7 de la répartition démographique montre que les quartiers situés à l'intérieur de la commune se

font distinguer par leur superficie et la taille de leur population. Non seulement leurs territoires sont très émiettés, mais on y remarque aussi des tailles de population inférieures au seuil de référence moyenne. Elles sont comprises entre 200 et 400 habitants. C'est le cas de la cité El Hadji Doudou basse qui ne compte que 224 habitants et qui est, sans nul doute, le quartier le moins peuplé de la commune. Les quartiers périphériques de la zone d'extension sont plus peuplés. Il s'agit en particulier du quartier Ndiakhirate Digue avec une population de 2 982 habitants. Quant à eux, les quartiers Ndiakhirate Digue et Ndiakhirate Ndiobène (Noflaye) ont plus de 2000 habitants. Cela montre que les quartiers traditionnels (le noyau villageois) sont plus peuplés, tout en enregistrant des densités faibles à cause de l'étendue des surfaces culturales (les champs).



CARTE 7: REPARTITION DE LA POPULATION DE SANGALKAM PAR QUARTIER
Conception : Souadou Ba, Mémoire Master 2 AGUA au Département de géographie, UCAD, 2020, page 31
Source : ANAT/ANSD,2015

La répartition de la population de Sangalkam est inégale, car l'occupation du sol est faite en fonction de la date d'arrivée. Il est passé du statut de village à une commune de plein exercice. Sur la carte 6, les quartiers traditionnels se localisent à la périphérie de la commune. Généralement, le noyau villageois se situe au niveau du point central et

alimente la diffusion. Mais dans ce cas précis de Sangalkam, les quartiers anciens sont à la périphérie. Les quartiers de l'intérieur sont les plus récents et résultent de la production de lotissements dans le cadre de l'extension du village. Ils sont constitués de cités résidentielles modernes qui sont construites par les spéculateurs fonciers, les coopératives d'habitats ou par des Promoteurs immobiliers.

2.1.2. Les structures par âge, ethnies et religion de la population de Sangalkam

Les données statistiques de la population en 2013 montrent que les hommes sont plus nombreux que les femmes. Avec une population de 6 093 hommes et 5 822 femmes[28], le choix de la taille de l'échantillon montre une tendance similaire, car les enquêtes ont porté sur 154 personnes, dont 88 hommes, soit un pourcentage de 57 % d'hommes et 43 % de femmes. Cette légère domination des hommes s'explique surtout par les vagues de migrants composées généralement d'hommes qui viennent de l'intérieur du pays pour y chercher du travail dans le domaine de l'agriculture, notamment dans le maraîchage.

L'analyse par âge de la population montre une structure largement dominée par les jeunes. La tranche d'âge des personnes de 20 et 40 ans représente 46,7 % de la population. Les personnes âgées de plus de 70 ans ne représentent que 6,5 % de la population. Cette jeunesse est en adéquation avec l'âge des chefs de ménage enquêtés lors des travaux de prospection.

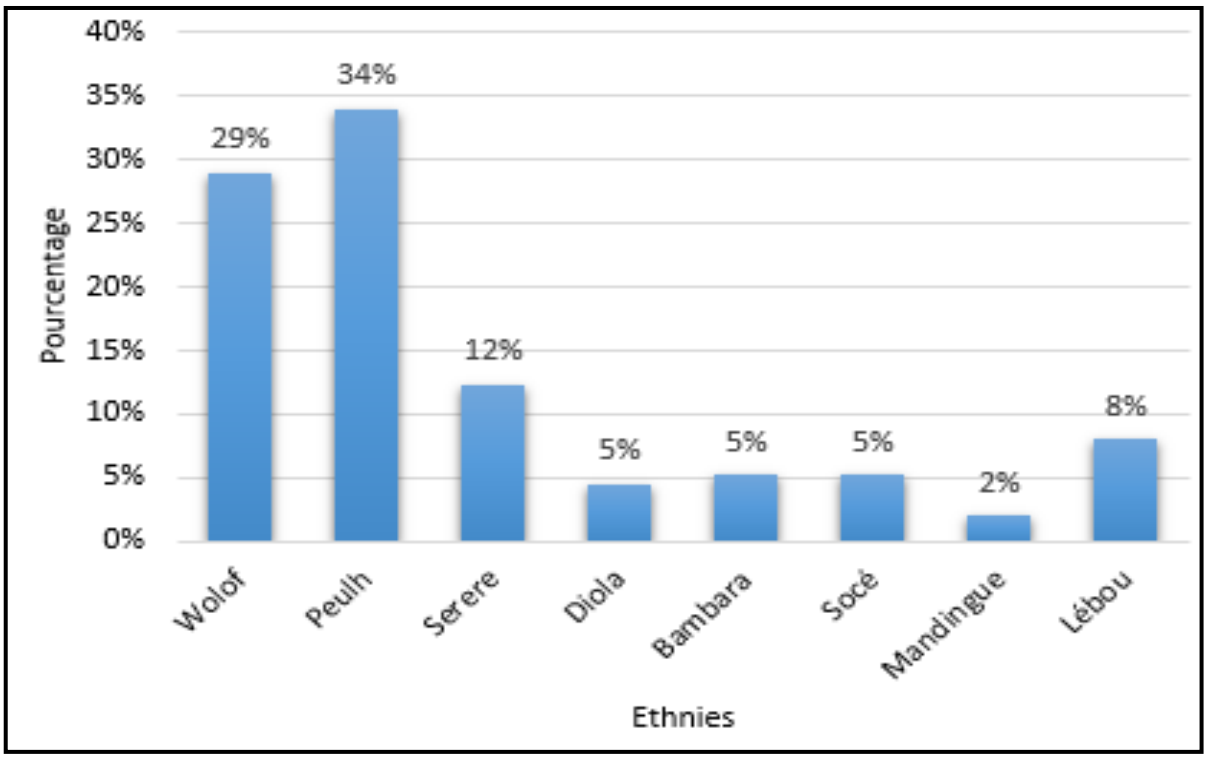
Le niveau d'instruction des personnes interrogées est relativement bas comme le confirment les données des enquêtes. En effet, 18 % des personnes interrogées ne sont pas instruites et 22 % d'entre elles n'ont pas dépassé le cycle élémentaire. La particularité de cette commune, surtout dans les quartiers traditionnels, est la forte alphabétisation des personnes en langue arabe.

La population de la commune de Sangalkam est cosmopolite du fait de sa diversité ethnique. La composition religieuse montre que l'islam y est largement dominant avec un pourcentage de 97 % des enquêtés. Cette situation s'explique par l'appartenance religieuse des Mandingues, les principaux fondateurs de la localité. Les chrétiens sont minoritaires dans cette commune et représentent un pourcentage de 3 % des enquêtés

[28] ANSD, Projection de la population du Sénégal, août 2015.

Les principales ethnies de la commune de Sangalkam sont (voir Graphique 3) :

- Les Wolofs (les Lébous) sont majoritaires sur toute l'étendue du terroir et représentent 37 % de la population. Ils sont plus nombreux au centre et au nord-est de la commune.
- Les Peuls occupent la seconde place et représentent 34 % de la population. Avec comme activité l'élevage et l'agriculture, ils sont partout dans la commune ;
- Les Sérères représentent 12 % et occupent la partie nord de la commune.



GRAPHIQUE 3: REPARTITION ETHNIQUE DE LA POPULATION DE SANGALKAM
Conception : Souadou Ba, Mémoire Master 2 AGUA au Département de géographie, UCAD, 2020, page 35
Source : ANSD,2013

Nous trouvons d'autres ethnies dans la commune ; il s'agit des Mandingues, des Bambaras et des Diolas. Elles sont dispersées et se retrouvent dans tous les quartiers de la commune.

2.1.3. L'accès aux services sociaux de base

La commune dispose d'un ensemble d'équipements et de services sociaux de base, répartis dans tous les quartiers de la commune comme suit :

- Dans le domaine de l'éducation, la commune de Sangalkam dispose de sept établissements préscolaires et neuf écoles élémentaires, dont quatre publiques et cinq privées. Au niveau du moyen et secondaire, la commune dispose d'un collège d'Enseignement moyen (CEM) public et d'un lycée.
- Par rapport aux équipements marchands, la commune compte aujourd'hui deux marchés secondaires qui se localisent à Sangalkam et à Ndiakhirate.
- À propos des équipements sociaux, la commune a 20 mosquées (Sangalkam 12, Ndiakhirate 4 et Noflaye 4) et une église à Sangalkam pour la communauté chrétienne.
- Pour l'accès aux soins, la carte sanitaire se présente comme suit : un poste de santé pour toute la commune et une clinique à Ndiakhirate.

On y trouve une usine de transformation de produit de pêche « Atlantic seafood ».

Située dans le département de Rufisque, la commune de Sangalkam est limitée par la commune de Bambilor à l'Est, à l'Ouest et Sud et par la commune de Tivaoune Peulh-Niagua au Nord. Son relief est caractérisé par une succession de dunes et des dépressions interdunaires, avec des altitudes qui varient entre 7 et 34 mètres. Sa position géographique la situe dans la zone des Niayes, une zone à vocation agricole où les populations pratiquent le maraîchage en contre-saison des pluies. Son climat est sahélien avec une alternance de deux saisons : la saison sèche et la saison pluvieuse. La nappe phréatique constituée d'eau douce a une profondeur qui varie entre 7 et 30 mètres. Avec une population de 11 915 habitants en 2013, la commune de Sangalkam a connu une forte croissance démographique entre 2013 et 2019. Cette évolution rapide de la population est due à l'augmentation du taux de croissance naturelle, au développement des activités socio-économiques (maraîchages, élevages, etc.) et surtout au solde migratoire. La population est composée majoritairement de Wolofs, de Peuls et de Sérères. Les activités économiques sont dominées par l'agriculture, l'élevage et le commerce. Mais la commune ne dispose pas d'assez d'équipements et d'infrastructures sociales, ce qui constitue une contrainte pour les populations locales.

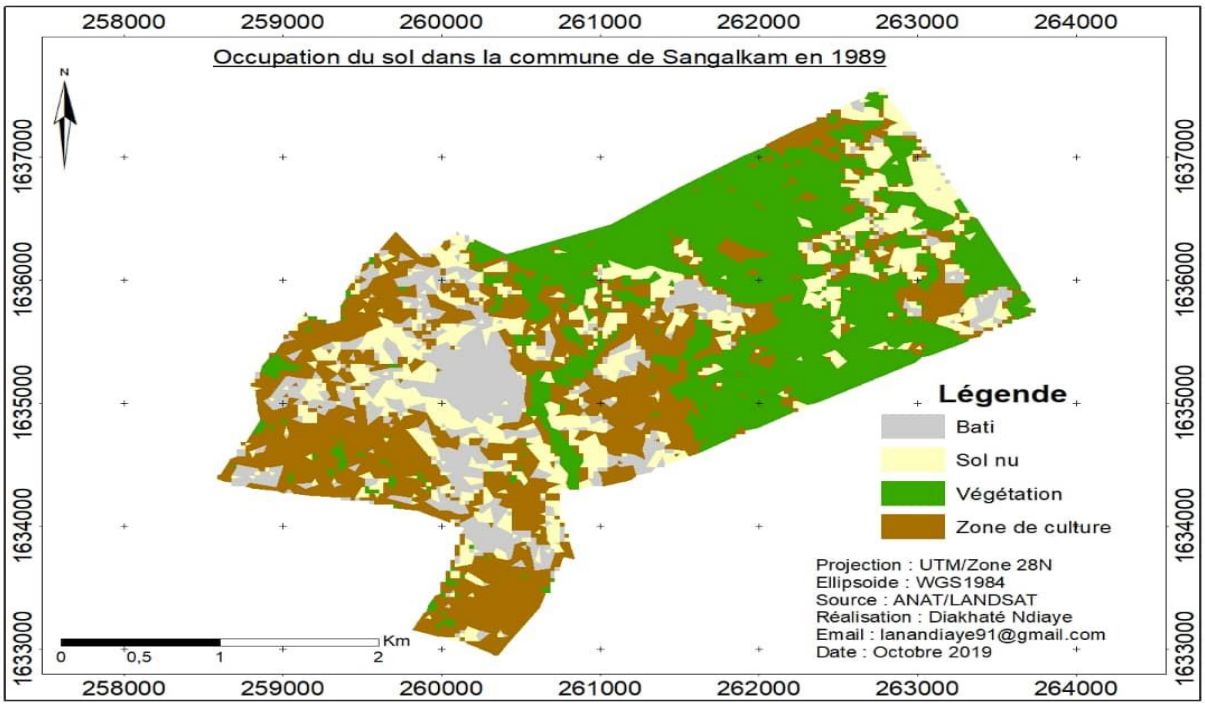
2.2. Étude diachronique de l'étalement urbain de la commune de Sangalkam

C'est la situation de référence de l'étude diachronique à partir de laquelle vont s'effectuer des mesures comparatives. Comme nous l'observons sur la carte de 1989, il se dégage

quatre catégories d'occupation du sol ; il s'agit des zones de culture, de végétation, du bâti et des sols nus.

2.2.1. L'occupation du sol de Sangalkam en 1989

La Carte 8 montre que la modalité « zone de culture » est largement dominante à Sangalkam. Jusqu'en 1989, l'agriculture reste la principale activité économique de la localité. C'est une agriculture pluviale, principalement dominée par les cultures vivrières (mil, niébé et maïs) et par les cultures de rentes (arachide). L'extension des zones de culture s'explique par l'exode rural de personnes en transit qui veulent rejoindre Dakar, la capitale du Sénégal. Le temps de transit peut durer et entrainer une sédentarisation ou bien même une migration définitive. Il s'y ajoute l'augmentation du taux de croissance naturel et l'extension des quartiers traditionnels.



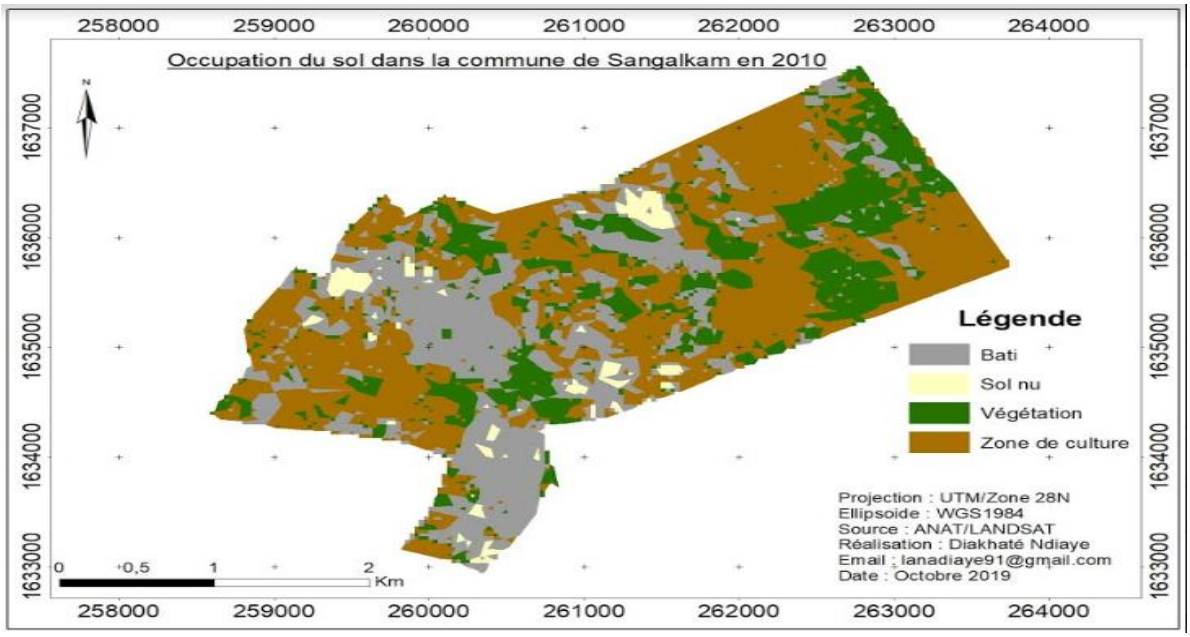
CARTE 8: L'OCCUPATION DU SOL DE LA COMMUNE DE SANGALKAM EN 1989
SOURCE : ANAT/LANSAT,1989, 2010
Conception : Ndiakhate Ndiaye, Mémoire Master 2 AGUA au Département de géographie, UCAD, 2020, page 42

La modalité « végétation » ne peut être négligée, car elle y occupe une place importante. Elle est principalement composée de savane herbeuse et arbustive qui s'étale sur une superficie de 340 514 ha. Puis nous avons les « sols nus » d'une superficie de 178 952 ha qui résultent soit d'un morcellement des terres agricoles pour usage d'habitation, soit de

défrichements. Enfin le bâti vient en dernière position et occupe uniquement 142.272 ha. Cette remarque peut être corrélée aux activités de la localité en 1989 et qui reposaient sur l'agriculture et l'élevage.

2.2.2. L'occupation du sol de Sangalkam en 2010

Le fait marquant sur la Carte 9 de l'occupation du sol de Sangalkam en 2010, comparée à celle de 1989, est la stabilité de la zone de culture. Toutefois, il y apparaît clairement la forte régression de la végétation au profit d'un bâti éparpillé entre les interstices du territoire communal. En effet, la progression du bâti empiète sur les zones de culture et amorce une urbanisation timide.

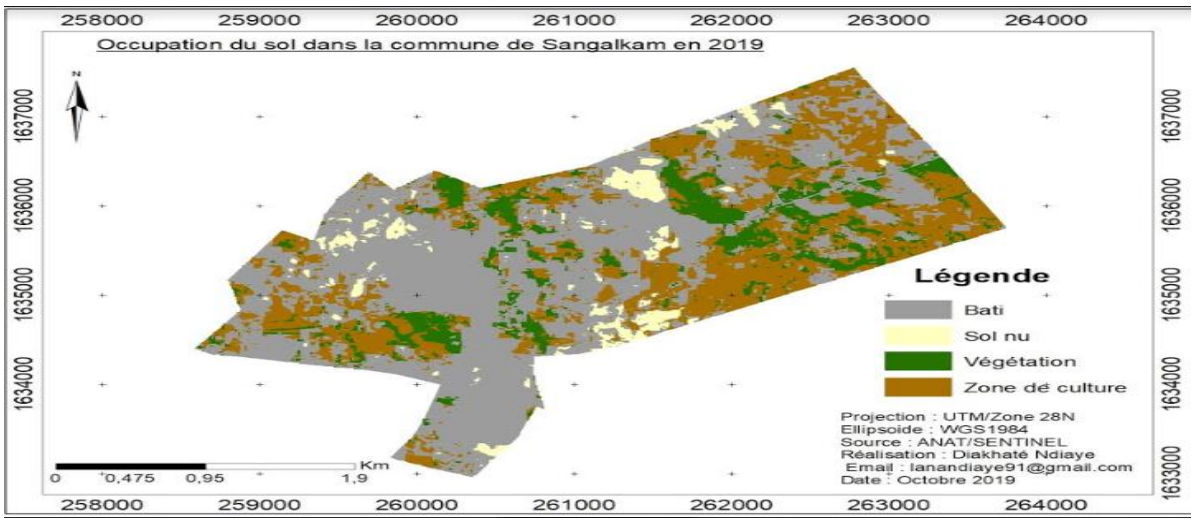


CARTE 9: L'OCCUPATION DU SOL DE LA COMMUNE DE SANGALKAM EN 2010
Conception : Mémoire Master 2 AGUA de Ndiakhate Ndiaye, Département de géographie, UCAD, 2020, p 43
Source : ANAT/LANSAT,1989, 2010

Donc, les trames de couleurs confirment cette assertion, car la couleur grise, représentant le bâti, est bien présente dans toute la partie centrale de la commune. Cette tendance est maintenue en 2019 avec une forte percée des surfaces bâties. Les inondations observées à Pikine, la première banlieue de l'agglomération dakaroise, ont engendré l'arrivée massive des sinistrés dans les zones périurbaines qui disposent encore des réserves foncières.

2.2.3. L'occupation du sol de Sangalkam en 2019

La Carte 10 de l'occupation du sol de la commune de Sangalkam en 2019 fait apparaitre une forte augmentation du bâti dont la surface est évaluée à 539 599 ha. Cette expansion du bâti persiste et affecte particulièrement les espaces naturels. Avec cette dynamique territoriale, matérialisée par un étalement progressif, la commune perd sa ruralité au profit d'une urbanisation galopante.



CARTE 10: L'OCCUPATION DU SOL DE LA COMMUNE DE SANGALKAM EN 2019
Conception : Ndiakhate Ndiaye, Mémoire Master 2 AGUA au Département de géographie, UCAD, 2020, p 43
Source : ANAT/SENTINEL,2019

L'étalement urbain de la ville de Sangalkam se poursuit et s'intensifie au fur et à mesure que les habitants du centre-ville de Dakar s'inscrivent dans des projets immobiliers pour venir y habiter. C'est une réalité que nous observons à travers le croît démographique, la reconversion de la trame urbaine et l'émergence de nouveaux quartiers. Mais cet étalement urbain engendre des difficultés inhérentes aux mutations socioéconomiques et des dérives sur l'environnement dans le contexte actuel de changements climatiques et de tentative de la préservation de la biodiversité.

À travers l'analyse des cartes diachroniques de l'occupation du sol à Sangalkam apparait une dynamique territoriale dont la locomotive est le bâti. Sa progression se fait en fonction du rythme de la croissance démographique et du foisonnement des projets immobiliers dans la zone. Sangalkam était, jusqu'au courant des années 1990, une zone exclusivement rurale avec comme principales activités économiques l'agriculture et

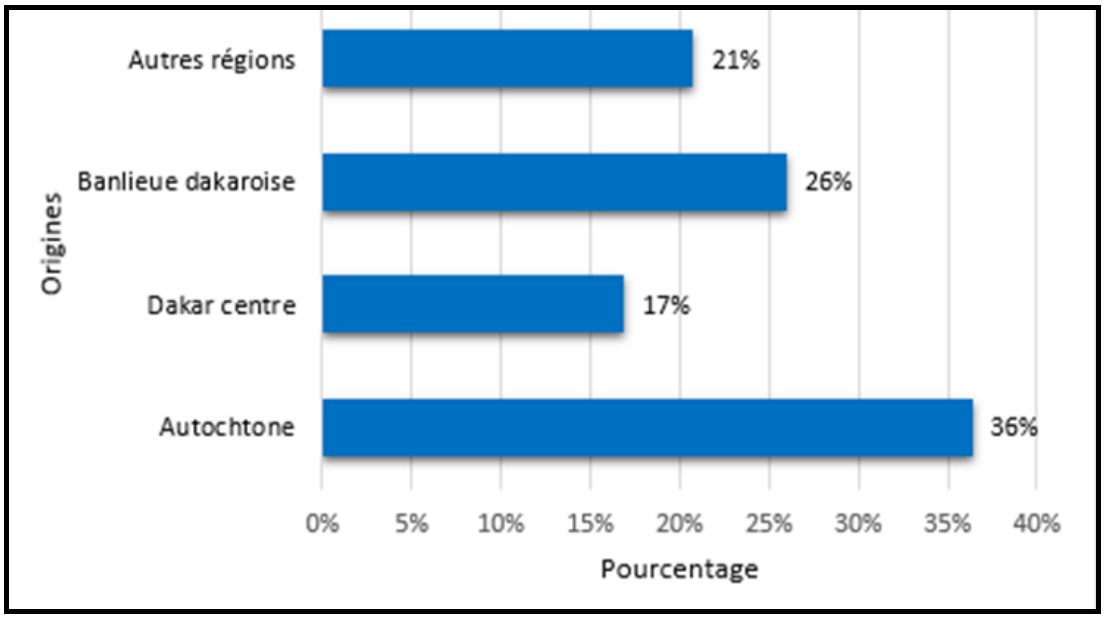
l'élevage. Mais c'est vers les années 2000 que la tendance commence à s'inverser du fait des activités extraverties, dont les fortes spéculations foncières. L'analyse des cartes diachroniques révèle une régression des espaces naturels et l'émergence d'espaces anthropiques. Ainsi, nous assistons à un étalement de la trame urbaine dont les facteurs méritent d'être connus.

2.3. Les facteurs de l'étalement de la commune de Sangalkam

L'étalement est au cœur des préoccupations de la commune de Sangalkam, située à une trentaine de kilomètres du centre-ville de Dakar. Abordé dans les points antérieurs sur sa forme et son évolution, l'étalement est alors analysé par rapport à ses facteurs. Dans ce point précis sont étudiés les facteurs qui sous-tendent ce phénomène urbain dans la commune de Sangalkam.

2.3.1. Le taux de croissance naturel de la population

Avec une population de 7 750 habitants en 2004, la taille démographique de Sangalkam a considérablement augmenté au cours de ces dernières années. Aujourd'hui, elle est estimée à 11 915 habitants alors que la majorité des habitants y trouve leur origine.



GRAPHIQUE 4: ORIGINE GEOGRAPHIQUE DE LA POPULATION DE SANGALKAM
Conception : Souadou Ba, Mémoire Master 2 AGUA au Département de géographie, UCAD, 2020, page 50
Source : ANSD,2004

Le Graphique 4 révèle que 36 % des personnes enquêtées sont des autochtones, 26% viennent de la banlieue dakaroise, 21% proviennent des régions de l'intérieur et 17% du centre-ville de Dakar. Le facteur démographique, à travers l'augmentation du taux de croissance naturel, participe à l'expansion territoriale de la commune. Cette situation s'explique par la jeunesse de la population, les mariages précoces et la polygamie qui est fortement soutenue par la communauté musulmane. Cette polygamie contribue également à l'étalement urbain. L'accroissement démographique constaté dans la famille polygame a poussé l'ex-Président de la communauté rurale à faire des lotissements en 2008. L'objectif était d'attribuer à chaque ainé de famille un terrain. Pour éviter des conflits familiaux, chaque ainé issu d'un mariage polygame a droit à un terrain.

« La population du village augmentait, les maisons devenaient étroites et il fallait faire quelque chose. C'est ainsi qu'en 2009, le président de la communauté rurale a réuni tous les propriétaires de champs de la localité pour leur proposer le terrassement des champs se trouvant tout autour des villages pour les lotir à usage d'habitation. Ainsi, des contrats furent signés en fonction des accords convenus avec les propriétaires de champs. Généralement, les propriétaires de champs disposaient de 60 % des parcelles et la communauté rurale de 40 %. Finalement au total 1 100 parcelles de 150 m² ont été distribuées aux ainés de toutes les concessions de Sangalkam et même à certains locataires moyennant juste 50 000 FCFA de frais de bornage ». (Extrait de l'entretien avec le chef de village de Sangalkam, le 12 décembre 2018)

2.3.2. L'apport migratoire, un facteur déterminant

Les flux migratoires constituent un facteur non négligeable du phénomène de l'étalement urbain de Sangalkam. Ces flux de personnes sont alimentés par l'exode rural et l'immigration interrégionale. Ainsi, le Graphique 4 sur l'origine géographique des populations de Sangalkam révèle que 21 % des habitants de cette localité proviennent des autres régions du Sénégal.

Sangalkam a reçu, entre 2002 et 2009, un apport démographique hors solde naturel équivalent au quart de sa population de 2002 (Diongue, 2012)[29]. Ce déplacement de migrants vers ladite commune s'explique par les effets de la sècheresse des années 70 et

[29] Diongue Momar : *Les périphéries rurales et le métropolisation : mutations et dynamiques territoriales. Le cas de Dakar*. Janvier 2012

ses corollaires dans le monde rural. Elle a obligé les populations rurales dont la survie dépendait des rendements agricoles à migrer vers la ville pour y trouver de l'emploi et dissiper leur misère paysanne. Le maraîchage étant pratiqué dans la zone des Niayes, alors beaucoup de gens ont préféré s'y installer.

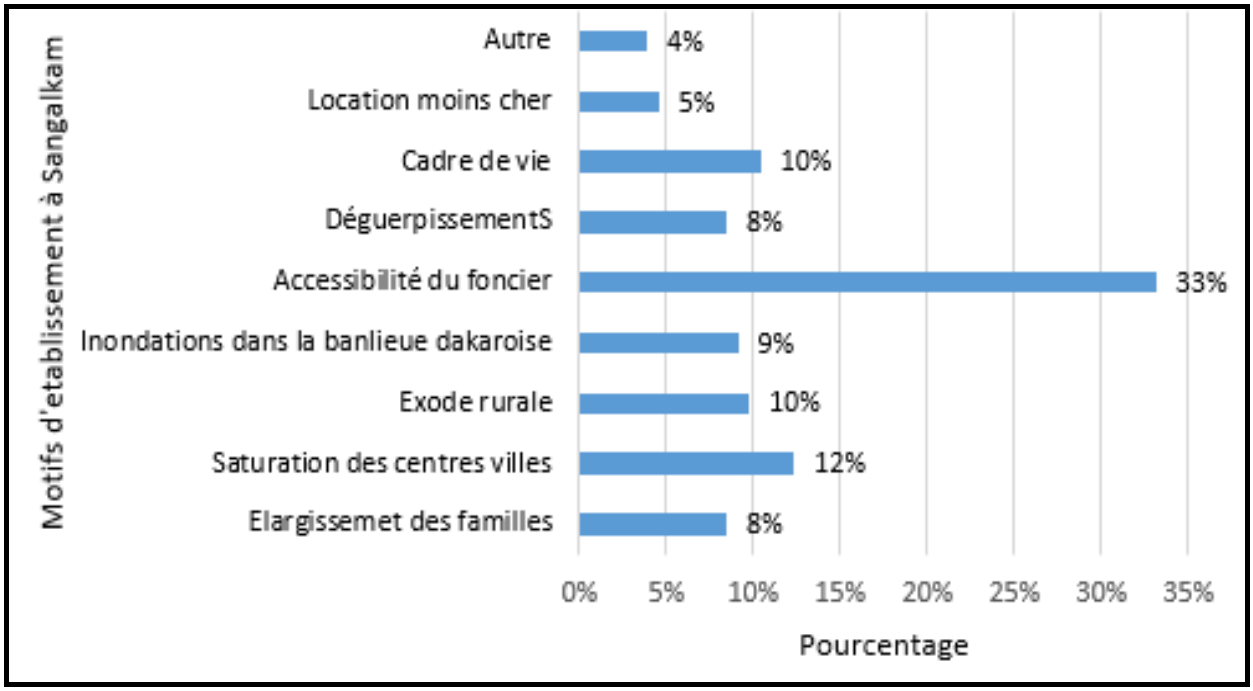
À cela s'ajoute la migration interurbaine qui a concerné les populations du centre-ville et de la banlieue de Pikine. Cette dernière repose sur des flux de population en provenance de la capitale à la recherche d'un encrage résidentiel métropolitain, mais également la migration inter-état. Cette dernière était surtout alimentée par les vagues de migrants venus de la Guinée Conakry comme facteur explicatif de forte présence de la communauté guinéenne à Sangalkam.

« *La migration a fortement contribué à l'étalement de la commune. Moi par exemple, je suis le Chef de village de Sangalkam depuis décembre 2009, mais je ne suis pas originaire d'ici. Mes parents sont originaires du Sine et ont dû quitter là-bas à cause de la longue sècheresse pour s'établir à Sangalkam. À ces temps, Sangalkam était comme la Casamance ; une zone à vocation agricole très riche et les migrants venaient de partout dans le pays et même dans la sous-région comme Mali et Guinée pour venir y travailler* ». (Extrait de l'entretien avec le chef de village de Sangalkam, le 12 décembre 2018)

2.3.3. Les inondations et la libération des emprises de l'autoroute à péage et du TER

Les premières banlieues de la ville de Dakar ont été profondément affectées par les inondations de 2005 qui ont causé beaucoup de dégâts sur les conditions socioéconomiques des populations. Le sinistre a engendré des abandons de domiciles sous les eaux, quelques pertes de vie humaine suite à l'écroulement de certaines maisons, la destruction des infrastructures publiques comme les routes et les ponts, et des pertes de biens matériels et de nourritures. Les dommages les plus importants concernaient l'occupation des maisons par les eaux de pluie. C'est dans ce contexte que les populations sinistrées ont été recasés dans des sites aménagés. D'autres sont venus à titre volontaire à Sangalkam pour y loger leurs familles, car les risques d'inondation y sont faibles. Le Chef de quartier de Darou Salam 1 soutient que : « *Dans ce quartier, beaucoup de nouveaux occupants viennent de Dakar à cause des inondations. Les habitants des deux*

étages, juste derrière chez moi, font partie de ces cas. L'un est venu habiter en 2010 et l'autre en 2012 ».



GRAPHIQUE 5: LES RAISONS DU CHOIX DE SANGALKAM COMME LIEU DE RESIDENCE
Conception : Souadou Ba, Mémoire Master 2 AGUA, Département de géographie, UCAD, 2020, page 53
Source : Enquetes,2020

L'accès au foncier est la principale raison qui pousse les gens à venir habiter à Sangalkam (voir Graphique 5). Cela se comprend, car c'est la plus proche localité de Dakar qui dispose encore de réserves foncières après la saturation précoce de l'occupation du sol Keur Massar. C'est un vase communicant entre les deux communes et le lieu est convoité par les promoteurs immobiliers. Le glissement des populations vers les zones périurbaines est devenu une réalité têtue et obsédante.

Le déséquilibre entre Dakar et sa banlieue active l'intensité des mouvements pendulaires et crée des problèmes de mobilité urbaine. C'est pour cette raison que l'État du Sénégal a initié le projet de construction d'infrastructures routières de grande envergure comme le prolongement de la voie de Dégagement Nord, l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio et le Train express régional (TER). Cependant, les travaux ont nécessité la délocalisation des populations vivant sur les emprises de ces voies citées vers des sites de recasement. D'autres personnes, victimes de ces déguerpissements en particulier les locataires, sont venues pour trouver un logement dans des endroits non loin de leurs lieux de travail comme la commune de Sangalkam.

Selon Fatim Gueye, nouvelle résidente à Sangalkam « *Nous habitions auparavant à Thiaroye, mais nous avons choisi de démanger à cause des travaux du TER. Il est évident que nous avons reçu notre indemnisation, mais après plusieurs mois de recherche d'un meilleur cadre de vie, notre choix a porté sur Sangalkam pour éviter l'enclavement et profiter de ses opportunités* ».

2.3.4. L'accès au foncier et la proximité de l'autoroute à péage et du pôle de Diamniadio

La disponibilité et l'accessibilité du foncier restent les premiers facteurs de l'étalement de Sangalkam, mais aussi l'un des éléments qui caractérise le plus l'urbanisation galopante avec l'émergence continue de nouvelles cités dont la SONATEL et TOTAL. Dans cette périphérie, la métropole dakaroise est de moins en moins axée sur une structuration des espaces de production agricoles, mais plutôt un investissement de population en quête d'un ancrage résidentiel (Lessault et Sakho, 2008)[30].

La ruée vers cette partie de Dakar démontre à suffisance la disponibilité et l'accessibilité du foncier jugé autrefois très abordable auprès des propriétaires coutumiers. L'augmentation des prix des parcelles a connu une évolution suivant les années. Si, au début du peuplement, l'accès à une parcelle était libre et gratuit auprès des dignitaires Lébous, elle a commencé à être soumise à la vente avec l'augmentation des sollicitations. Cette évolution du prix du foncier se poursuit encore aujourd'hui. La détention d'un habitat individuel étant synonyme d'évolution sociale, l'accessibilité du foncier a permis à beaucoup de familles à revenu faible, exclues de l'accès à la terre dans la couronne péricentrale, de disposer d'un toit décent dans la zone.

Le coût des parcelles à usage d'habitation, jugé abordable par 81 % de la population enquêtée, comme le montre le Graphique 5, a influencé l'établissement dans la commune. Cette disponibilité du foncier a poussé à certains particuliers à se lancer dans le « business » du foncier. En effet, il est de coutume que certains ménages possèdent plusieurs parcelles à la périphérie qu'ils tenteront d'écouler comme de la marchandise, une fois qu'elles ont acquis une certaine rente ou valeur foncière en fonction de

[30] Lessault, David et Sakho, Papa. (2008) : Étalement urbain et risque de fragmentation à Dakar, in Zaninetti (J-M) et Maret (I) (dir.) : Étalement urbain et villes fragmentées à travers le monde, des théories aux faits, PUO, Coll. CEDETE, Orléans, p. 95-118

l'accroissement de la demande. Ceci a également motivé différents promoteurs privés et des coopératives d'habitat à se lancer dans l'immobilier.

Selon Ousmane Mbaye, promoteur immobilier : « *Dans un contexte où Dakar est marquée par la saturation foncière avec une flambée des prix il fallait jouer sur la diminution des coûts d'accès à la propriété en décentralisant les projets immobiliers* ».

Ils mettent ainsi en valeur l'ampleur du phénomène d'urbanisation qui continue à entretenir une certaine inflation autour du prix du foncier en fonction de la proximité ou de l'éloignement du lieu par rapport aux aménités de la commune. L'aménagement de projets structurants d'infrastructures de communication comme l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio par l'État renforce les liaisons physiques entre Dakar et sa périphérie. Ainsi le déploiement du tissu résidentiel hors de Dakar avec un impact considérable sur la relation distance-temps devient possible et l'occasion est saisie par les coopératives d'habitat et promoteurs immobiliers.

L'entretien avec un promoteur immobilier et habitant du village de Ndiakhirate signale ainsi : « *Dakar centre est saturé et il est pratiquement impossible d'y acquérir un habitat, car non seulement il n'y a plus d'espace, mais aussi ce serait excessivement cher. La banlieue est trop enclavée et il est très difficile de quitter, par exemple Yeumbeul ou Malika pour aller travailler en ville. La proximité de Sangalkam avec l'autoroute à péage fait que la plupart des Dakarois viennent à présent s'établir dans cette zone. Un habitant de Sangalkam pourra facilement, en moins de 40 minutes, accéder au centre-ville de Dakar ou au pôle urbain de Diamniadio via l'autoroute à péage alors que l'habitant de la banlieue va faire 2 à 3 heures de route* ».

Le développement de l'espace urbain de la commune de Sangalkam est aussi lié à la mise en place du pôle urbain de Diamniadio. C'est une localité de moindre envergure actuellement, mais qui devrait connaitre un développement urbain et économique très rapide compte tenu des projets structurants planifiés et ceux en cours de réalisation. Par conséquent, la zone de Sangalkam se trouvant non loin du pôle urbain de Diamniadio devient un centre d'attraction pour les populations en provenance de Dakar et des autres régions du Sénégal. Cela a des effets sur l'occupation des terres traditionnellement

agricoles. Pour éviter ces reconversions foncières, à Tivaoune Peul et à Sangalkam, un plan de développement urbain a été mis en œuvre[31].

3. Étude diachronique de l'étalement urbain à Diamniadio

Diamniadio, de par sa position géographique, est une zone de confluence où convergent les périphéries des villes de Rufisque, Thiès et Mbour. Malgré cette opportunité, la Commune de Diamniadio n'est pas encore fortement intégrée dans le tissu économique et social de la région de Dakar. Cela s'explique par le manque d'infrastructures économiques de grande envergure. Jadis, les seules relations qui existaient entre Diamniadio et Dakar se limitaient essentiellement à un drainage de la main d'œuvre et de produits maraîchers venant des Niayes. Cependant, les projets de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio et du pôle urbain de Diamniadio lui ont permis d'être attractive. Diamniadio devient alors une zone de carrefour et de transit incontournable.

3.1. Diamniadio, une commune à la périphérie de l'agglomération dakaroise

Cette deuxième étude de cas, réalisée sur Diamniadio, est intégrée dans l'analyse pour mieux comprendre le comportement des communes périphériques face à l'accentuation de l'étalement urbain amorcé depuis le centre-ville. La finalité de l'approche étant, ici, de suivre l'évolution de la trame urbaine dans le contexte des relations dialectiques entre la ville et son arrière-pays. Que pouvons-nous retenir de l'étalement urbain de Diamniadio où la migration du front urbain entraine des enjeux fonciers sur les terres agricoles et pastorales des populations autochtones ?

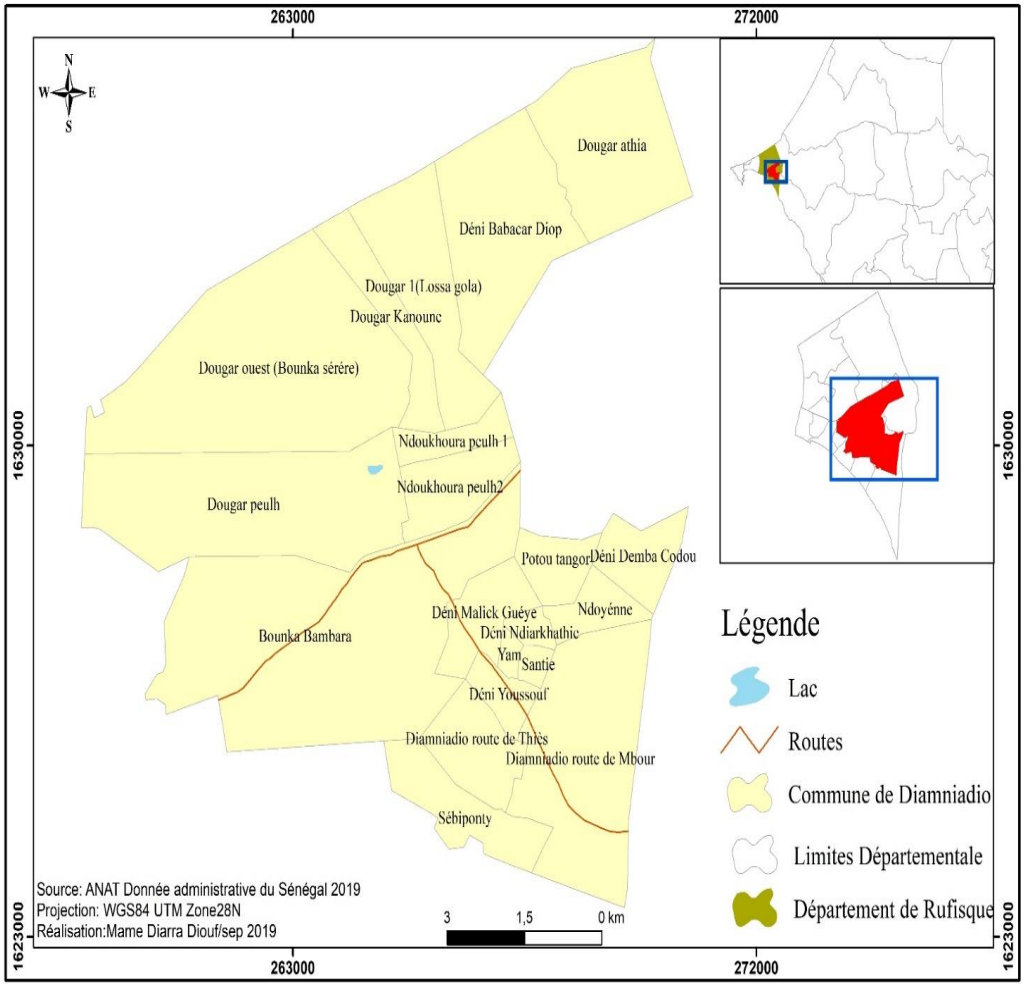
Avec une position géographique d'un rayon de quarante kilomètres autour du triangle Dakar-Thiès-Mbour, la commune de Diamniadio se situe à la sortie de l'agglomération dakaroise et se présente comme une zone carrefour. Ajouter à cela, le développement du réseau routier avec le passage de l'autoroute à péage et le train express régional, Diamniadio devient alors un axe important du trafic entre Dakar et les autres régions du Sénégal. Ainsi, le débit moyen journalier est évalué à plus de 10 000 véhicules par jour.

Par rapport à sa localisation, la commune de Diamniadio (voir Carte 11) est limitée :

[31] Plan directeur d'urbanisme de Dakar et de ses environs Horizon 2035.

- Au nord, par les communes de Sangalkam et de Bambilor.
- À l'est, par la commune de Sébikhotane.
- À l'ouest, par la commune de Bargny.
- Au sud, par la commune de Yenne
- Au sud-est, par la commune de Diass.

Elle est devenue une plaque tournante décisive dans la commercialisation des produits agricoles, dont les agrumes et l'écoulement des produits maraichers. L'implantation des exploitations maraichères et arboricoles dans cette zone des Niayes favorise l'approvisionnement en fruits, légumes et produits forestiers à la zone carrefour de Diamniadio. Cette dynamique observée, en particulier, dans la distribution des produits agricoles et arboricoles a donné naissance à un marché des agrumes autour de la gare routière. Ce marché de gros dessert les régions de Dakar et Thiès, car il est approvisionné par des camions en provenance des régions de l'intérieur, mais aussi des Pays-Bas et du Maroc. Dès lors, la commune suscite une grande attention de la part autorités étatiques et locales qui œuvrent pour son développement territorial autour du pôle urbain qu'elle abrite.



CARTE 11: PRESENTATION DE LA COMMUNE DE DIAMNIADIO A LA PERIPHERIE DE DAKAR
Conception : Mame Diarra Diouf, Mémoire Master 2 AGUA au Département de géographie, UCAD, 2020, p 48
Sources : ANAT, Données administratives,2019

Comme nous le voyons très souvent entre les communes riveraines, les découpages territoriaux sont devenus la principale cause de conflits entre les communes voisines. Des conflits pareils ont éclaté aussi dans cette commune périphérique en mettant en opposition celles qui sont mitoyennes. Malgré toutes les médiations des autorités étatiques et locales, les conflits de compétence entre les collectivités territoriales frontalières sont restés sans issus. C'est dans ce contexte de crise foncière que les quartiers de Ndoyéne et Ndoukhoura 1 et 2 sont réclamés respectivement par les communes de Sébikotane et de Yenne.

3.2. *Étude diachronique de l'occupation du sol entre 2000 et 2019*

L'occupation du sol de la commune de Diamniadio s'est faite selon des phases différentes lors de son histoire récente. L'histoire de l'occupation de cette localité nous apprend que les premières habitations identifiées le long des Routes nationales N°1 et N°2 sont produites par l'étalement des villages traditionnels de Denis, de Sébi Ponty et de Dougar. Puisque la route est un axe pionnier, l'essaimage vers les emprises routières s'est fait progressivement avec une densification de la population suivie d'une urbanisation accélérée et mal maitrisée. Aujourd'hui, nous pouvons apprécier l'étalement de la ville à travers une étude diachronique. Il s'agit là d'un étalement sous une forme surfacique, car la ville s'agrandit dans tous les sens.

3.2.1. *L'occupation du sol de Diamniadio en 2000*

À travers les images Google Earth des années 2003 (voir Image 1), 2010 (voir Image 2) et 2019 (voir Image 3), nous pouvons remarquer un petit faubourg qui se développe de part et d'autre des trames viaires (Routes nationales N°1 et N°2) et quelques foyers humains dispersés dans un espace rural. Les grandes surfaces non habitées sont constituées par des champs et de carrières qui composent les décors du paysage agraire.

L'occupation du sol de la Commune de Diamniadio en 2000 montre une prédominance des zones de cultures qui couvrent une superficie de 2 530 ha ; d'où la place de l'agriculture dans l'économie locale de la zone (voir Volume 2, Annexe I, pages 10 et 11, cartes 7 et 8). La couverture végétale est de 1 777 ha alors que les sols nus occupent la troisième place avec 1 722 ha. La surface du bâti vient en quatrième position et occupe 1331 ha. Les ressources hydriques (l'eau) couvrent une superficie de 415 ha d'où une régression progressive des espaces naturels au profit des espaces habités.

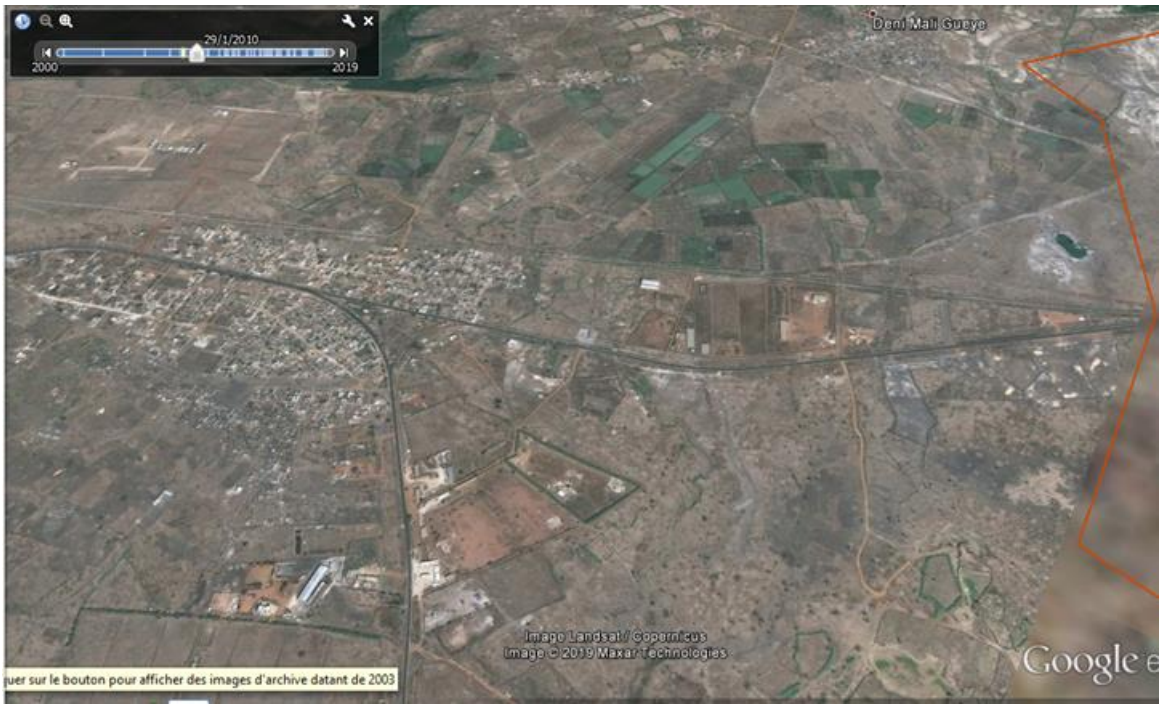


IMAGE 1: VUE AERIENNE DE DIAMNIADIO EN 2003 VIA GOOGLE EARTH
Conception : Mame Diarra Diouf, Mémoire Master 2 AGUA au Département de géographie, UCAD, 2020, p38
Source : Google Earth, 2003

3.2.2. L'occupation du sol de Diamniadio en 2010

La cartographie de l'occupation du sol de la ville de Diamniadio en 2010 révèle une prédominance de la végétation qui couvre une superficie de 2 693 ha. Elle est suivie de la surface du bâti qui s'étend sur 2 536 ha. Cependant, on constate une régression progressive des zones de culture, comparée aux années antérieures. Les surfaces respectives des sols nus et de l'eau sont relativement faibles, ce qui entraine une régression de la surface du bâti.

L'étalement urbain de Diamniadio était encore dans une phase embryonnaire en 2010, notamment avec une trame urbaine en progression vers l'intérieur de la commune. On constate une densification de l'habitat au centre de la ville et une expansion timide du bâti dans les villages de Denis et de Sébi Ponty. Les inondations de la banlieue dakaroise ont un impact car les sinistrés ont commencé à s'y installer depuis 2005. Cette arrivée massive des populations venant de Dakar gonfle petit à petit les démographies à la périphérie de la région. En conséquence, l'année 2010 marque le départ d'un étalement concentrique à Diamniadio.



IMAGE 2 : VUE AERIENNE DE DIAMNIADIO EN 2010 VIA GOOGLE EARTH
Conception : Mame Diarra Diouf, Mémoire Master 2 AGUA au Département de géographie, UCAD, 2020, p 38
Source : Google Earth, 2010

3.2.3. L'occupation du sol à Diamniadio en 2019

L'image satellitaire de 2019 est encore plus édifiante que les autres parce qu'elle est plus actuelle et montre de manière précise le sens de l'étalement urbain de la commune de Diamniadio. L'augmentation de la surface du bâti se lit facilement sur cette image et en plus de la forme de l'étalement concentrique, elle devient plus lisible. Le projet de construction du pôle urbain de Diamniadio a beaucoup influé sur l'émancipation de cette zone carrefour, en tant que zone tampon qui relie Dakar aux autres régions du Sénégal. En effet, la commune est dans une dynamique territoriale qui pourrait aboutir très rapidement à la jonction des départements de Rufisque, Mbour et Thiès. Néanmoins, la présence des forêts pourrait ralentir cette expansion territoriale, au cas où la présence de ces forêts pourrait constituer un obstacle.



IMAGE 3: L'OCCUPATION DU SOL A DIAMNIADIO EN 2019 VIA GOOGLE EARTH
Conception : Mame Diarra Diouf, Mémoire Master 2 AGUA au Département de géographie, UCAD, 2020, p 39
Source : Google Earth, 2019

Sur cette dernière image de 2019, l'étalement spatial s'observe nettement, car la plus grande partie du territoire est habitée. Les anciens quartiers tendent à se rattacher du fait de leur dynamique propre. Ainsi, leurs limites deviennent à peine visibles. La commune est par ailleurs traversée par la Route nationale N°1 sur une distance de 5 km.

3.3. Les mutations socioéconomiques et les enjeux fonciers à Diamniadio

L'agriculture dans la commune de Diamniadio subit les influences de l'avancée urbaine. Auparavant, la ville était entourée de terres agricoles, ce qui reflétait le caractère rural de cet espace. L'agriculture qui était la principale activité dans la zone va être de plus en plus menacée par cet étalement urbain qui va changer la morphologie de la commune. Aujourd'hui, il est presque rare de rencontrer des champs cultivés dans la périphérie de Dakar. Les anciens espaces agricoles sont devenus à 80 % des zones de réception d'habitats spontanés et de nouvelles parcelles loties.

Les résultats des enquêtes ont montré que certaines familles ont perdu leurs terres agricoles au profit des projets immobiliers réalisés par des populations étrangères citadines. Plus de 33 % de la population ont perdu leurs terres agricoles durant ces dix

dernières années. La raison évoquée est inhérente à la construction du pôle urbain de Diamniadio. Le quartier de Déni Malick Gueye est le plus touché par ce phénomène, car beaucoup de ménages affirment être victimes d'expropriation. Il est possible de constater que la superficie de ce quartier diminue au fur et à mesure que le projet du pôle avance. S'il était besoin de le confirmer, il suffirait d'observer que les constructions du pôle urbain ont beaucoup empiété sur les champs des populations autochtones. Cela n'a pas empêché une partie de la population de continuer à exercer l'agriculture, car n'ayant pas d'autres sources de revenus. Elles se contentent donc du reste de leurs terres qui demeurent exploitables. Il y a aussi le fait que l'activité agricole est très favorable dans la zone du fait des atouts qu'elle offre. Ce tableau est tiré de l'analyse AFOM du document du plan de développement communal de la commune de Diamniadio ; il met en évidence les atouts les menaces, les forces et les faiblesses de l'agriculture à Diamniadio qui fait partie de la zone maraichère de la région de Dakar

3.3.1. Restriction des zones de parcours du bétail et rareté du fourrage à Diamniadio

L'élevage connait également des contraintes liées à la pression urbaine. L'espace de pâturage est occupé par les habitants. Les terres susceptibles d'accueillir les populations sont aussi celles qui doivent recevoir et nourrir le bétail. Cette situation a pour conséquence la rareté du pâturage qui est constatée dans la ville. L'espace de pâturage se réduit avec la croissance de la ville. La recherche de pâturage se fait dorénavant vers des territoires plus lointains, hors de la commune. Aujourd'hui, il devient en effet tout à fait impossible de trouver des pâturages en ces lieux. Ils sont devenus récepteurs de nouvelles villas ou d'infrastructures. L'environnement rural laisse la place à un environnement urbain marqué par une faiblesse de la végétation. Lors d'un entretien avec un éleveur trouvé dans le village de Sébi Ponty qui préfère rester dans l'anonymat, il nous a été indiqué : *« Il y a dix ans en arrière cette zone était un véritable champ de pâturage alors qu'aujourd'hui, le déplacement du bétail à la recherche du pâturage occasionne des accidents de circulation routière qui entrainent d'énormes pertes d'animaux »*. Il se plaint du fait que l'État n'a pas tenu ses promesses concernant les politiques d'accompagnement dans leurs activités

3.3.2. L'occupation anarchique du sol et l'émergence des quartiers précaires

Il est important de noter que l'occupation du sol dans la ville revêt deux caractères : un caractère légal et un caractère illégal. Le peuplement de Diamniadio remonte à très longtemps. C'est pourquoi il est important d'intégrer à nos analyses la nécessité de prendre en compte le droit coutumier. Celui-ci a en effet une influence capitale sur l'occupation de l'espace dans la ville. Les premiers occupants qui sont les Lébous, les Peuls, les Wolofs et les Sérères vont créer les premiers quartiers à Diamniadio : il s'agit d'après nos enquêtes de terrains des quartiers de Déni Ndiarkhathie, de Sébi Ponty, de Diamniadio route de Mbour et de Dougar. Les autorités coutumières disposaient du pouvoir coutumier, c'est-à-dire qu'elles avaient le droit de vendre leurs champs dont elles disaient avoir hérité. La demande de logements s'est accélérée ces dix dernières années en raison de la croissance de la population de la ville, nécessitant ainsi de nouvelles habitations.

Dans les quartiers d'extension périphérique, une autre physionomie des habitants est trouvée. Les autorités locales par les moyens des projets de lotissement et des mécanismes d'aménagement de l'espace favorisent la multiplication des quartiers périphériques. Cependant, la plupart de ces quartiers sont nés de façon spontanée et regroupent dans leur majorité des populations défavorisées. Au cours de ces dernières années, l'occupation des quartiers d'extension s'est accélérée, du fait de l'urbanisation galopante de la capitale. Donc presque toute la population se précipite vers la possession de lopins de terre. Cependant, les normes d'occupation sont loin d'être respectées, ainsi aucune formalité administrative n'est demandée avant l'occupation de ces terrains. Il serait possible de prendre l'exemple du quartier de Darou Salam créé en 2003. Il fait partie administrativement de Diamniadio route de Mbour, et n'est donc pas officiellement reconnu par l'ANSD.

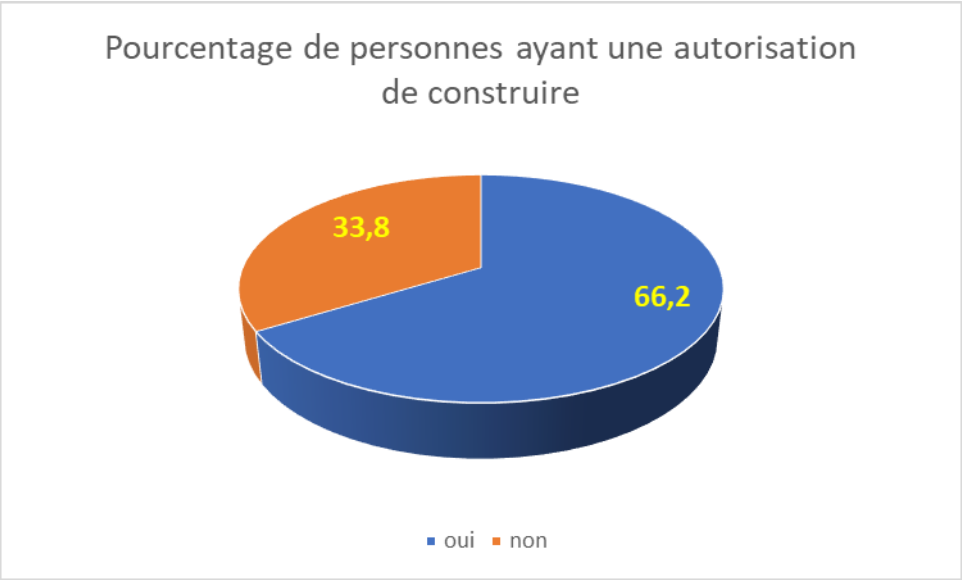


PHOTO 10: OCCUPATION ANARCHIQUE A DAROU SALAM DANS LA COMMUNE DE DIAMNIADIO

Source : Mémoire Master 2 AGUA de Mame Diarra Diouf, Département de géographie, UCAD, 2020, page 77

Cette photo (voir Photo 10) a été prise le 1er octobre 2019 à Diamniadio, à l'entrée du quartier de Darou Salam. Elle nous donne une idée de la précarité de l'habitat dans cette partie de la commune. Sur l'image, nous distinguons des clôtures de maison faites en briques de paille, ou en zinc. Nous voyons aussi des voies discontinues. Il y a même des maisons qui sont faites uniquement de paille. A les voir ainsi, il est difficile de croire que l'on est toujours dans la ville.

Darou Salam est majoritairement occupé par des sinistrés des inondations de Dakar qui sont venus trouver refuge à Diamniadio. Beaucoup, parmi ces populations, se sont installées de façon spontanée et ont commencé à construire sans obtenir de titre foncier, ni de droit de propriété. L'achat de terre se fait entre les acheteurs et les anciens propriétaires de terres agricoles. Ce type de vente, totalement informel et sans aucun document, n'apporte aucune garantie aux occupants des parcelles. Du fait de la précarité de leur situation, ces populations s'y installent malgré tout, en dépit de la base fragile de leur statut d'occupation. Il arrive même que l'installation puisse se faire sur des terrains déjà lotis.



GRAPHIQUE 6: PERSONNE AYANT UNE AUTORISATION DE CONSTRUIRE
Conception : Mame Diarra Diouf, Mémoire Master 2 AGUA au Département de géographie, UCAD, 2020, p 78
Source : données enquêtes, 2020

Le Graphique 6 est tiré de nos résultats sur terrain ; à la question de savoir : Aviez-vous un permis de construction avant de bâtir votre maison ? Sur les 162 personnes interrogées, 151 ont répondu à la question : 66,20 % ont répondu par l'affirmative alors que 33,80 % ont répondu non. Cependant cette figure peut ne pas refléter la réalité, car presque tous ceux qui étaient interrogés semblaient méfiants face à cette question. C'est peut-être la raison pour laquelle ils n'ont pas voulu aller plus loin sur ce sujet, par peur de s'attirer des problèmes. Nos doutes vont se révéler exacts à travers les questions suivantes : avez-vous fait connaissance avec les services de l'urbanisme ? Et connaissez- vous le cadastre ?

À ces questions qui étaient des « questions pièges », nous avons pu obtenir la bonne information sur ceux qui ont réellement des permis de construction, car ici ceux qui répondent « non » sont plus nombreux (83 personnes) que les enquêtés répondant « oui », au nombre de 73. En effet, comment peut-on signaler avoir un permis de construction sans pour autant connaitre les services de l'urbanisme, ni ceux du cadastre ?

Par conséquent, cette occupation anarchique et illégale laisse son empreinte sur la morphologie de la ville. L'inexistence voire le non-respect des plans d'urbanisation dans cette zone reflète un désordre. Les populations s'installent spontanément sans tenir compte des rues, des aires de jeux. La disposition des maisons est anarchique. Les rues

ne sont pas droites. La prolifération des habitations spontanées conduit à une morphologie complexe de la ville. L'accès des camions, comme d'autres grands véhicules, devient difficile, voire impossible, en raison de l'étroitesse des rues.

En résumé, l'étalement urbain s'est manifesté par un changement du paysage avec la régression de l'agriculture et du pâturage au détriment des habitations. Ces dernières qui sont parfois construites de façon anarchique ont favorisé l'émergence des quartiers précaires. Tout ceci a un impact négatif sur l'environnement et les ressources naturelles de la ville.

3.3.3. Dégradation de l'environnement et difficultés d'accès aux services de base

La poussée urbaine se fait au détriment de l'environnement. La végétation se dégrade avec les nouveaux quartiers périphériques. La hausse de la population entraine l'augmentation des déchets solides et liquides et un épuisement de la nappe phréatique qui entrainent un problème d'accès à l'eau potable. S'il n'y a pas une bonne gestion de ces derniers, l'environnement en subit les conséquences néfastes. Dans ce chapitre, seront abordés en premier lieu les problèmes liés à la dégradation de l'environnement et en second lieu, celui lié à l'accès de l'eau potable.

L'environnement de la ville est aujourd'hui menacé avec le processus d'urbanisation. Tout d'abord, on assiste à un déboisement accru. L'occupation des territoires se fait au détriment de la végétation. Beaucoup de plantes sont coupées pour assurer la construction d'habitats. L'accélération de ce phénomène engendre des dégradations dans l'environnement. Ce fait est plus remarquable en raison de l'absence de reboisement dans la ville. Ensuite, la menace de l'environnement se poursuit avec les déchets. Une mauvaise gestion des déchets entraine, en retour, un rejet de ceux-ci dans la nature. Les populations ne disposant pas de poubelles et de bacs à ordure font des terrains nus leur dépotoir d'ordures. Partout dans la ville, il n'est pas rare de retrouver des sachets plastiques. Ces derniers contribuent largement à la dégradation de l'environnement. À cela s'ajoute la gestion des déchets liquides. Plusieurs quartiers sont dépourvus de canalisation : voir les quartiers de Darou Salam comme exemples. Ceci pousse les populations à verser les eaux usées dans la rue.

La configuration du relief et l'absence d'un réseau de drainage des eaux pluviales entraînent des problèmes environnementaux, notamment dans les quartiers de Dougar 1 et 2 qui se retrouvent coupés du reste de la ville pendant la saison des pluies. L'extension urbaine continue de se faire vers le sud de la ville. Or, cette partie abrite la majeure partie des plantations et périmètres maraîchers qui sont les principales sources de revenus des populations. Cette situation peut être une source de conflits et de réduction des espaces agricoles.



PHOTO 11: MANQUE D'EAU A MADINATOUL MOUNAWAR DANS LA COMMUNE DE DIAMNIADIO

Source : Mémoire Master 2 AGUA de Mame Diarra Diouf, Département de géographie, UCAD, 2020, page 84

Cette image (Photo 11) prise dans le quartier de Diamniadio, sur la route de Mbour, renseigne sur la rareté du précieux liquide, comme le pointe par ailleurs un extrait de l'entretien avec la femme sur la photo : « *Pour avoir la quantité d'eau suffisante et assurer les tâches quotidiennes de la journée, il faut se lever très tôt le matin, vers cinq heures, afin de faire la queue à la fontaine publique* ». Cette situation déplorable est

néanmoins meilleure que celle du quartier Ndoukhoura où n'existe aucun branchement en eau par les sociétés concessionnaires. L'approvisionnement en eau potable dans ce dernier quartier se fait à partir de corvées aux points d'eau traditionnels. Tout ceci montre que l'eau se fait de plus en plus rare dans la commune, la consommation augmentant à cause des effets de l'étalement urbain. L'urbanisation est toujours corrélée à une augmentation de la surface du bâti et à une régression du couvert végétal. Cette situation débouche généralement sur une dégradation de l'environnement naturel et sur la déperdition des ressources naturelles. Il s'avère donc évident que la croissance démographique conduit à une surexploitation de la nappe phréatique et des ressources naturelles et mène probablement à un déséquilibre environnemental.

L'étalement urbain se traduit à Diamniadio par des mutations socio-spatiales, par un changement du paysage naturel et par la régression des terres agricoles et pastorales au profit des habitations. L'anarchie constatée dans les modes d'occupation du sol entraîne l'émergence de quartiers précaires et la dégradation de l'environnement et des ressources naturelles. Les activités précédemment dominées par l'économie rurale versent dans l'économie urbaine. Il faut noter que l'urbanisation s'accompagne toujours d'une augmentation des surfaces bâties entrainant forcément une diminution du couvert végétal. Du coup, il s'en suit une dégradation de l'environnement ainsi que la perte de ressources naturelles telles que l'eau. La croissance démographique conduit à une surexploitation de la nappe phréatique ce qui aboutira à la rareté de cette ressource. Cependant sur le plan économique, il est observé une nette évolution de la commune. Les mutations économiques résultant de l'étalement urbain noté à Diamniadio sont le développement du commerce avec l'augmentation de la clientèle ainsi que les infrastructures implantées dans la zone offrant ainsi des opportunités de travail à la population.

Chapitre 2 : L'émergence d'une aire métropolitaine au Grand-Dakar : cas du triangle aggloméré Dakar-Thiès-Mbour en devenir

L'étalement de Dakar vers sa partie périphérique a engendré des influences sur ses villes limitrophes, au point qu'il se dessine aujourd'hui une zone de conurbation matérialisée par la jonction des villes de Dakar, Thiès et Mbour. Cette interface agglomérée résulte de l'extension « naturelle » de la capitale du Sénégal, d'une planification des stratégies de développement centrée autour de l'aéroport AIBD et d'une relation hégémonique entre la ville et son arrière-pays. Avec une urbanisation galopante et l'émergence de pôles d'expansion urbaine, la formation d'aires métropolitaines composées des métropoles-centres et de leurs communes limitrophes devient inéluctable. L'État du Sénégal vise à organiser cet espace en mettant en cohérence les infrastructures existantes afin d'en valoriser les ressources et les potentialités. La finalité recherchée est de s'inscrire progressivement dans une logique de développement territorial axée sur l'attractivité et la compétitivité. C'est pour cela que l'étude s'intéresse de façon monographique à ce triangle, en intégrant les grands projets de l'État et les enjeux fonciers.

1. L'interface Dakar-Thiès-Mbour : d'une conurbation à un triangle en gestation dans le Grand-Dakar

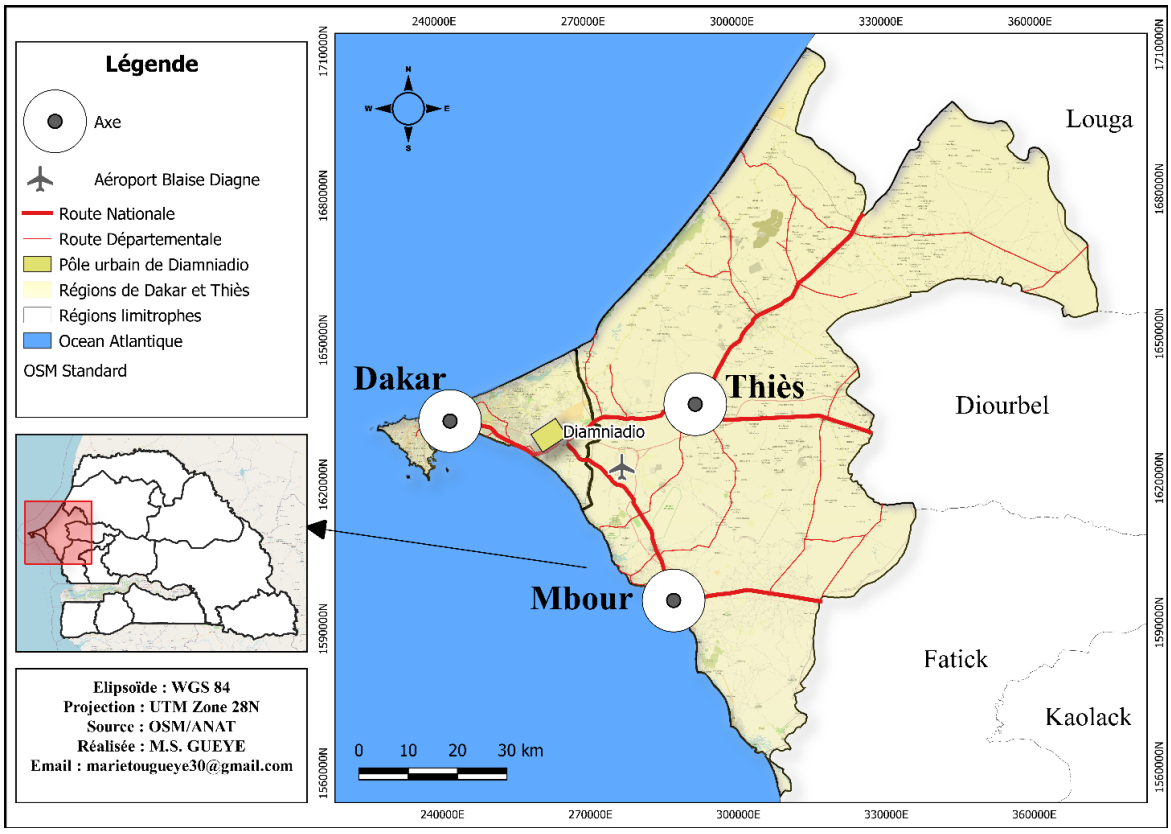
La zone de confluence, formée par la périphérie des villes de Dakar, Thiès et Mbour, résulte d'un processus de conurbation qui englobe des ressources et des enjeux très stratégiques. Dans le contexte de formation d'une aire métropolitaine internationale et multipolaire, l'interface périurbaine Dakar-Thiès-Mbour est devenue un enjeu majeur de développement territorial. C'est le territoire privilégié de déploiement des grands projets d'infrastructures de Dakar[32]. Les grands projets en cours de réalisation dont l'aménagement du pôle urbain de Diamniadio, l'aéroport AIBD inauguré en décembre 2017 et surtout la construction de plusieurs autoroutes qui structurent cet espace, contribuent à assurer le dynamisme de ce territoire. La monographie est ici utilisée

[32] Voir : Ngom et *al.*, (2017) : « Les agro-industries dans l'interface métropolitaine Dakar-Thiès-Mbour : enjeux fonciers et développement territorial »., dans les *Cahiers de géographie du Québec.*

comme méthode pour comprendre le comportement et les fonctions de l'aire métropolitaine qui résulte de la dynamique urbaine des villes de Thiès, Dakar et Mbour.

1.1. L'aire métropolitaine en devenir, une résultante de l'étalement périphérique des villes de Dakar, Thiès et Mbour

Le triangle aggloméré Dakar-Thiès-Mbour (voir Carte 12) couvre une superficie de 3 852 km^2 et constitue la zone de conurbation créée par l'étalement périphérique de ces villes. Sa population est estimée à 1 739 897 habitants en 2013, soit 13,5 % de la population sénégalaise. La densité moyenne au niveau de cette zone est de 453 habitants au km² selon les données publiées par l'ANAT en 2015. Les établissements humains, identifiés dans cette aire métropolitaine en devenir, sont composés, essentiellement, de villages et de petites villes dont Pout, Diamniadio, Sébikotane, Kayar et Nguékhokh, qui ont un poids démographique compris entre 8 000 et 30 000 habitants (Ngom et *al.*, 2017).



CARTE 12: LOCALISATION GEOGRAPHIQUE DE L'AIRE METROPOLITAINE DAKAR-THIES-MBOUR
Conception : *Mame Cheikh Ngom et Mariétou Gueye, thèse 2021*
Source : OSM/ANAT

Dans le rapport de l'ANAT portant sur la présentation du plan directeur d'urbanisme de cette zone de confluence, il est bien mentionné que le Schéma directeur d'Aménagement et de Développement territorial du triangle Dakar-Thiès-Mbour (SDADT) est le coordonnateur spatial des grands projets devant à terme organiser le Sénégal en territoires viables et compétitifs. Cette volonté de l'État se traduit par la réalisation de plusieurs projets structurants, dont l'aéroport AIBD, le Pôle urbain de Diamniadio et la Zone économique spéciale intégrée. Évidemment, sa position géographique est stratégique parce qu'elle est au cœur des périphéries de chacune de ces villes.

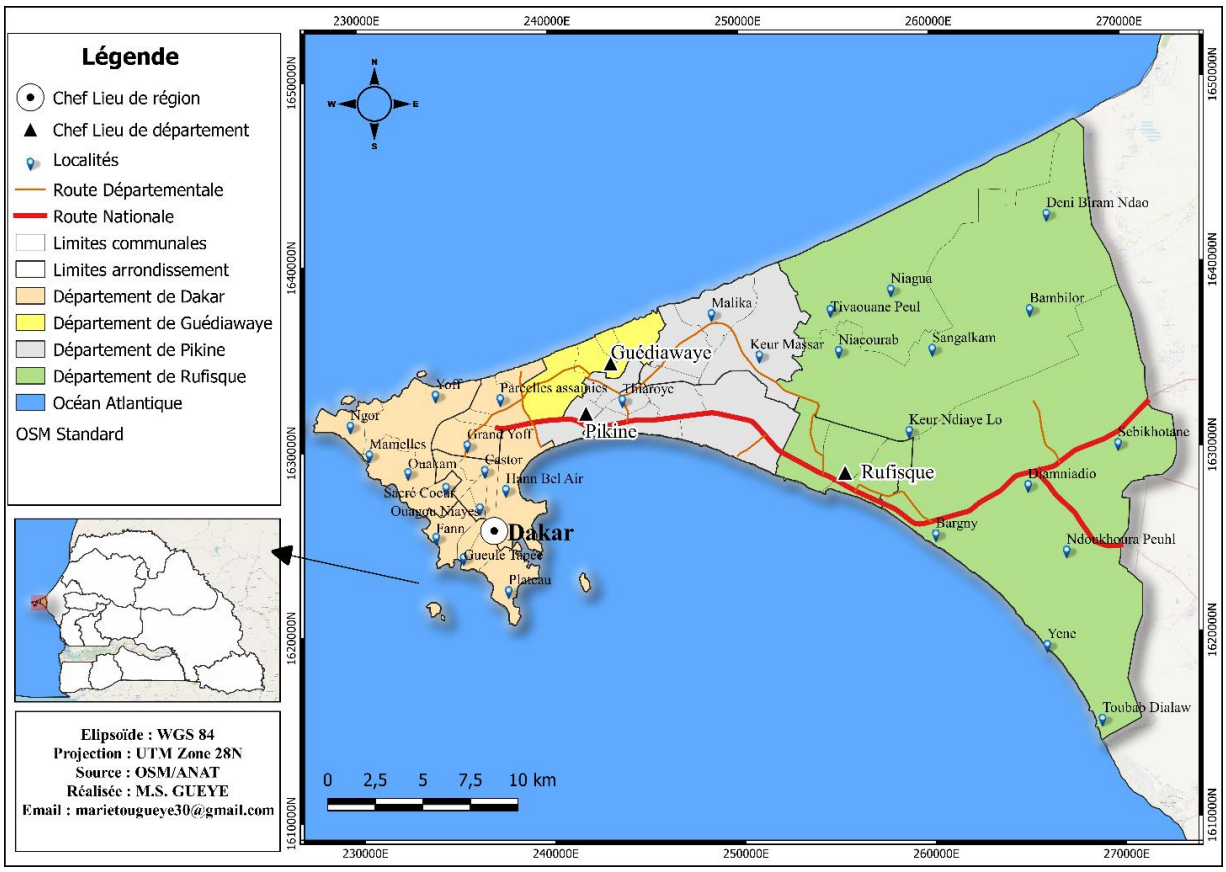
Elle se caractérise par la disponibilité des ressources naturelles qui, aujourd'hui, est fortement menacée par la réalisation des grands projets de l'État et la mobilisation du patrimoine foncier. Ses caractéristiques physiques se présentent comme suit : une partie nord constituée d'un système dunaire et de sols hydromorphes, unité morphologique appelée Niayes, située au nord de Sangalkam ; une zone centrale, constituée de massifs, dont le horst de Diass et le plateau de Thiès ; et une partie sud de l'interface métropolitaine marquée par l'existence de plages de sable fin entre Dakar et Mbour, zone communément appelée « petite côte » et fortement marquée par l'activité touristique, notamment internationale (Ngom et *al.,* 2017)

En effet, dans le domaine de l'agriculture, la zone des Niayes produit l'essentiel des fruits et légumes du pays grâce notamment à la fertilité de ses sols. Au niveau de la pêche, les localités de Mbour, Kayar et Rufisque font du triangle le premier pôle de pêche artisanale du Sénégal. Cette zone est également le premier pôle d'industries extractives du pays avec, notamment, la SOCOCIM, les cimenteries du Sahel et la nouvelle cimenterie DANGOTE.

Au niveau du tourisme, ce triangle est l'une des premières zones touristiques du pays avec la station balnéaire de Saly et les autres sites touristiques le long de la « Petite Côte ». L'aviculture y est également très développée grâce à un milieu physique favorable pour l'élevage et la proximité des grandes agglomérations pour écouler la production. Concernant les infrastructures, cette zone a été choisie pour accueillir d'importants projets structurants tels que l'Aéroport international Blaise Diagne (AIBD), la Zone économique spéciale intégrée (ZESI), les pôles urbains de Diamniadio et du Lac Rose, la zone industrielle de Diamniadio, la deuxième université de Dakar, les projets d'autoroutes Diamniadio-AIBD, AIBD-Thiès et AIBD-Mbour.

1.1.1. *Dakar, une métropole économique en pleine expansion territoriale*

La métropole dakaroise est composée de la trame urbaine presque continue formée par les départements de Dakar, Pikine, Guédiawaye et une partie du département de Rufisque (voir Carte 13). Elle comptait près de 2 701 110 habitants en 2013. Si le rythme de croissance démographique de 2,6 % est maintenu, la population s'établirait en 2030 à 4 198 422 habitants, soit une augmentation de 1 497 312 habitants[33].



CARTE 13: LOCALISATION DE LA METROPOLE DAKAROISE
Conception : Mame Cheikh Ngom et Mariétou Gueye, thèse, 2021
Source : OSM/ANAT

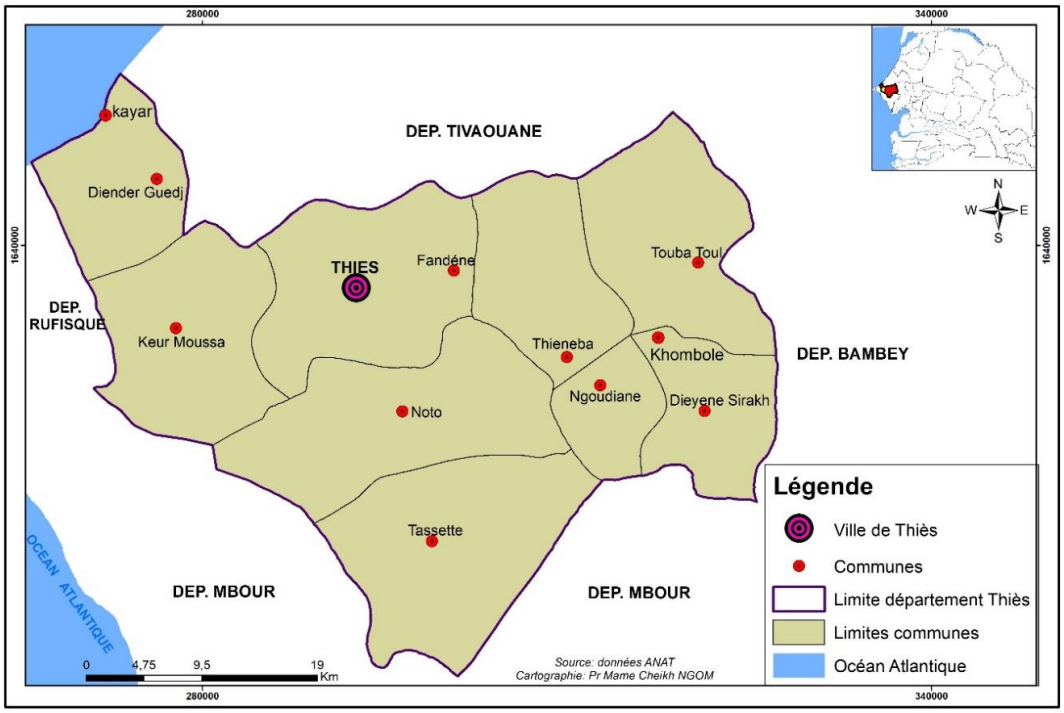
L'importance de sa population et son dynamisme démographique se justifient par les nombreux atouts et potentialités qui lui confèrent une attractivité particulière. En sa qualité de capitale politique du Sénégal, Dakar concentre l'essentiel des institutions nationales et des grands équipements et infrastructures universitaires, hospitalières et marchandes. Au niveau économique, Dakar contribue pour plus de la moitié à la

[33] Selon le Schéma directeur d'aménagement et de développement territorial de la zone Dakar-Thiès-Mbour, ANAT, 2015.

formation du PIB en concentrant la quasi-totalité des entreprises industrielles (plus de 90 %) et les opportunités d'emplois.

1.1.2. La métropole minière de Thiès : la deuxième ville économique du Sénégal

Du point de vue économique, Thiès se positionne comme la deuxième région du Sénégal, après Dakar. Cette ville minière, communément appelée « la ville du rail », se situe à 56 kilomètres de la capitale sénégalaise et se distingue par ses potentialités en termes de ressources naturelles. La forte présence des sociétés extractives se justifie par la présence du grès blanc et du grès rouge qui sont indispensables aux activités des Bâtiments et Travaux publics (BTP). La ville a une dimension métropolitaine et est découpée en trois grands départements : Thiès, Tivaoune et Mbour (voir Carte 14). Le département de Thiès est constitué par la Ville de Thiès, les communes de Notto et Fandène et les zones d'extension naturelle. Son étalement urbain se fait le long des deux axes routiers (les routes nationales N°1 et N°2) par lesquels se fait la jonction de la ville de Thiès aux villes saintes de Tivaoune au nord et Touba à l'est et Dakar au sud. La progression rapide de la ville se fait en direction de Fandène d'où les conflits de compétences nés du découpage territorial.



CARTE 14: DECOUPAGE ADMINISTRATIF DU DEPARTEMENT DE THIES
Conception : Mame Cheikh Ngom, thèse 2021
Source : ANAT

Avec une superficie de 6 670 km^2, la ville de Thiès a joué un rôle fondamental dans l'histoire des rails au Sénégal. Avec le fameux quartier de « Escale », créé dans le cadre de la traite arachidière, et la célèbre grève des cheminots, Thiès est dénommée la ville du rail. Même l'équipe fanion de la ville portait le nom de « Rail ». Cet ensemble comptait près de 367 000 habitants en 2013.

Avec un taux de croissance démographique moyen annuel de 2,2 %, la population de Thiès métropole s'établirait à 534 403 habitants à l'horizon 2030. Thiès métropole possède des atouts certains liés notamment à sa position de carrefour entre Dakar et la moitié Nord du Sénégal ; l'existence de réserves foncières, les grands projets d'infrastructures autoroutières qui vont davantage rapprocher Thiès de l'agglomération dakaroise (Autoroute Diamniadio-AIBD-Thiès) et des autres parties du pays (Autoroutes Thiès-Touba et Thiès-Tivaouane) et l'existence d'unités industrielles, notamment dans le domaine du transport et d'un réseau d'établissements d'enseignement supérieur.



PHOTO 12: LA GARE FERROVIAIRE SYMBOLE DE LA VILLE DE THIES
Source : Journal Le Quotidien du 17 avril 2020

Située à l'ouest du Sénégal à 70 km de Dakar, la région de Thiès (voir Carte 2) occupe une superficie de 6 601 km², soit 3,4 % du territoire national, pour une population estimée à 1 658 445 habitants en 2010, représentant 13,3% de la population du Sénégal. Elle est limitée au nord par la région de Louga, au sud par celle de Fatick, à l'ouest par la région

de Dakar et l'Océan atlantique, et à l'est par celles de Diourbel et de Fatick. Ses coordonnées géographiques sont 14°46'58'' nord et 16°54'06'' est. Elle est constituée par les départements de Thiès, de Tivaouane et de Mbour.

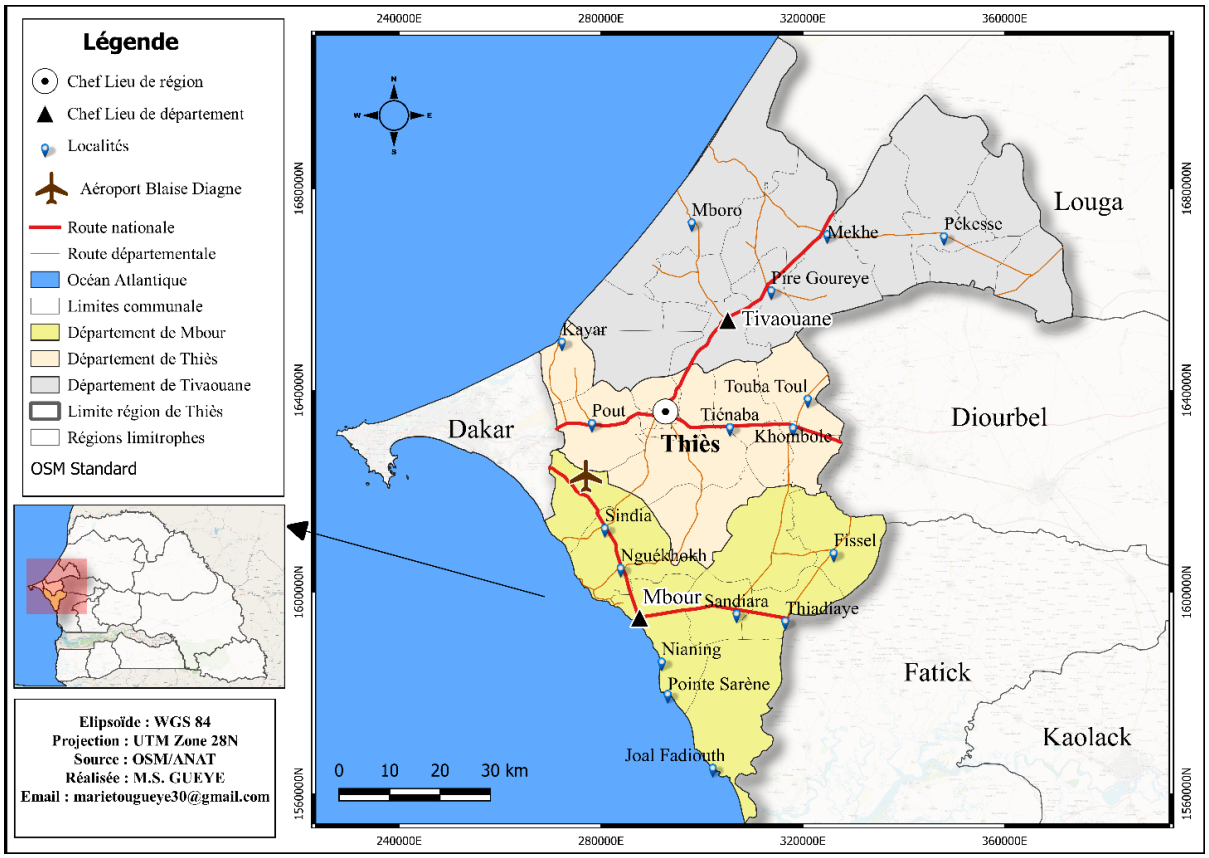
Créée au début du 20e siècle, la ville de Thiès était jadis un village sérère du royaume de Cayor, appelé Diankhène. Géographiquement, la région de Thiès recouvre partiellement l'ancien royaume du Cayor et celui du Baol. La commune de Thiès devient une ville avec le décret n° 2008-1344 du 20 novembre 2008. Elle s'est beaucoup développée avec l'avènement du chemin de fer Dakar-Niger. Mais surtout avec sa proximité de la région de Dakar dont elle est le site privilégié pour la déconcentration de certaines activités militaires et industrielles. Administrativement, c'est l'une des plus anciennes du pays. (Source : Site web de la Ville de Thiès). L'activité économique dominant dans la commune de Thiès reste le commerce, à côté, il y a d'autres filières pouvant générer des ressources importantes comme l'agriculture, l'élevage, l'artisanat et le transport. La majeure partie des habitants de la ville de Thiès en âge de travailler évolue dans le secteur informel. Ce secteur est caractérisé par plusieurs activités notamment le petit commerce, la menuiserie, la maçonnerie, etc.

1.1.3. La métropole culturelle de Mbour, un levier du tourisme sénégalais

La ville de Mbour, une métropole urbaine en devenir, est connue grâce au dynamisme de ses activités touristiques. Son territoire est constitué par les communes de Mbour, Saly, Ngaparou, Somone, Nguékhokh et Malicounda. Compte tenu de son explosion urbaine, la ville s'impose de plus en plus comme nous pouvons le constater à travers son étalement sur les axes routiers de Mbour-Nianing, Mbour-Sandiara et Mbour-Nguékhokh. Ainsi, la route devient un facteur de l'étalement urbain.

Le département de Mbour couvre une superficie de 1 607 km^2 et partage des frontières communes avec les régions de Fatick, Diourbel et Dakar. Situé dans la partie sud-ouest de la région de Thiès, Mbour dispose d'une large côte maritime qui s'étend de la commune de Ndayane-Popenguine avec la construction du futur port minéralier jusqu'à la commune de Joal Fadiouth. Grâce à son dynamisme urbain sans précédent, la ville de Mbour se développe de manière exponentielle et vertigineuse. La conurbation Mbour, Saly, Ngaparou, Somone en gestation sur le long de la petite côte, devient un véritable hub moderne. Le tourisme y est, alors, le fer-de-lance d'un étalement urbain précoce et

incontrôlé. La conurbation Nguékhokh-Mbour qui se développe le long de la route nationale N°1, jouxte les terres de la commune de Malicounda. Cette dernière conurbation attire notre attention puisqu'elle plonge la métropole dans les interstices du triangle aggloméré de Dakar-Thiès-Mbour.



CARTE 15: PRESENTATION DE LA METROPOLE DE MBOUR
Conception : Mame Cheikh Ngom et Mariétou Gueye, thèse 2021
Source : OSM/ANAT

Cet étalement est accompagné d'un boom démographique sans précédent, car Mbour se situe dans une zone carrefour (voir Carte 15). La métropole mbouroise compte 346 710 habitants en 2013, avec un taux de croissance démographique moyen annuel de 3,3 %. Selon les projections de l'ANSD, la population pourrait atteindre 621 114 habitants à l'horizon 2030. Ainsi, si ce dynamisme démographique est maintenu, la population de Mbour métropole dépasserait celle de Thiès à l'horizon 2030[34].

La ville de Mbour possède des atouts potentiels liés au dynamisme de son tissu économique soutenu par le tourisme et la pêche. Elle est dans une position de carrefour

[34] Selon l'ANAT (2015).

située entre la capitale Dakar et une partie des régions sud du Sénégal. En outre, le projet de l'autoroute AIBD-Mbour va davantage rapprocher la ville touristique de l'agglomération du « Grand-Dakar » et des pôles urbains de Daga-Kholpa-Yene et Diamniadio.

Ainsi, nous pouvons retenir que l'interface métropolitaine regroupe les agglomérations de Dakar, Thiès et Mbour qui entretiennent des dynamismes urbains quasi identiques. De ce point de vue, la vision de l'État du Sénégal est de faire de ce « conglomérat » territorial un pôle de développement durable.

Il constitue le support principal de la réalisation des projets de grande envergure du Plan Sénégal émergent (PSE) avec un zoning de convergence qui réunit les trois zones éco géographiques que sont : la zone des Niayes, la zone du massif et la petite côte. Donc, le territoire métropolitain Dakar-Thiès-Mbour peut être considéré comme un espace porteur d'espoir aux regards des grands projets et des enjeux économiques qu'il suscite sur toute l'étendue du territoire sénégalais. L'aéroport AIBD accompagné d'un grand projet d'aéroport-cité, l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio et les autres projets routiers font du triangle un vrai hub ou pôle de développement. Outre cette dynamique liée à la réalisation de grands projets structurants, cette interface connaît une nouvelle dynamique d'investissements agricoles, modernes et intensifs (Ngom et *al.*, 2017). Cependant, nous faisons un focus sur les principaux projets du triangle et leur relation avec les élans de développement amorcés.

2. L'expropriation des terres rurales au profit des grands projets du PSE : le volontarisme d'État contre la résistance communautaire

La périurbanisation est un processus d'occupation, d'expansion spatiale d'une ville vers sa périphérie. À la différence des banlieues qui appartiennent structurellement à la ville et qui contribuent à former cet ensemble que l'on désigne généralement par le terme d'agglomération, le périurbain est une introduction d'éléments urbains dans le milieu rural. Ce processus est favorisé d'une part par les liaisons physiques (routes, chemins de fer, aéroport, voie maritime) entre ville et campagne modifiant ainsi la structure du milieu rural, l'espace agricole de même que les activités rurales, mais en revanche de nouvelles opportunités se créent par l'accès aux services, aux marchés urbains proches et ceci peut même aboutir à la naissance d'une nouvelle ville.

Dans un contexte de re-articulation sélective du local au global, la ville ouest-africaine en général et sénégalaise en particulier enregistre des mutations accélérées qui affectent les dynamiques spatiales et sociales, les processus de production, les cadres comme les types de gestion.

L'approche étatique de la question urbaine par « grands projets » change la nature des relations entre l'agglomération dakaroise et ses périphéries où sont localisées la plupart des opérations prévues. Cet enjeu métropolitain positionne l'espace périurbain au centre du problème.

Dakar, d'abord métropole coloniale dont la dynamique repose sur une logique économique impérialiste de drainage au détriment des villes de l'intérieur, vient d'entamer une métropolisation d'un type nouveau. Elle repose sur une recomposition des mobilités spatiales quotidiennes, l'aménagement de grands projets d'infrastructures et de développement économique et résidentiel (Sakho, 2007 ; Diongue, 2012). Cette nouvelle dynamique favorise, d'une part, l'intégration des pôles urbains de Thiès et Mbour dans son fonctionnement quotidien, et d'autre part, une redistribution de ses fonctions surtout économiques dans l'aire métropolitaine[35]. Par rapport à cette dynamique territoriale, une plateforme aéroportuaire (AIBD) a été aménagée dans l'espace compris entre les communes de Diass et Keur Moussa. La réalisation de ce projet a eu comme conséquence le déplacement des populations riveraines qui vivaient dans le triangle Dakar-Thiès-Mbour depuis longtemps. Face aux enjeux de la périurbanisation, la mobilisation des terres rurales pour les grands projets de l'État, la destruction et la reconversion des terres agricoles et pastorales, en plus de l'instauration d'une précarité socioéconomique et environnementale, des autochtones s'organisent et réclament les terres de leurs ancêtres.

2.1. Pôles urbains ou émergence de villes nouvelles dans les zones de campagne

2.1.1. Le pôle urbain de Diamniadio : la ville est-elle si smart ?

Depuis l'alternance politique de 2000, le Sénégal a adopté une politique fondée sur la recherche de l'émergence. Le Plan Sénégal émergent (PSE) vient alors renforcer cette dynamique par l'acquisition d'infrastructures modernes. L'aire métropolitaine Dakar-

[35] Diongue et Sakho (2014) : *Diamniadio, une petite ville (carrefour en quête d'une nouvelle identité économique) de la métropole Dakar.*

Thiès-Mbour devient ainsi le site de convergence des grands projets de l'État. C'est le cas de l'aéroport international de Diass et du Pôle urbain de Diamniadio (PUD) parmi tant d'autres. Cette territorialisation des politiques publiques s'inscrit dans l'innovation avec l'adoption des technologies d'où l'émergence d'une ville « intelligente » à la périphérie de Dakar : ce modèle est-il smart ?

Si les pôles urbains, ces nouveaux types de villes, ont été accueillis par le public comme une aubaine pour le développement de l'économie et des infrastructures du pays. Le Lac Rose, Diamniadio, Yene et Daga-Kholpa sont les quatre pôles urbains dans cette première phase du projet. Mais avec eux se pose le problème crucial de la gestion des terres qui ont été allouées aux pôles.

- *Le pôle urbain de Diamniadio une ville du futur*

Il couvre une superficie : 1 644 ha et est construit pour abriter une population de 350 000 habitants. Au plan géographique, le Pôle urbain se localise au niveau du triangle Dakar-Thiès-Mbour (voir Image 4) et partage des limites frontalières avec :

- La commune de Bargny à l'Ouest ;
- La commune de Diamniadio à l'Est ;
- La commune de Sangalkam au Nord ;
- La commune de Yenne au Sud.

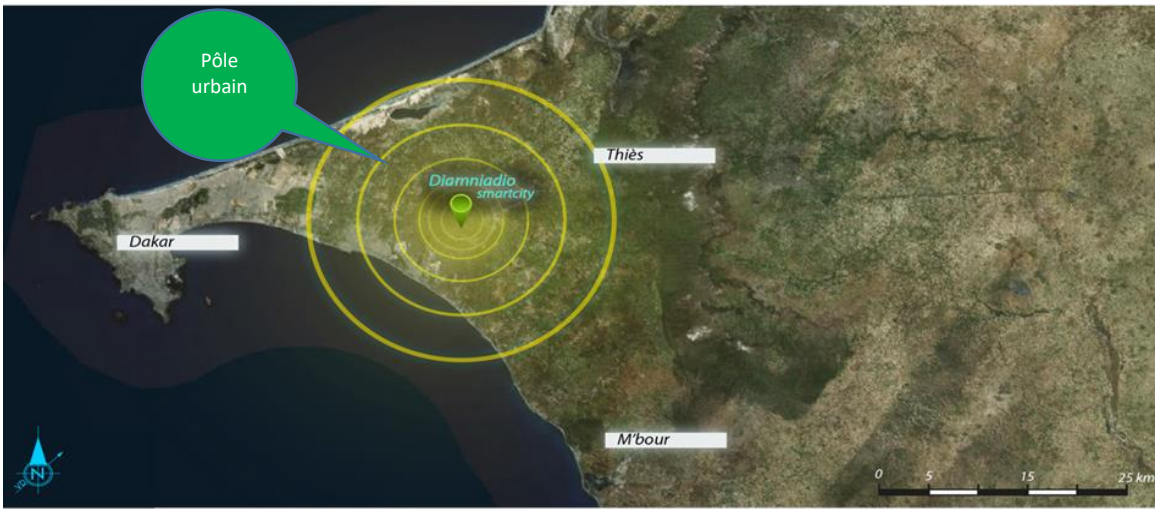


IMAGE 4 : LOCALISATION DU POLE URBAIN ET DE LA NOUVELLE VILLE
Source : Mame Cheikh Ngom, présentation colloque département de Géographie, UCAD,2016, page 8

S’agissant de son accessibilité, le pôle est à 17 km de l’aéroport AIBD, à 25 minutes du Port de Dakar et à 8 km du port minéralier de Bargny. Il est desservi par des infrastructures routières et ferroviaires : la route nationale N°1, l’autoroute à péage Dakar-Diamniadio, l’autoroute Ila-Touba et le Train express régional (TER). Si l’on se réfère à l’histoire de Diamniadio, il est nécessaire de rappeler qu’au départ il s’agissait d’un petit village d’agriculteurs et d’éleveurs. Celle-ci n’a jamais été ordinaire. Notons par ailleurs que chaque jour, les vendeuses installées sur la route nationale voient converger des containers contenant des mangues, des clémentines, des pastèques et d’autres produits cultivés à travers tout le pays.

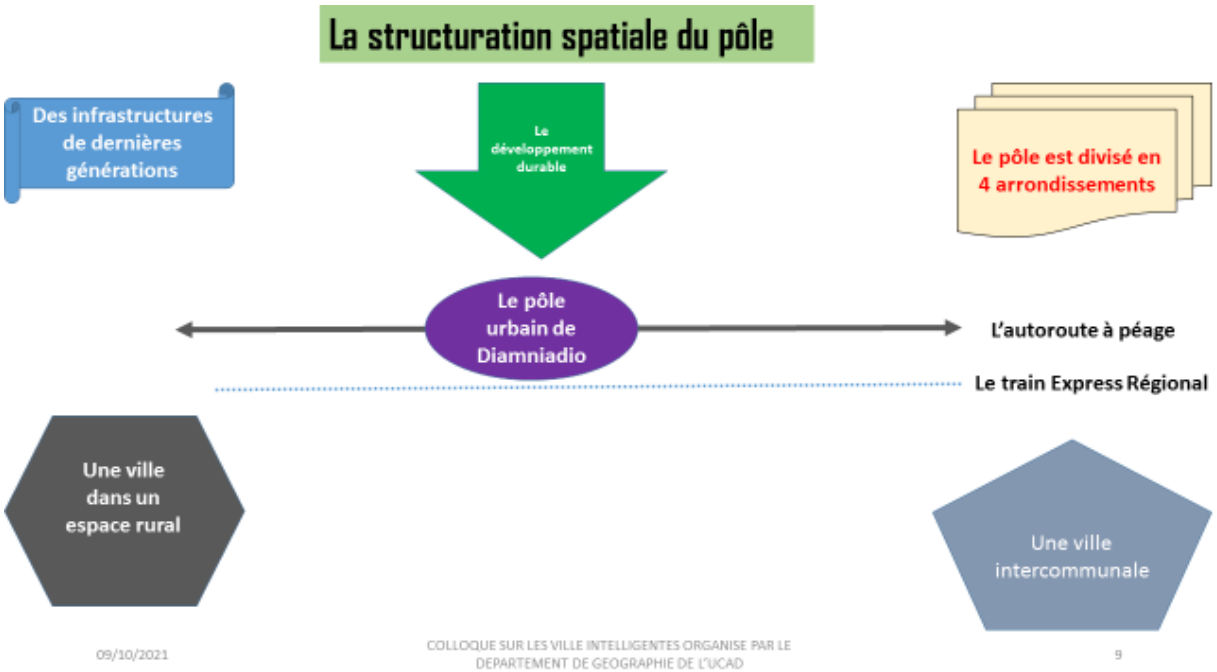
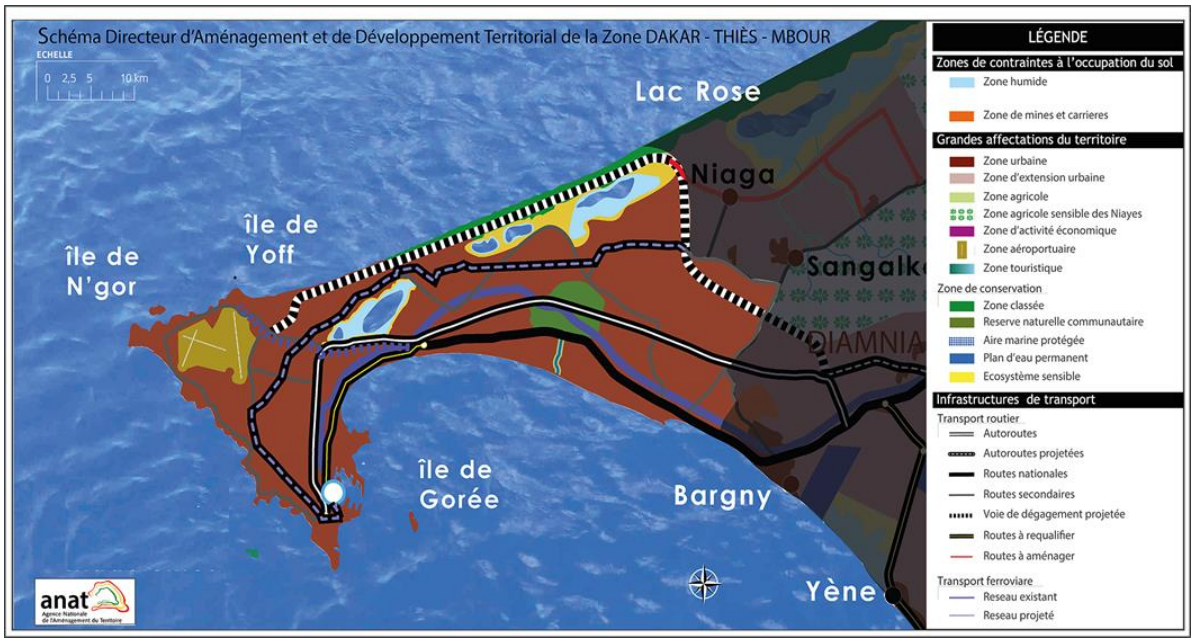


IMAGE 5: LA STRUCTURATION SPATIALE DU POLE URBAIN DE DIAMNIADIO
Source : Mame Cheikh Ngom, colloque du département de Géographie à UCAD en 2016, page 9

Diamniadio est une ville carrefour située à 30 km de Dakar. Elle a été choisie par les autorités du Sénégal en 2012 pour décongestionner la capitale. Certaines activités économiques et les services administratifs de l’État y ont été déplacés afin d’amorcer une nouvelle dynamique territoriale (voir Image 5).

Carrefour d’entrée de la grande région du Cap-Vert, Diamniadio a été pendant longtemps, un lieu qui marquait la rupture entre le pays transformé par la modernité et celui encore attaché à un fonctionnement plus traditionnel. Le pays traditionnel, soit le Sénégal et ses régions sans reflet. Le pays transformé par la modernité, soit Dakar et son rêve presque

constant de grandeur, mais rêve chaque fois, différé. La connexion entre Diamniadio et l'agglomération de Dakar est déjà facilitée par la mise en service de l'autoroute à péage. Cette desserte sera renforcée par le projet de prolongement de la VDN et le projet du train express régional (voir Carte 16).



CARTE 16: SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL DE L'INTERFACE
Conception : Mame Cheikh Ngom, colloque du département de Géographie à l'UCAD en 2016, page 10
Source : ANAT

Projet phare du PSE, Diamniadio ambitionne d'être une ville qui répond aux exigences d'une cité moderne regroupant des quartiers administratifs, des centres de recherche et des infrastructures sportives. Une place importante est également accordée à l'immobilier résidentiel et commercial. L'État a ainsi fait appel aux promoteurs immobiliers nationaux et étrangers pour participer au développement de la zone sur une superficie de 1 644 hectares pour une ville pouvant accueillir 350 000 habitants (contre 100 000 actuellement) à l'horizon 2035.



IMAGE 6 : LE POLE URBAIN DE DIAMNIADIO DEVIENT UNE VILLE DURABLE
Source : Mame Cheikh Ngom, colloque du département de Géographie, UCAD en 2016, page 11

Cette réflexion sur la production des espaces urbains à la périphérie des villes pose la question des enjeux de l'étalement dans les villes des pays en développement (voir Image 6) et dévoile les rapports dialectiques entre l'urbanisation et l'usage des technologies de l'information et la Communication (TIC). Le passage des sociétés de l'information à la création des villes dites intelligentes « smart Cities » redéfinit les enjeux de la géographie des villes africaines, l'objectif se résume ainsi sur le diagnostic approfondi du pôle urbain de Diamniadio, notamment le passage du pôle à la ville nouvelle (voir Image 7), l'étude des fondamentaux sur la ville du futur dite intelligente et l'analyse du modèle dont le caractère smart, quoiqu'amorcé, suscite des interrogations.



IMAGE 7: LE POLE URBAIN DE DIAMNIADIO DEVIENT UNE VILLE MIXTE
Source : Mame Cheikh Ngom, présentation colloque département de Géographie, UCAD,2016

- *Le Pôle de Diamniadio, un hub économique, commercial, industriel et résidentiel*

Le projet de Diamniadio était bien parti pour devenir un pôle urbain dans toutes ses formes. Mais le modèle de Diamniadio est devenu hybride et atypique puisqu'il intègre deux fonctions symétriques : il s'agit des fonctions de ville nouvelle et de pôle urbain (voir Image 8).

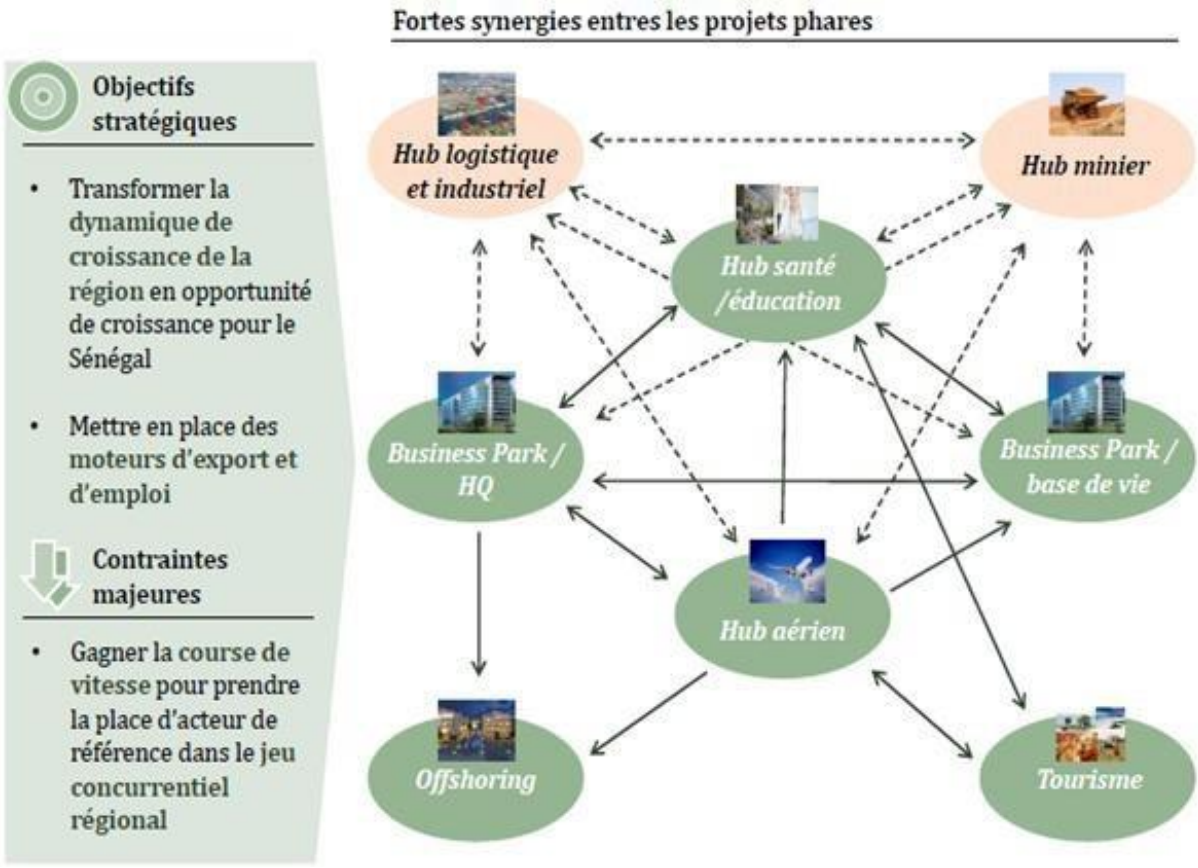


IMAGE 8: PRESENTATION DU HUB INDUSTRIEL DE DIAMNIADIO
Source : Mame Cheikh Ngom, présentation colloque département de Géographie, UCAD,2016, page 14

Diamniadio, pour dire, du rêve à la réalité, c'est comme un long processus de gestation arrivée à maturation après moult initiatives, tergiversations, et dont la construction d'une autoroute à péage, a accéléré la réalisation et cela ne date pas d'aujourd'hui. De ce fait, elle a commencé dès les années 1970-1980 jusqu'à l'année 2015. Ce furent 30 longues années sinon plus, de projets, de mise en cohérence des idées et finalement d'un début d'émergence.

- *Une ville durable de mixité sociale et fonctionnelle*
- *La démarche relève-t-elle d'une approche ascendante (dite Bottom-up) ou descendante (dite Top-down) ?*
- *La problématique du foncier et des activités agricoles environnantes*

Dans cette vaste zone de maraîchage, si des mesures idoines ne sont pas prises pour préserver certains espaces alentours, il n'y aura plus ni agriculture ni élevage étant entendu qu'une bonne partie de la production de la volaille vient de là, de Gorom, Bayakh, Sangalkam, Kayar, Rufisque et Bargny en direction de Diamniadio

Le modèle dit « intelligent » s'insère dans un espace à vocation agricole (le maraichage dans la zone des Niayes), notamment dans les villages environnants du pôle menacés par la spéculation foncière, les mutations sociales spatiales, les reconversions économiques et les recompositions territoriales. Doit-on s'attendre à un étalement du pôle (migration du front urbain vers les limites périphériques) ou à un empiétement de la nouvelle ville sur ses espaces périphériques non encore intégrés dans la dynamique de « l'intelligence » ou, tout simplement, à d'éventuels conflits de compétences entre la ville et ses communes voisines (le cas des communes de Thiès et Fandène) ?

- *La problématique de la durabilité et l'autonomie énergétique*

Une ville intelligente s'inscrit dans une logique de ville durable, car la notion de durabilité est un des facteurs d'intelligence territoriale. Malgré les efforts déployés pour rendre la ville nouvelle durable, le passage de l'autoroute à péage au centre de la ville constitue un biais, en effet, la circulation permanente des véhicules « âgés » ne contribue pas à la réduction de l'émission des gaz à effet de serre. D'autre part, il est constaté l'absence de pistes cyclables pour encourager les habitants à rouler en vélo, en rollers ou autre. Cette volonté fait partie des indicateurs de durabilité et d'intelligence territoriale,

Les villes durables doivent produire leur propre énergie et disposer des maisons à énergie passive. Mais, le pôle urbain de Diamniadio ne dispose pas encore d'une centrale électrique autonome. L'exploitation des énergies solaires, voltaïques et éoliennes, à travers des projets technologiques modernes, peut promouvoir l'autonomie du pôle en énergie. Il s'y ajoute aussi l'exploitation des énergies renouvelables à laquelle s'identifient les villes intelligentes. Dans les villes intelligentes, les calories issues du système d'évacuation des eaux usées sont utilisées pour le chauffage et le système d'enfouissement des ordures permet de récupérer du biogaz.

2.1.2. *Synthèse des entretiens réalisés par Alfousseynou Sow, 2020, « Le pôle urbain de Diamniadio au Sénégal : analyse des externalités dans la commune de Diamniadio » mémoire de Master 2 AGUA soutenu au département de Géographie de l'UCAD et encadré par Mame Cheikh Ngom*

Pour mieux comprendre la perception des populations de Diamniadio sur le pôle urbain, des guides d'entretien ont été administrés aux personnes ressources. Parmi celles-ci, on

peut citer monsieur Alioune Sané, premier adjoint au maire de la commune de Diamniadio, le 18/12/2019, monsieur Ousseynou Gueye délégué de quartier de Déni-Malick Gueye dans sa maison, le 10 mai 2019, monsieur Moussa Ba Président du conseil communal de la jeunesse de Diamniadio, le 25 mai 2019 dans son bureau et monsieur Ibrahima Beye conseillé municipal et président de la commission domaniale de la mairie le 15 mai 2019 à la mairie de Diamniadio. Les thèmes abordés se résument autour des points suivants :

- La perception des populations riveraines sur le pôle urbain de Diamniadio ;
- Le rapport entre le pôle urbain de Diamniadio et les institutions locales ;
- Les méthodes de régulation des conflits fonciers entre occupants et promoteur ;
- Les avantages et les inconvénients du pôle par rapport à son environnement.

La perception des populations riveraines sur le pôle urbain de Diamniadio ?

Le pôle urbain peut être considéré comme une aubaine pour la commune de Diamniadio lui permet de tirer profit des opportunités et de se faire un nom au plan national et international. Ces opportunités se traduisent en termes de réalisations de certains projets structurants dans le domaine infrastructurel, notamment la voirie. Les externalités induites par les travaux du pôle ont étudiants et élèves de la localité et des quartiers environnants qui passent leurs moments de vacances à exercer des activités en qualité de manœuvres.

Il s'y ajoute l'arrivée progressive et massive des industries dans la zone et leurs impacts, notamment dans le domaine de la responsabilité sociétale d'entreprise (RSE). La présence des industries a permis à la commune de régler en partie le problème de l'emploi des jeunes, même subalterne soit-il, et de faciliter leur insertion dans la vie active. Cette opportunité profite aussi aux jeunes de la localité. D'autre part, le pôle urbain de Diamniadio a amorcé une dynamique territoriale qui se traduit par une urbanisation rapide et accélérée.

Rapport entre la commune de Diamniadio et la DGPU

La commune entretient de très bonnes relations avec la DGPU. C'est une partenaire stratégique avec qui nous travaillons en parfaite communion. C'est dans ce contexte de

collaboration et de responsabilité sociétale d'entreprise (RSE) que les deux institutions ont institué des rencontres périodiques.

La relation entre la DGPU et les populations est très tendue selon l'avis du délégué de quarter. Cela s'explique par l'accaparement de leurs terres de culture par le pôle urbain. Il s'y ajoute que le taux d'indemnisation est trop faible. Il rappelle que la zone du pôle était occupée et exploitée par leurs ancêtres. Aujourd'hui, l'absence de terres de culture a augmenté le chômage et poussé certains jeunes à tenter l'émigration clandestine.

La régulation des conflits fonciers entre les occupants traditionnels et les promoteurs

La commune de Diamniadio a joué un rôle déterminant dans la gestion des conflits fonciers opposant les autorités du pôle urbain et les populations riveraines. Son rôle de médiateur était très attendu dans ces conflits et sa stratégie consistait à privilégier le dialogue et la concertation entre les deux parties.

Mais le délégué de quartier avoue le contraire car selon lui, la commune n'y a joué aucun rôle. On dirait même qu'elle est complice. Pour Ousseynou Gueye, les populations avaient organisé une marche de protestation pour réclamer des limites physiques du pôle urbain et le respect des conditions de travail déclinées par la DGPU dans ses closes avec les riverains. Mais, les populations ont attendu en vain l'appui-accompagnement des autorités locales.

Les enjeux du système des indemnisations des personnes impactées

A propos de l'indemnisation, les populations considèrent que le pôle urbain est un projet d'intérêt public réalisé par l'État du Sénégal dans le cadre de l'exécution de sa politique de développement. Il est important et constitue un hub de dimension internationale. Un projet du genre ne peut se réaliser sans des difficultés dans la mise en œuvre. Les impactés ont été indemnisés sur la base des activités de mise en valeur, car ils ont occupé les terres du domaine national.

Le président de la commission domaniale de la commune de Diamniadio se réjouis du fait que l'État du Sénégal ait choisi la commune de Diamniadio pour abriter le pôle urbain. Pour lui, il s'agit d'un programme d'intérêt général qui permet au pays de

rayonner au plan international et à la commune d'avoir une meilleure visibilité de son développement.

Le président soutient que les populations impactées ont été indemnisées mais il ignore le montant. Toutefois, il signale que les taux d'indemnisation étaient faibles et calculés en fonction des exploitations agricoles. Ainsi, il dit que la commune de Diamniadio devrait être impliquée au début et à la fin du processus d'indemnisation. Selon lui, une bonne gestion du processus requiert l'implication des autorités locales dont en particulier le maire et le président de la commission domaniale car le projet pourrait avoir des externalités soient positives ou négatives à la commune ».

Les impacts du pôle urbain sur la commune de Diamniadio

Ousseynou Gueye, délégué de quartier de Déni- Malick Gueye, considère que le pôle urbain a des conséquences pour la commune. Au plan environnemental, les opérations de terrassement détruisent les ressources végétales et la pollution engendre des risques de maladies. Il déclare qu'ils ont été dépossédés de leurs terres de culture héritées de leurs ancêtres au profit des promoteurs privés. Il se pose un problème de survie selon le délégué de quartier car les populations riveraines du pôle urbain pratiquaient l'agriculture vivrière et le maraichage. Donc cette forme d'expropriation foncière a des effets négatifs sur la vie des populations autochtone à faible revenus et au niveau de vie est relativement précaire.

A propos des avantages et inconvénients du pôle urbain dans la commune de Diamniadio, le président du conseil de la jeunesse pense que le projet contribue à l'emploi des jeunes. Certaines sociétés du pôle ont recruté la main-d'œuvre locale dans le domaine des BTP (Bâtiments et Travaux Publics). D'autre part, le pôle urbain a financé la réhabilitation et la construction de nouvelles routes dans la commune même si, selon lui, elles sont étroites et sans canalisation. Cela pourrait entrainer des risques d'inondations. L'arrivée du projet a engendré le dynamisme du marché foncier et la recrudescence des conflits. Cependant, il reconnait que le projet est innovant et contribue à l'émergence du pays. Pour lui, le pôle doit privilégier les jeunes de la commune qui représentent une main-d'œuvre qualifiée.

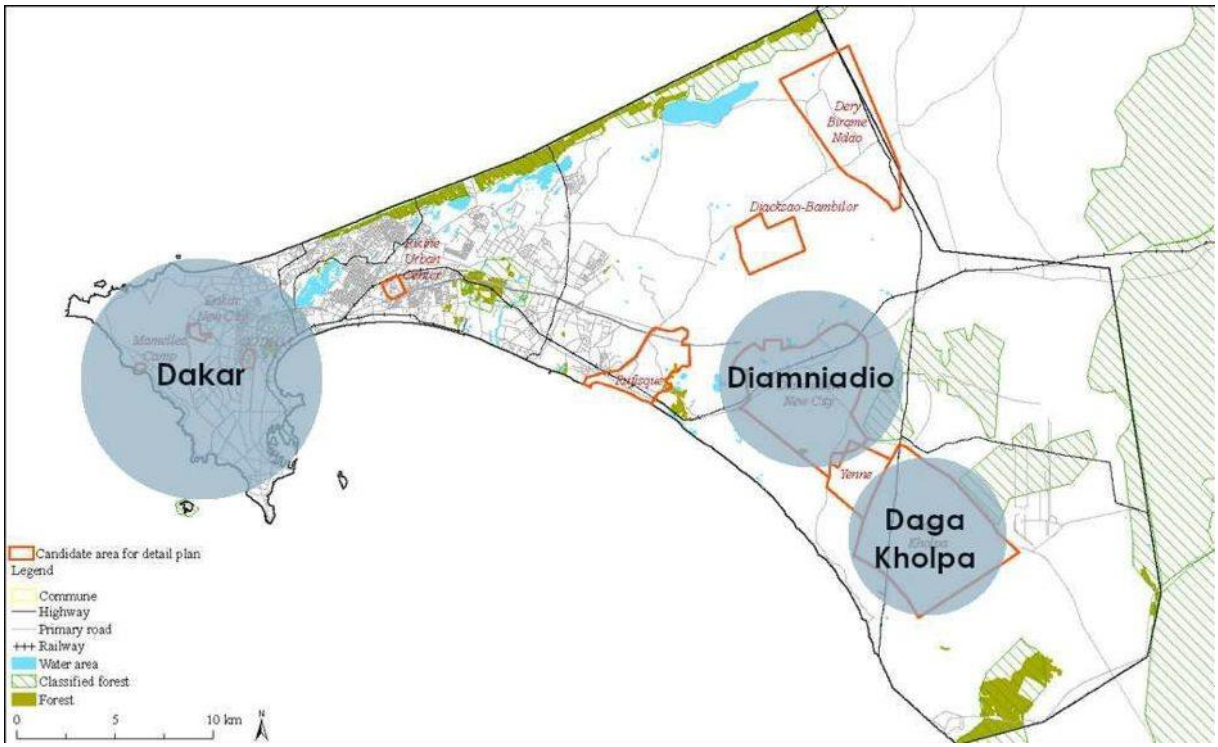
Concernant les risques, les populations riveraines ne dorment plus aisément à cause du bruit des engins ; c'est-à-dire une pollution sonore sans précédent. L'autre aspect est que la DGPU ne donne pas les limites précises du pôle urbain qui empiètent sur les quartiers environnants entrainent des opérations de déguerpissement.

Malgré tout, il faut reconnaître que la DGPU accompagne les quartiers riverains par la réhabilitation des écoles élémentaires et la construction de nouvelles salles de classe. Elle a construit une mosquée et a mis en place des lampadaires solaires dans les rues.

2.1.3. Daga-Kholpa : un pôle urbain contesté et source de conflits fonciers à Diass

Le pôle Daga-Kholpa fait partie des trois pôles urbains que l'État du Sénégal réalise dans le cadre de l'exécution du Plan Sénégal émergent (PSE). L'objectif principal du pôle est de désengorger le centre-ville de Dakar, de répondre aux besoins des populations en logements et de créer une ville innovante et intelligente. Malgré tout, le pôle Daga-Kholpa est contesté par les populations de Diass, organisées autour d'un collectif pour défendre leurs terres agricoles.

Désengorger Dakar tout en offrant un nouveau concept de ville, c'est le défi que l'État s'est lancé en mettant sur pied les pôles urbains. Ces nouvelles zones de vie au cadre repensé comprendront ministères, logements, hôpitaux, écoles, lieux de divertissement, dans le même espace. C'est le rêve d'un renouveau urbain. Les pôles urbains sont-ils la solution pour désengorger Dakar ? C'est en tout cas ce que pense le gouvernement en mettant en place celui de Diamniadio, puis du Lac Rose et de Daga-Kholpa (au nord-est de Toubab Dialaw).



CARTE 17: LOCALISATION GEOGRAPHIQUE DES POLES DE DIAMNIADIO ET DAGA-KHOLPA
Source : Plan d'Urbanisme de détails de Daga-Kholpa situation géographique de Daga-Kholpa, 2016

L'aménagement des villes et la production de logements sont devenus des problèmes majeurs au Sénégal en raison des déséquilibres entre l'urbanisation et l'aménagement des terrains d'une part, et entre l'offre et la demande en logements, d'autre part. En vue de trouver une solution au problème du logement, notamment pour le plus grand nombre, le Gouvernement du Sénégal a fait de la planification urbaine et de la promotion de l'habitat social une priorité en matière de développement économique et social. La réalisation du pôle de développement urbain à Daga-Kholpa permet ainsi de répondre, en partie, à cette forte demande de logements dans la région de Dakar (voir Carte 17). C'est pourquoi la mise en œuvre de ce pôle de développement urbain (voir Carte 18) permettra d'augmenter l'accès aux logements sociaux et de créer de nouveaux centres d'activités dans l'agglomération dakaroise.

« Si l'Etat a besoin de votre terre pour un projet national, vous la perdrez. Les autorités sont claires sur le sujet. La terre appartient d'abord à l'État, et si elle décide de vous déposséder, vous ne pourrez rien y faire. Les anciens propriétaires qui ont été expropriés pour les besoins de l'aménagement des pôles urbains ont tous été dédommagés ou

recasés ailleurs. La priorité a été donnée à la création de ces nouvelles villes et aux investisseurs proposant des projets validés par les gestionnaires des pôles. Ceux qui sont encore propriétaires se retrouvent donc sous le coup de la menace de l'expropriation si leurs terres se trouvent sur le tracé des pôles urbains. Un combat au David contre Goliath, car l'État sera toujours le gagnant de ce bras de fer. Même s'il est prévu une compensation financière pour le désagrément causé ».



CARTE 18: MAQUETTE DU POLE DAGA-KHOLPA
Source : Mise en Source : mise en ligne par Abasus TV, 6 janv. 2020

Le Collectif pour la défense des intérêts des villages impactés par le pôle urbain de Daga-Kholpa a tenu un point de presse, ce lundi 3 mai 2021 pour affirmer son inquiétude par rapport à ce projet de l'État et pour dénoncer l'attitude des autorités locales, notamment le préfet du département de Mbour et le Conseil municipal de Diass.

Selon leur porte-parole, Moussa Ndione, les conséquences néfastes que ce projet pourrait engendrer sur la vie des populations locales n'ont pas été bien évaluées. Il ajoute que la particularité d'un tel projet, plein d'incohérences et de contradictions, mérite de la part des plus hautes autorités « *de la patience, de l'écoute, de l'humilité et non une posture de fatalité, d'épreuve, d'adversité et de violence dans toutes ses formes* ».

« Nous constatons que le préfet en collaboration avec les élus locaux et le service d'urbanisme de Diass est en train de faire un forcing pour nous exproprier de plus 3.000 hectares de nos terres. C'est un manque d'humanisme de la part des autorités. Ce projet

va déstructurer notre unité sociale et compromettre le patrimoine social et culturel de plus d'un siècle que nos parents, nos aïeux nous ont légué ».

2.2. L'emprise conflictuelle d'un aéroport international au cœur du triangle

Le Gouvernement du Sénégal a entrepris un vaste programme visant à améliorer le niveau de service global des communications par la construction d'infrastructures de transport de nouvelle génération, en premier lieu l'Autoroute à Péage entre Dakar - Diamniadio, Thiès, et Mbour. À cet effet, il s'agit de la réalisation du prolongement de l'Autoroute à Péage Dakar-Diamniadio par la construction des axes Diamniadio-Thiès, Thiès-Diass et Diass-Mbour en vue d'assurer une meilleure desserte du nouvel Aéroport international Blaise Diagne de Diass. Le projet concerne les tronçons suivants : Diamniadio-Diass ; Diass-Thiès (voie de contournement) ; Diass-Mbour – Route de Kaolack. Le total du tracé est de 65 km.

Initié le 24 Févier 2006 sous le régime de l'alternance avec le président maître Abdoulaye Wade, l'aéroport international Blaise Diagne société anonyme (AIBD SA) a été mis en place pour le financement, la construction, l'exploitation et le développement du nouvel aéroport en s'appuyant sur une stratégie de partenariat public-privé. De ce fait, une sélection internationale de partenaires privés a été effectuée après plusieurs études de projet selon les critères de sollicitation à « manifestation d'intérêt » pour le gestionnaire et le constructeur et par « avis d'offre » pour la supervision et le contrôle des travaux et enfin par « consultation restreinte » pour les banques. Après avoir conduit toutes ces consultations internationales, l'AIBD SA a retenu le constructeur Saudia Benladen Group qui démarrera les premiers travaux avant de les interrompre pour que le constructeur turc Limak-AIBD-Summa puisse les achever. C'est finalement le 7 décembre 2017 que l'aéroport a été inauguré par son Excellence Monsieur Macky Sall après 10 ans de travaux.

La zone de Diass et Keur Moussa couvre un territoire qui regorge de potentialités. Des projets d'aménagement et de réalisation d'infrastructures en cours ou en perspectives sont d'actualité sur cette zone. L'AIBD, infrastructure phare de ce territoire, présente des enjeux de plusieurs dimensions qui sont le produit direct de perceptions que les différents groupes ou acteurs ont du même espace. Les conflits, du moins les divergences, portent essentiellement sur l'usage qui doit être fait ou non de l'espace. Dans le cas présent, la

conception du patrimoine est, entre autres, interrogée. En effet, les principales dissensions entre acteurs sont liées à leur conception du patrimoine, la considération de la terre comme élément patrimonial marque l'histoire de certaines localités.

Le projet consiste en la construction d'un nouvel Aéroport international d'une capacité annuelle de 3 millions de passagers situé à Diass, à 47 km de Dakar, en remplacement de l'actuel Aéroport international Léopold Sédar Senghor de Yoff.

Le nouvel aéroport contribue au désengorgement de la ville de Dakar et favorise un meilleur aménagement du territoire en synergie avec la création de la Zone économique spéciale intégrée. Il a pour ambition de faire du Sénégal un hub sous-régional de transport aérien de premier plan, tout en répondant aux meilleurs standards internationaux, tant sur le plan de la sûreté et de la sécurité que de la qualité du service.

La phase 1 de l'Aéroport international Blaise Diagne occupera, à terme, une superficie de 2 600 ha. Le projet comprend deux phases. La construction de la phase initiale est effective et l'infrastructure est fonctionnelle depuis décembre 2017. Elle comprend une piste d'envol et prévoit un mouvement de 25 000 avions par an, une capacité annuelle de 3 millions de passagers et une capacité fret de 53 102 tonnes par an. Une seconde phase de développement est prévue lorsque la capacité maximale de la phase initiale sera atteinte. Cette phase comprendra la construction d'une seconde piste d'envol et toutes les facilités qui en découlent pour servir une capacité annuelle de 10 millions de passagers. L'emprise de la phase 1, de 2600 ha, est divisée en trois zones : la zone de la communauté rurale de Diass, dépendant du département de Mbour (965 ha) ; la zone de la commune de Keur Moussa, relevant du département de Thiès (545 ha) ; et la zone de la forêt classée de Diass (1 090 ha). Au total, 43 % du site est situé dans la zone de la forêt classée de Diass. Le projet d'aéroport a nécessité le déclassement d'une partie de cette forêt sur une superficie de 907,35 ha. Les deux portions restantes de la forêt classée ont une superficie totale de 952,65 ha[36].

[36] Résumé exécutif du plan de réinstallation révisé, AIBD SA, Banque africaine de Développement.



PHOTO 13: L'AEROPORT INTERNATIONAL BLAISE DIAGNE DE DAKAR
Source :www.aibd.sn

L'aéroport (voir Photo 13) est desservi par la construction des autoroutes telles que AIBD-Mbour, AIBD-Thiès, Dakar-Diamniadio-AIBD ou l'autoroute Ila-Touba. L'autoroute AIBD-Mbour permet la revitalisation du tourisme vers la station de Saly Portudal. AIBD-Thiès facilite le raccordement de l'aéroport aux autres régions du pays, mais aussi développe l'activité touristique à Thiès. L'autoroute Dakar-Diamniadio-AIBD permet de faciliter l'accès à la capitale dakaroise en seulement à 30 minutes de route. Enfin, l'autoroute Ila-Touba permet de rallier la ville religieuse avec les autres localités du pays. À cela s'ajoute le Train express Rapid (TER) qui permettra la navigation entre AIBD et Dakar en passant par les petites agglomérations de Dakar. En plus, la route nationale N°1 traverse l'aéroport dans sa partie sud-ouest. Toutes ces infrastructures participent au décongestionnement de la ville de Dakar tout en participant au maillage des différents pôles économiques de la région.

« La réalisation de ce grand projet a abouti par des conflits sur les espaces habités (les expropriations, les déguerpissements), sur les espaces agricoles (l'appropriation des terres par les agro-industries, le bradage foncier) et les espaces fonciers (les déclassements et les déforestations) anéantissent les stratégies et les politiques de

développement local concerté et endogène » (Ngom, 2017)[37]. Le site chevauche les communes de Keur Moussa et Diass. La construction de l'aéroport a nécessité l'acquisition des terres incluant une zone tampon de sécurité et le déplacement des populations sur cette emprise. Les populations affectées par le projet sont les personnes à déplacer (les localités de Kessoukhate-centre, Mbadate et Kathialick dans le village de Kessoukhate) et les populations des villages d'accueil (Lene, Landou, Touly et Soune). Par ailleurs, les populations des villages de Kirène et Diass ont perdu des parcelles agricoles.

Le nouvel aéroport n'est pas épargné par le syndrome immobilier qui a fini de compromettre la sécurité de la plateforme aéroportuaire. Le décret n° 2001- 666 du 30 août 2001 a été transmis au conseil rural à l'époque. Ceci a permis d'affecter au projet de l'AIBD 2 601 ha, puis le décret numéro 2010-894 du 30 juin 2010 impose la création d'une zone d'extension de l'aéroport d'une superficie de 4 000 ha notamment pour l'aire de sécurité. Cette dernière est fortement contestée par les communautés sérères concernés (Diouf 2014)[38]. Cela produit un litige foncier qui va plus tard créer une division au sein des communautés riveraines, ces populations n'ont cessé de manifester pour dénoncer ce qu'elles appellent un « accaparement » de leurs terres par l'État du Sénégal. Or, les unes rappellent leur attachement socioculturel à la terre, les autres se lancent dans la spéculation.

Cette carte de localisation de l'aéroport montre l'évolution de l'assiette foncière de l'aéroport depuis son implantation. Ainsi, de nombreux décrets ont autorisé cette extension :

- Le décret N°2001-666 en date du 30 août 2001 déclare d'utilité publique le projet de réalisation d'un aéroport international sur un terrain du domaine national d'une superficie d'environ 1 350 ha située à Diass
- Le décret Nº2002-499 en date du 15 mai 2002 modifiant le décret N°2001-666 du 30 août 2001 déclare le projet de réalisation d'un aéroport international sur un

[37] Mame Cheikh Ngom (2017) : « Production d'espaces urbains et dynamiques foncières dans les territoires Safy : l'AIBD, source de dérégulations et de conflits ». Source : keppar.com
[38] Ousmane Diouf (2014) : Dynamiques urbaines et transformations des sociétés sérères du nord-ouest, de la Seconde guerre à nos jours, Mémoire de master II, Histoire des Modernités africaines, Dakar

terrain du domaine national situé dans le ressort territorial des communautés rurales de Diass et Keur Moussa, et comprenant une superficie globale de 1 495ha 120 a et 86 ca.

- Les dispositifs de l'article premier du décret numéro 2002-499 du 15 mai 2002 sont modifiés comme suit : « est déclaré d'utilité publique en application des articles 29 et suivants du décret N° 64-573 du 30 juillet 1964 le projet de réalisation d'un aéroport international sur un terrain du domaine national situé dans le ressort territorial des communautés rurales de Diass et Keur Moussa et comprenant une superficie globale de 2 601ha 02a 03ca ».
- Le décret numéro 2010-894 du 30 juin 2010 décrète : « Article premier : Il est créé une zone d'extension d'environ 4 000 ha du périmètre de l'aéroport international Blaise Diagne, et prescrit des mesures de protection et de sauvegarde. Cette zone est délimitée conformément au Plan cadastral.

Article 2 : Dans la zone d'extension et, à compter de la date d'entrée en vigueur du présent décret, jusqu'à l'aboutissement de la procédure d'attribution définitive du site à la société AIBD-SA, les mesures suivantes sont prescrites : le gel de toute attribution ou affectation de terrains ; la suspension de toute délivrance d'autorisation de construire ; la suspension de toute transaction immobilière ; la suspension de toutes les autorisations de construction ».

- À travers un Acte administratif approuvé le 5/7/2007, l'État s'engage à mettre à la disposition de AIBD SA, sous forme de Bail emphytéotique de 99 ans, une assiette foncière de 4 500 ha au lieu des 4 100 ha mentionnés dans le contrat approuvé le 5/7/2007.

L'analyse de ces différentes affectations a montré que depuis l'implantation du projet, la superficie de l'AIBD n'a jamais été fixe. En effet, en 2001 une superficie de 1 350 hectares a été retenue, puis elle est passée à 2 601ha 02a 03ca en 2002. Par la suite, à travers un acte administratif, l'État avait mis à la disposition du projet une assiette foncière de 4 500 hectares. À cela s'ajoute la délimitation d'une superficie de 4 000 hectares comme zone d'extension constituant la nouvelle zone de protection et de sauvegarde.

La construction dudit aéroport est motivée par la volonté de l'État de mettre en place une nouvelle plateforme aéroportuaire considérée comme un hub régional qui favorisera le développement économique et touristique du Sénégal. Ne possédant pas le capital financier requis, l'État a recouru aux différentes institutions financières. C'est d'ailleurs ce qui justifie l'implication de ces différentes institutions internationales pour la réalisation du projet. Néanmoins, tous les fonds collectés devraient être remboursés dans le court ou le long terme. Par la suite, le constructeur Ben Laden Group démarra les premiers travaux qu'il suspendra après quelques années du fait de soucis financiers. C'est Limak-AIBD-Summa qui termine le chantier pour le livrer à l'État du Sénégal qui inaugure le nouvel aéroport Blaise Diagne le 7 décembre 2017. Depuis lors, l'aéroport assure le transport des passagers vers d'autres destinations.

2.3. Les autoroutes à péage : des projets structurants aux emprises conflictuelles

Les inégalités de développement sont présentes au sein de tous les pays du monde particulièrement dans les pays africains où les villes ne présentent pas les mêmes rythmes de développement. C'est le cas du territoire sénégalais qui est marqué par des déséquilibres socioéconomiques surtout entre la côte et l'intérieur. D'une part « l'essentiel de l'activité économique reste concentré dans la région de Dakar avec 90 % des entreprises industrielles. La région participe pour 70 % à la valeur ajoutée du secteur et fournit 75 % des emplois permanents, elle distribue les 75 % des salaires du secteur et abrite 23 % de la population pour 0 ,27% du territoire national. »[39] Cette importance de sa population est justifiée par ses nombreux atouts et potentialités qui lui confèrent cette attractivité particulière.

D'autre part, les autres parties du territoire notamment les zones rurales ne présentent pas ces mêmes aspects qui sont favorables au développement économique, la plupart d'entre elles sont dépourvues d'investissements, leurs accessibilités posent problème du fait du manque d'infrastructures de transport qui sont essentielles pour le développement. En outre, leur principal atout de développement qui est la terre est de plus en plus menacée par « le phénomène d'accaparement des terres qui hypothèque l'avenir des paysans »[40].

[39] Voir : Sen révisions.com, les politiques de développement, 2017.
[40] Le foncier en milieu rural et en milieu urbain.

Face à ces inégalités de développement dans le territoire national, l'État a mis en place de nombreux projets visant à réduire les déséquilibres à travers l'aménagement du territoire. C'est dans ce sillage que l'agence nationale de l'aménagement du territoire (ANAT) confirme la volonté de l'État sur l'utilisation de l'aménagement pour aboutir au développement territorial lors de la conférence nationale sur l'aménagement et l'attractivité du territoire (CNAAT) en 2018 : « l'Etat du Sénégal a mis l'aménagement du territoire au cœur des politiques publiques afin d'assurer un développement territorial généralisé et diffusé sur l'ensemble du pays »[41]. Ainsi de grands projets d'aménagement d'infrastructures structurantes ont été réalisés dans les différentes parties du territoire dans le but d'obtenir des métropoles d'équilibre face à Dakar et d'atteindre une émergence économique dans tout le territoire.

C'est dans cette lancée que les autoroutes à péage Dakar-Diamniadio, Ila-Touba et AIBD-Mbour ont été construites avec pour vocation première de favoriser une meilleure desserte dans cet espace métropolitain. Une infrastructure routière est source de développement et de désenclavement, elle permet à la zone qu'elle traverse de bénéficier d'une attractivité grâce à la mise en valeur des terrains traversés. C'est la raison pour laquelle Michelle Cohou affirme que « la voie rapide fonctionne comme un différenciateur spatial, elle permet aux espaces géographiques qu'elle traverse de changer de catégories en quelque sorte sans leur apporter pour autant la garantie du développement, mais leur donnant la possibilité d'attirer de nouveaux habitants et de nouvelles activités » [42].

Comme la majeure partie des aménagements en milieu rural nécessitant beaucoup d'espaces, la construction de l'autoroute a provoqué des déguerpissements et des destructions de beaucoup de terres agricoles, ce qui est la cause de la frustration de ces paysans qui ont perdu leurs terres sans compensations adéquates. Ce phénomène est fréquent en milieu rural africain, l'État dans le cadre de la réalisation de ses grands projets d'intérêt public, s'accapare des terres du domaine national et déplace des communautés anciennes qui occupent leurs terres en les exploitant depuis des siècles. Malheureusement, les compensations ne sont pas à la hauteur de leurs peines, sans compter la valeur du patrimoine culturel confisqué. C'est dans cette logique que Philippe

[41] Conférence nationale sur l'aménagement et l'attractivité du territoire, ANAT 2018.
[42] Cohou (2000) *Le destin d'une voie rapide*, juin 2000.

Lavigne Delville et *al* (2000) affirment que « les expropriations au nom de l'utilité publique ont parfois conduit à de graves injustices, les ayants droit perdant leur accès à des ressources vitales pour eux sans compensations »[43]. Ces expropriations foncières hypothèquent l'avenir de beaucoup de paysans et met en danger la sécurité alimentaire, car le foncier en milieu rural devient de plus en plus urbanisé. De nombreux espaces habités et des espaces agricoles ont été utilisés pour la construction de cette autoroute, beaucoup de familles ont été déplacées sans dédommagement, d'où la recrudescence des conflits fonciers dans cette zone d'influence.

2.3.1. L'autoroute à péage Dakar-Diamniadio

L'érection de Dakar en capitale nationale et le rayonnement sous régional du port de Dakar ont favorisé l'installation et la concentration dans la zone du plateau de bâtiments administratifs, de sociétés industrielles et d'unités commerciales, ce qui attire une population de plus en plus importante. L'accroissement extrêmement rapide de la population, qui est passée de 500 000 habitants en 1967 à près de 2,5 millions en 2001, a entraîné une forte occupation de l'espace dans la presqu'île du Cap-Vert avec la création de nouveaux quartiers. Ces importants développements urbains se sont accentués, sans être accompagnés d'une décentralisation conséquente des activités économiques et sociales. Ceci aggrave la tendance actuelle à la polarisation de Dakar et son évolution en hyper centre urbain. Parallèlement, il faut admettre que ces développements ont contribué à créer l'éloignement progressif des zones d'habitat par rapport aux zones de travail, provoquant un accroissement important et difficile à satisfaire de la demande de déplacements urbains des populations. D'une manière générale, le déficit enregistré en termes d'offres dans le système de transport est à l'origine des nombreuses congestions entraînant une importante perte de temps, ce qui influe directement sur la rentabilité des activités de production et de service.

La réalisation de l'autoroute (voir Photo 14) s'impose aujourd'hui, compte tenu de l'encombrement de la circulation, désormais permanent et qui frise la paralysie aux heures de pointe et même au-delà. Le Gouvernement du Sénégal a décidé, pour des raisons de viabilité économique, de développer l'autoroute Dakar-Diamniadio-Thiès en deux étapes : d'abord, le tronçon Dakar-Diamniadio, ensuite, le tronçon Diamniadio-

[43] Philipe Lavigne Delville, Camille Toulmin, Samba Traoré (2000) : *Gérer le foncier rural en Afrique de l'Ouest. Dynamiques foncières et interventions publiques*. Paris : Karthala.

Thiès. Cette décision reflète l'important trafic qui roule aujourd'hui entre Dakar et la jonction routière de Diamniadio, où la route principale se divise en deux : la route nationale au nord passe par Thiès en allant à Saint-Louis ; et la route nationale au sud passe par Mbour (centre touristique) et Kaolack, qui donne accès à la région sud-est (Tambacounda) et à la région sud (Casamance). Dans la deuxième étape, l'autoroute à péage pourra se prolonger à Thiès, qui est la deuxième ville du pays.

L'Agence Nationale chargée de la Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux (APIX), un organisme qui relève de la Présidence, est chargée de la réalisation de tous ces investissements, en collaboration étroite avec les ministères concernés.



PHOTO 14: UNE GARE DE L'AUTOROUTE A PEAGE DAKAR-DIAMNIADIO
Source : https://www.afdb.org

Le tracé proposé de l'autoroute Dakar – Diamniadio débute au carrefour existant de la Patte-d'oie, situé au centre est de la pointe de Dakar, se dirige vers l'est en direction de

Diamniadio en empruntant un corridor qui longe approximativement l'axe de l'actuelle Route Nationale N°1 sur une longueur totale de 30,6 km.

Ce tracé a fait l'objet d'une analyse de variantes de quatre tracés qui sont : la voie de Dégagement Nord (VDN), la Route des Niayes, le tracé électro watt et la RN1 surélevée. La sélection du corridor électro watt, comme étant le tracé optimum pour l'implantation de l'autoroute à péage, a été effectuée par analyse multicritère sur la base de comparaison de critères techniques, sociaux, économiques, environnementaux et de mobilité. Le tracé actuel a été élaboré à partir de ce tracé.

Le tracé peut être divisé en trois tronçons :

- ✓ Tronçon Patte-d'oie – Viaduc de Pikine qui se situe en zone urbaine du point kilométrique 1 (pk 1) au pk 6.
- ✓ Tronçon Viaduc de Pikine – Keur Massar qui se situe en zone urbaine du pk 6 au pk 14,5.
- ✓ Tronçon Keur Massar – Diamniadio qui se situe en zone rurale du pk 14,5 au pk 26,5.

2.3.2. Les autoroutes à péage Ila Touba

L'aménagement de cette autoroute, dénommée « Ila Touba », s'inscrit dans le cadre d'une politique de redistribution territoriale visant la promotion d'un *développement territorial diffusé et généralisé sur l'ensemble du territoire national* comme l'a souligné l'ANAT en 2018 lors de la CNAAT. En plus de sa vocation principale, qui est de favoriser une meilleure desserte de l'aéroport Blaise Diagne (AIBD), sa création devrait permettre un meilleur maillage du territoire, une inclusion et une équité sociale. En effet, l'autoroute à péage va permettre de désenclaver plusieurs localités sur sa zone d'influence en leur permettant, aussi, de rallier la région de Dakar facilement. Elle va davantage rapprocher Mbour des pôles d'extension urbaine et économique de Diass et Diamniadio et favoriser une meilleure interconnexion des territoires.

Avec une longueur de 113 km, l'autoroute relie la ville de Thiès à la ville sainte de Touba (voir Photo 15). Son financement, évalué à 416 milliards de FCFA, est complètement assuré par la République de Chine. Cela explique, naturellement, la raison pour laquelle

les autorités sénégalaises ont confié l'exploitation et l'entretien à la société chinoise dénommée la CABC.



PHOTO 15: L'AUTOROUTE A PEAGE ILA TOUBA
Source : https://www.afdb.org

« Ila Touba » est une expression wolof qui signifie littéralement « en route vers la ville sainte de Touba ». Rappelons que chaque année, la ville de Touba accueille des milliers de personnes, d'horizons divers, pour la célébration annuelle du Grand Magal de Touba organisé par la famille de l'illustre Marabout Cheikh Ahmadou Bamba (RTA). Cette cérémonie annuelle marque le retour en exil du Cheikh après des années de détention au Gabon, dans la ville de Libreville. Puisque la communauté mouride est fortement représentée au Sénégal, l'État a réalisé cette infrastructure routière pour féliciter le déplacement des pèlerins et limiter les accidents. Malgré tout le dispositif sécuritaire,

déployé par les forces de l'ordre dont la Gendarmerie, le rapport du Groupement des Sapeurs Pompiers révèle à chaque fois des cas d'accidents souvent mortels.

À Touba, le 27 septembre 2021, l'Agence Presse du Sénégal publie ainsi : *« Cent soixante-quatre accidents de la circulation ayant occasionné cinq pertes en vie humaine ont été recensés par les sapeurs-pompiers à l'occasion du grand Magal de Touba, célébré ce dimanche, a appris l'APS »* ou encore : *« 'À ce jour, jusqu'à 7 heures du matin, pour ce qui est des accidents de la circulation routière, nous sommes à 164 accidents, totalisant 534 victimes, dont 5 corps sans vie' a déclaré le capitaine Kaynack Dione, chef de la division prévention de la brigade nationale des sapeurs-pompiers ».*

Toutefois, nous constatons que les accidents ont fortement diminué et la durée du trajet passe de 8 heures (avant Ila Touba) à maintenant 2 heures de route en vitesse moyenne. Donc, l'autoroute Ila Touba répond à une vieille doléance, exprimée par la communauté mouride, pour une meilleure organisation annuelle du Grand Magal de Touba. Une autre autoroute, dénommée AIBD-Mbour, est construite pour mieux desservir la ville touristique de Mbour.

2.3.3. L'autoroute à péage AIBD-Mbour

Avec la réalisation de ce projet d'aménagement urbain, l'Etat du Sénégal a pour objectifs de renforcer le secteur des transports routiers dans l'axe Dakar-Thiès-Mbour en facilitant les déplacements interrégionaux, de renforcer la compétitivité et l'attractivité de la région de Thiès, de faciliter la connexion avec l'aéroport international Blaise Diagne. Cette infrastructure d'une longueur de 39 km, la branche sud du tronçon AIBD-Mbour-Thiès (Thiambokh-Mbour) a été inaugurée et rendue fonctionnelle en 2019. Elle coupe la route Sindia-Popenguine, à hauteur du village de Kignabour et la route nationale N°1, à près d'un kilomètre de Gandigal. Ce tronçon s'étale sur une longueur de 39 km avec une structure en 2×2 voies et des extensions en 2×3 voies. Pour des raisons de sécurité et de commodité de la circulation, l'autoroute à péage AIBD-Mbour dispose de 3 échangeurs, de 17 passages supérieurs et de 4 giratoires.

Sa réalisation a été le fruit d'une coopération avec un partenariat public privé entre l'Etat du Sénégal et Eximbank of China (la banque import-export de la République de Chine). Le coût total de l'ensemble des travaux, en plus de l'autoroute AIBD-Thiès est estimé à

470 millions de dollars dont 85 % sont assurés par l'Etat du Sénégal et 15 % par la banque chinoise selon le Directeur des autoroutes et des partenariats Public-Privé de l'AGEROUTE. Le contrat portant réalisation de cette infrastructure routière a été signé en 2012 pour une durée de 54 mois.

3. Production d'espaces urbains et dynamiques foncières à Diass

Les villes d'Afrique subsaharienne, englouties dans les vagues d'une urbanisation en cascade, s'immortalisent par une cacophonie légendaire dans les innovations et les imaginations. D'une rupture avec des modèles transplantés et jamais adaptés aux valeurs racinaires des terroirs, l'espoir s'amenuise au profit de prédateurs dont la proie s'identifie au foncier. Cette urbanisation de tâtonnement, en dents de scie, est la résultante de nombreuses failles combinées dans la succession des politiques exhibitionnistes aux intérêts divergents (Ngom, 2017)[44]. Les remarques provocatrices de Marc Vernière (1977), impressionné par l'architecture atypique de la périphérie des villes noires, réveillent une géographie africaine secouée par les formes d'étalement urbain. En horizontale et linéaire, les espaces périphériques décrivent une géométrie spatiale caractérisée par la migration du front urbain avec métamorphisme de contact.

La reconstruction du monde, après la Seconde Guerre mondiale, intègre des lignes de conduite et valorise les combattants exaltés par la gloire de la Métropole. Mais elle amorce, en même temps, des réflexions fécondes sur l'immensité du désastre et l'ambiguïté des territoires en recomposition. L'aménagement du territoire est, cependant, le facteur précurseur de l'oscillation des relations villes-campagnes. Il modélise les théories inventées pour affronter la vulnérabilité de l'œkoumène. Par ses génies protecteurs, la discipline scientifique désarme les territoires au profit de la puissance des approches innovantes. Tout change et tout bouge. Le défi des villes devient l'appropriation des terres à vocation agricole contre le rayonnement d'une modernité facultative. L'Afrique s'était-elle préparée à affronter ces défis ?

Au Sénégal, les sources urbanogènes dévoilent le secret du jeu des acteurs dont la formulation repose sur des pratiques répulsives et ségrégationnistes de l'élite. Cette vision, dominée par l'émergence de quartiers aux densités galopantes, reproduit la

[44] Voir : Production d'espaces urbains et dynamiques foncières dans les terroirs Safy : l'AIBD, source de dérégulations et de conflits (Par Dr Mame Cheikh Ngom) (actualitedusenegal.blogspot.com)

trajectoire des villes d'origine coloniale. La presqu'île du Cap Vert devient ainsi le théâtre d'une urbanisation de remplissage entre le centre et la périphérie. Toutes les dénominations produites par l'imagination ont décrit, avec fidélité, les caricatures d'une ville en pleine expansion. La bidonvilisation, la précarité et la spontanéité sont autant de vocables corrélés à l'occupation anarchique du sol. La banlieue, loin sans faut d'être émancipée, s'accroupit devant une interface privilégiée à la périphérie. Le pôle urbain de Diamniadio et l'aéroport international de Diass structurent le devenir d'un espace triangulaire entre Dakar, Thiès et Mbour. Cette forme de production spatiale entraine des dynamiques foncières sans précédent, notamment dans la zone occupée majoritairement par l'ethnie sérère-saafi.

Rappelons que l'interface en question était constituée par des zones des terroirs Saafi (le safène) dont l'identité sérère a beaucoup influé sur la configuration territoriale. Ces terroirs s'étalent sur un rayon linéaire autour des plateaux de Thiès. Les saafi, considérés comme une minorité ethnique au Sénégal, subissent les effets de l'urbanisation et ses mutations qui s'opèrent dans la zone. Cette assertion s'inspire des reflexions de Recca Ndou (2018)[45] qui, en abordant la question de la transmission de l'etnicité sereer en milieu urbain, constate une approche déconstruviste. On retrouve dans ce triangle un horst de plusieurs millions d'années, singularisé par les rochers « mystiques » dénommés Mak et Ndébane (patrimoine géologique) qui culmine à 107 m d'altitude. Il s'immortalise à travers un profil topographie asymétrique sur le tracé de l'axe Dakar-Mbour. Ces peuples saafi sont d'origine nilotique (Diop, 1982)[46]. Après l'invasion romaine (30 BP) en Égypte pharaonique, suivie d'une longue traversée de l'espace transsaharien et d'un bref séjour dans la vallée du fleuve Sénégal (le Tekhrour), les Sérères Safène, d'une ingéniosité légendaire (l'aube des connaissances), occupèrent « anarchiquement » cet espace en devenir. L'anarchisme étant, là, une doctrine signifiant une occupation naturelle aux bas-fonds des versants alimentant les eaux douces du bassin versant de la Somone.

[45] Voir : Rébecca Ndour : Les cadres sociaux de l'ethnicité. Analyse des conditions d'émergence et de transmission de l'ethnicité par le cas des Sereer (Sénégal). > Thèses dirigées > Pages personnelles de Serge Paugam (serge-paugam.fr)

[46] Cheikh-Anta Diop, 1982, publie un ouvrage intitulé « L'unité culturelle de l'Afrique Noire. Domaines du patriarcat et du matriarcat dans l'Antiquité classique », 2ème édition – Poche- Présence africaine

L'AIBD, établissement classé dangereux, fait l'honneur d'une majorité dirigeante et le déshonneur d'une minorité paysanne déboussolée et désemparée. Il renforce la panoplie d'industries extractives, dont les cimenteries, stimulent la construction de corridors normés et l'exploitation des ressources minières pour des facteurs de croissance en orbite. Mais sa présence compromet, par conséquent, l'adhésion du Sénégal aux chartes fondamentales sur la préservation de l'environnement et des ressources naturelles (le développement durable). Il est regrettable de constater, en permanence, les agressions anthropiques sur les aires protégées sous prétexte d'une politique d'aménagement « inconcertée et mal planifiée ». Par décret de déclassement, l'aéroport provoque la mort préméditée des forêts classées, dont Diass (10 000 ha), et d'une portion de Thiès. Ces manœuvres politiciennes se braquent sur les feux d'artifice d'un ciel radieux pour extraire la victoire des mains de pauvres paysans tributaires de la générosité du climat et de la terre. Ces terres fertiles, où coulaient les eaux du Noungouma et celles des affluents de la Somone et où s'étendait la veine pâture, versent malencontreusement dans l'oisiveté et la stérilité totale.

Le rétrécissement des terres de culture et la déperdition des zones de parcours du bétail, outre l'assèchement des bassins versants, plongent les espaces ruraux dans une reconversion et un dépérissement précoce. L'AIBD, auréolé par les discours politiciens et impérialistes, fragilise les paysages agraires de Kur Safi (les terroirs Safi) en mutation. Certains villages riverains de l'aéroport perdent ainsi leur dignité foncière (le lamage) et leur patrimoine socioculturel (les bois sacrés et les cimetières), fruits d'un héritage ancestral et séculaire. Le déguerpissement forcé des villages de Kathélik, Kessokhat et Mbadate et leur recasement au site de Kessokhat, ont engenfdré des externalité sur le mode de vie des populations impactées. Les projets d'aménagement infrastructurel à la périphérie des villes d'Afrique au sud du Sahara sont devenus, alors, des sources de paniques, de terreurs et de conflits.

La réalisation des grands projets d'aménagement aboutit, souvent, à des conflits sur les espaces habités (les expropriations, les déguerpissements), sur les espaces agricoles (l'appropriation des terres par les agro-industries, le bradage foncier) et sur les espaces forestiers (les déclassements et les déforestations) anéantissent les stratégies et les politiques de développement local concerté et endogène. La zone des terroirs Saafi a longtemps été la proie ciblée des industries dévoreuses de ressources naturelles. Outre les

industries extractives, dont les carrières (8 dans la forêt de Bandia) et les cimenteries (Sahel et Sococim), l'aéroport a modifié le fonctionnement naturel du bassin versant de la Somone. Ces perturbations ont provoqué des inondations à Diass et l'assèchement saisonnier du bras principal de la Somone, menacé par une éventuelle remontée des eaux salées. La faune et la flore sont troublées ainsi que les stratégies de survie des femmes (l'apiculture). Aucun plan de restauration n'étant en application, l'exécution du Plan de Gestion environnemental et social (le PGES) n'a alors servi qu'à la validation du projet.

Toutes ces dérégulations, observées avec regret, sont imputables au laxisme avéré de l'Agence Nationale de l'Aménagement du territoire (ANAT) en déperdition et à l'ignorance des élus locaux face aux enjeux de la politique de décentralisation. L'aménagement du territoire est une politique publique qui coordonne, planifie et organise la répartition des activités et des équipements dans l'espace. Inspirée de l'ordre, la prospective définit l'attractivité et la compétitivité des territoires. Mais, l'élaboration tardive d'un Plan directeur d'Urbanisme (PDU), passif, incohérent et inadapté, dévoile les failles d'une politique concertée de tâtonnements abusifs. Toutes les études, *a priori,* ne peuvent cautionner le mutisme des pouvoirs publics face au bradage en outrance d'un foncier rural à vocation agricole et pastorale. Il ne peut être aliénable et doit répondre aux activités typiques des espaces ruraux. Mais les délibérations abusives portant sur des projets immobiliers (lotissements et morcellement) et agréés par les autorités du commandement territorial cachent les ignorances d'une minorité dirigeante obsédée par le népotisme et la richesse.

L'aéroport international Blaise Diagne, ce joyau séduisant, prend naissance dans le contexte de postérité des enjeux inhérents à la mondialisation et à la globalisation des économies. À l'ère du numérique, il défie toute forme de fracture préméditée et inscrit l'État du Sénégal dans l'échiquier des pays émergents. Ce favoritisme spatial, devenu un gage de solidarité sociétale, est alors le reflet d'une politique conquérante, hégémonique et éclairée des « républicains »[47] au pouvoir. Cette initiative éblouit les consciences et ragaillardit le profane dans sa vision simpliste de l'avenir. Mais la production de territoires attractifs et compétitifs requiert une bonne politique de développement territorial et l'harmonie avec les activités des sites d'accueil.

[47] En référence au parti du Président Macky Sall, l'APR (Alliance Pour la République)

Dans le contexte de formation d'une aire métropolitaine interrégionale multipolaire, l'interface périurbaine Dakar-Thiès-Mbour est devenue un enjeu majeur de développement territorial. Elle est le territoire privilégié de déploiement des grands projets d'infrastructure de Dakar. Le pôle urbain de Diamniadio y est en cours d'aménagement depuis 2014 sur un périmètre de 1 664 ha. L'aéroport international Blaise Diagne (AIBD), dont la construction a commencé en 2007, devra être fonctionnel en 2018. L'autoroute à péage Dakar-Diamniadio est ouverte à la circulation depuis 2013, et le tronçon Diamniadio-AIBD, depuis décembre 2016. Outre cette dynamique liée à de grands projets, cette interface connaît une nouvelle dynamique d'investissements agricoles modernes et intensifs. Les mutations agricoles de cette interface périurbaine ont été étudiées par plusieurs auteurs (Arnaud, 1970 ; Dubresson, 1979 ; Dione, 1986 ; Bellot et Denis, 1989 ; Diagne, 1990 ; Fall et Fall, 2001 ; Bâ, 2007 ; Faye, 2007 ; Thiandoum, 2013). Ces auteurs se sont intéressés notamment à l'appropriation, à la transformation et à l'utilisation des ressources locales. Leurs analyses ont révélé les mutations des sociétés, des systèmes de production agricole et de gestion foncière, ainsi que des paysages de cette interface intégrée à l'économie de marché avec une production orientée vers la demande urbaine. Toutefois, ces études présentent des limites. Les analyses sont descriptives.

Elles caractérisent les systèmes de production, les circuits d'approvisionnement et les structures d'encadrement. La question de l'appropriation des terres, de la transformation et de l'utilisation des ressources locales est appréhendée dans le cadre de rapports de domination entre citadins et ruraux. Ces études s'intéressent aux activités agricoles et se focalisent sur le maraîchage, l'arboriculture et l'aviculture. L'agro-industrie est étudiée comme un système de production agricole parmi tant d'autres qui représentent un élément d'une typologie. Mais, la question de l'aménagement et du développement territorial de l'interface y est occultée. Or, dans le contexte de la mondialisation, la globalisation des économies, la décentralisation, la périurbanisation, la gouvernance et le développement territorial, ces questions doivent être soulevées.

La métropolisation a favorisé le rayonnement des agro-industries, notamment par rapport à leur redéploiement dans les espaces périurbains. Cette innovation majeure se développe au détriment des autres activités agricoles et pastorales. Le choix des agro-industries se

justifie par leur caractère hégémonique dans l'aire métropolitaine et leur mode d'accès au foncier.

L'étude tente de démontrer l'hypothèse selon laquelle l'émergence du système de production agro-industrielle s'inscrit dans une logique capitaliste d'exploitation agricole qui bouleverse les rapports dialectiques entre le paysan et la terre. Cependant, l'objectif est d'analyser les logiques d'implantation des unités agro-industrielles dans la périphérie métropolitaine dakaroise, les stratégies d'occupation spatiale et leurs effets sur les communautés et l'environnement.

L'étude s'appuie sur la collecte des données qualitatives et quantitatives entre 2015 et 2017, sur une revue documentaire assez fouillée et sur des focus réalisés auprès des agro-industriels et des acteurs locaux. L'enquête de terrain a démarré naturellement par l'observation, l'état des lieux de l'environnement et la gestion des ressources naturelles. Nous présentons d'abord le contexte et la démarche méthodologique. Ensuite, nous analysons les logiques d'implantation des unités agro-industrielles, ainsi que les stratégies spatiales et territoriales de ces acteurs économiques. Enfin, nous étudions les effets de ces activités sur les communautés et l'environnement local.

Chapitre 3 : Le choix raisonné des zones de crispation

C'était l'épreuve la plus difficile de la thèse, mais nous devions impérativement le faire pour pouvoir avancer dans le travail. Faut-il rappeler que le choix de la zone d'étude est une étape décisive dans la recherche en Géographie ? Convaincu de son importance (la zone d'étude) pour la définition du cadre territorial de notre étude, alors la question était de savoir comment pourrai-je y arriver. Il y avait de l'émoi et surtout un embarras de choix parce que les sites conflictuels sont nombreux et présentent tous des similitudes. Face à ce dilemme, alors des critères ont été définis ne serait-ce que pour me libérer du doute, mais aussi pour être convaincu d'un choix raisonné des sites. C'est dans ce contexte que les conflits ont été sériés en plusieurs catégories pour dégager des ensembles homogènes à partir desquels les choix seront faits. Il s'en est résulté un groupe de sites confrontés à des conflits d'aménagement, un groupe de localités dont les conflits fonciers sont inhérents à la perte des terres agricoles et pastorales et un dernier portant sur les forêts classées.

1. Le choix de l'emprise de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio

1.1. L'autoroute à péage : une voie rapide aux emprises conflictuelles

Les inégalités de développement sont présentes au sein de tous les pays du monde particulièrement dans les pays africains où les villes ne présentent pas les mêmes rythmes de développement. C'est le cas du territoire sénégalais qui est marqué par des déséquilibres socioéconomiques surtout entre la côte et l'intérieur.

D'une part, il y a la macrocéphalie de Dakar qui est justifiée par ses nombreux atouts et potentialités que lui confèrent cette attractivité particulière. D'autre part, les autres parties du territoire, notamment les zones rurales, ne présentent pas ces mêmes aspects qui sont favorables au développement économique, la plupart d'entre elles sont dépourvues d'investissements, leur accessibilité pose problème du fait du manque d'infrastructures de transport, essentielles pour le développement. En outre, leur principal atout de développement qui est la terre est de plus en plus menacée par « le phénomène d'accaparement des terres qui hypothèque l'avenir des paysans ».

Face à ces inégalités de développement dans le territoire national, l'État a mis en place de nombreux projets visant à réduire les déséquilibres à travers l'aménagement du territoire.

C'est dans ce sillage que l'agence nationale de l'aménagement du territoire (ANAT) confirme la volonté de l'État sur l'utilisation de l'aménagement pour aboutir au développement territorial lors de la conférence nationale sur l'aménagement et l'attractivité du territoire (CNAAT) en 2018 : « l'Etat du Sénégal a mis l'aménagement du territoire au cœur des politiques publiques afin d'assurer un développement territorial généralisé et diffusé sur l'ensemble du pays ».

Ainsi de grands projets d'aménagement d'infrastructures structurantes ont été réalisés dans les différentes parties du territoire dans le but d'obtenir des métropoles d'équilibre face à Dakar et d'atteindre une émergence économique dans tout le territoire. Une infrastructure routière est source de développement et de désenclavement, elle permet à la zone qu'elle traverse de bénéficier d'une attractivité grâce à la mise en valeur des terrains traversés c'est la raison pour laquelle Michel Cohou (2000)[48] affirme que « la voie rapide fonctionne comme un différenciateur spatial, elle permet aux espaces géographiques qu'elle traverse de changer de catégories en quelque sorte sans leur apporter pour autant la garantie du développement, mais leur donnant la possibilité d'attirer de nouveaux habitants et de nouvelles activités ».

Cette voie rapide est une ouverture pour le développement économique avec les investissements sur le foncier et au développement des activités commerciales, elle fait partie de l'un des atouts qui ont permis de promouvoir la relance de l'économie locale. « L'importance de la structure spatiale urbaine (monocentrique, polycentrique, dispersée) oriente les politiques d'investissement en matière de transport public et affecte les choix de localisation des ménages et des entreprises et, partant, la structure des rentes foncières eu égard au modèle standard Alonso-Muth-Mills. » (Des Rosiers, 2021, page 5)[49]

C'est le cas dans la zone d'emprise de l'autoroute AIBD- Mbour, en réalité cette voie a permis une augmentation de la valeur des terrains grâce au désenclavement de la zone, cet impact sur le foncier est très remarquable dans la zone de Sindia.

En dépit des effets bénéfiques causés par la réalisation de cette infrastructure et qui ont entrainé une certaine amélioration des conditions économiques, l'implantation de

[48] Cohou M. (2000) : *Le destin d'une voie rapide : jeu d'acteurs, enjeux de développement*. Toulouse, Presses universitaires du Mirail.
[49] François des Rosiers, 2021, « Effets d'une infrastructure de transport en commun d'envergure sur les valeurs foncières et immobilières », Rapport d'expertise réalisé dans le cadre du programme d'études complémentaires de la ligne rose pour la Direction des projets de mobilité durable

l'autoroute a également provoqué des bouleversements qui sont à l'origine de nombreux conflits dans la zone d'influence du projet. Sylvie Herrera et *al* (2014)[50] ont affirmé que « le foncier constitue un bien, une ressource territoriale décisive », ce qui met en évidence l'importance de cette ressource dans le développement territorial, mais également son importance en milieu rural où les paysans la considèrent comme étant leur bien économique le plus important, posant ainsi la question des conflits entre les usages du foncier.

Comme la majeure partie des aménagements en milieu rural nécessitant beaucoup d'espaces, la construction de l'autoroute a provoqué des déguerpissements et des destructions de beaucoup de terres agricoles, ce qui est la cause de la frustration de ces paysans qui ont perdu leurs terres sans compensations adéquates. Ce phénomène est fréquent en milieu rural africain. L'État dans le cadre de ces grands projets d'intérêts publics, accapare des terres et déplace des communautés installées sur des sites depuis plusieurs siècles sans pour autant les compenser en fonction de ce qu'ils ont perdu. C'est dans cette logique que Philippe Lavigne Delville (2016)[51] affirme que « les expropriations au nom de l'utilité publique ont parfois conduit à de graves injustices, les ayants droit perdant leur accès à des ressources vitales pour eux sans compensations ». Ces expropriations foncières hypothèquent l'avenir de beaucoup de paysans et mettent en danger la sécurité alimentaire, car le foncier en milieu rural devient de plus en plus urbanisé. De nombreuses espaces habités et des espaces agricoles ont été utilisés pour la construction de cette autoroute, beaucoup de familles ont été déplacées sans dédommagement. Ceci est la cause de beaucoup de conflits dans la zone d'influence.

1.2. L'autoroute à péage Dakar-Diamniadio et le choix d'un tronçon conflictuel

La réalisation de l'autoroute s'impose aujourd'hui, compte tenu de l'encombrement de la circulation, désormais permanent et qui frise la paralysie aux heures de pointe et même au-delà. Il est subdivisé en deux tronçons.

[50] Duvillard, Sylvie, Herrera Ziotti, Catherine, Lapostolle, Dany et Turquin, Elise (2014) : La géopolitique du foncier, pouvoir et échelle d'action : Intercommunalité ou supracommunalité foncière ? La géopolitique du foncier, pouvoir et échelle d'action : Inte... (mysciencework.com)

[51] Philippe Lavigne Delville est un expert français dans le domaine du foncier. Il a beaucoup travaillé en Afrique et a publié un ouvrage en 2016 qui s'intitule « *Dans Regards scientifiques sur l'Afrique depuis les Indépendances* » Edition Karthala.

1.2.1. Tronçon 1 : Patte d'Oie – Viaduc de Pikine

Ce tronçon débute au rond-point Patte-d'oie. La connexion avec l'échangeur Patte-d'oie permet des mouvements directs en direction sud-ouest vers l'autoroute Malick-Sy (au sud) ou vers l'aéroport Léopold Sédar Senghor (à l'ouest). Il emprunte ensuite un corridor situé immédiatement au sud de la route nationale N°1 (RN1) actuelle, qu'il longe sur près de cinq kilomètres. Dans le tronçon Patte-d 'oie-Cambérène, l'autoroute longe la RN1 directement au sud de l'emprise de cette dernière, et un échangeur commun entre la RN1 et l'autoroute est prévu à la hauteur de l'axe Cambérène.

Ensuite, le tracé de l'autoroute à péage bifurque vers le nord pour croiser simultanément la RN1 et la voie ferrée à la hauteur du carrefour Seven-Up sur une structure en hauteur, pour replonger au nord de la RN1 en direction de Thiaroye. Ces trois premières sections : Patte- d'Oie-Cambérène-Pikine représentent le premier tronçon de l'autoroute. Ce tronçon traverse une zone commerciale et industrielle d'activité intense et croise plusieurs axes routiers importants, dont la route de Cambérène, la route de Pikine-Ouest, la route de Pikine-Est et le croisement RN1-voie ferrée.

1.2.2. Tronçon 2 : Viaduc de Pikine – Keur Massar

Ce second tronçon débute après le viaduc de Pikine et s'engage dans un corridor situé à environ un kilomètre au nord de la route RN1 actuelle, qu'il emprunte sur près de neuf kilomètres jusqu'au-delà de la route dite de « Keur Massar », située au centre de la forêt classée de Mbao. Ce tronçon traverse sur près de cinq kilomètres une zone résidentielle, puis, passée la route de la gendarmerie nationale, il s'engage sur près de quatre kilomètres au centre de la forêt classée de Mbao. Le tracé de l'autoroute Dakar-Diamniadio dans sa partie rurale débute au nord de la LGI. Il se prolonge dans la partie méridionale de la forêt classée de Mbao, précisément à une centaine de mètres au sud. L'emprise est plus ou moins parallèle à cette conduite. Le tracé croise quelques axes routiers importants, dont la route de Thiaroye, la route de la gendarmerie nationale et la route de Keur Massar.

1.2.3. Tronçon 3 : Keur Massar – Diamniadio

Ce troisième tronçon débute après la route de Keur Massar et s'engage dans un corridor situé à environ deux kilomètres au nord de la route RN1 et à 200 mètres au sud de la conduite d'adduction du lac de Guiers, qu'il emprunte sur près de douze kilomètres jusqu'à un point situé à environ trois kilomètres au nord du village de Diamniadio. À partir de ce point, l'autoroute est reliée via une route de rétablissement proposée dans le cadre du présent projet, à la RN1 qui traverse la ville de Diamniadio. À la sortie de la forêt de Mbao, l'emprise continue dans la même direction en traversant plus ou moins les zones d'aménagement concertées du nord de Keur Mbaye Fall, les exploitations agricoles situées au sud de la station terrienne de l'ASECNA.

1.3. *Le choix de l'emprise conflictuelle du tronçon 2 de l'autoroute à péage*

Dans le contexte sénégalais, les personnes affectées se limitent généralement aux propriétaires de biens et des terres qui sont perdus suite à la réalisation d'un projet pour cause d'utilité publique. Si ces propriétaires sont compensés pour les pertes encourues, que ce soit en partie ou en totalité, on considère que l'indemnisation est « juste ».

1.3.1. La typologie des acteurs affectés par le projet de l'autoroute à péage

Selon les Politiques en matière de déplacement involontaire de populations des bailleurs de fonds internationaux[52], les personnes affectées par le projet d'autoroute peuvent être regroupées comme suit :

- Individu affecté : Un individu, homme ou femme, est affecté lorsqu'il subit la perte de biens, de terres ou de propriétés et/ou d'accès à des ressources naturelles et/ou économiques comme résultat du projet.
- Ménage affecté : Un ménage est affecté si un ou plusieurs de ses membres est affecté par les activités.
- Communauté affectée : Une communauté est affectée si l'ensemble des personnes formant la communauté est affecté par les activités du projet, qu'il s'agisse de la perte de terres ou de ressources gérées par la communauté ou

[52] PSDU (Unité du développement durable et de la réduction de la pauvreté), 2003, « Politique en matière de déplacement involontaire de populations » publié par La Banque Africaine de Développement / fonds Africain de développement AFRICAN DEVELOPMENT BANK (afdb.org)

une réduction d'accès à des infrastructures et services utilisés par la communauté.

Au sein des personnes affectées, on retrouve des personnes dites vulnérables qui doivent faire l'objet d'une attention particulière. Ces personnes peuvent avoir des besoins en terre ou d'accès à des services ou à des ressources différentes de ceux de la plupart des personnes affectées, ou encore des besoins sans relation avec la quantité de terre mise à leur disposition.

1.3.2. La gouvernance des conflits et vulnérabilité des acteurs

- Les personnes faisant partie d'un ménage dirigé par une femme, veuve, divorcée ou non mariée, qui peut difficilement subvenir aux besoins de ses dépendants faute de moyens de production ou de compétences pour réaliser des activités génératrices de revenus ;
- Les personnes âgées et les orphelins dont la subsistance peut dépendre d'autres personnes (enfants, frères, cousins, oncles, etc.). Il est alors important de ne pas rompre les liens de dépendance tissés ;
- Les personnes, hommes et femmes qui ne peuvent prendre part, pour des raisons physiques ou culturelles, à la production, consommation ou cohabitation avec le ménage.

1.3.3. Les personnes affectées par le projet et la libération des emprises

Huit catégories de personnes affectées par le projet (PAP) sont considérées pour la classification.

Dans la majorité des cas, les PAP subissent différents types de pertes (terres, habitations, cultures, etc.). Les pertes de biens collectifs se réfèrent aux pertes de lieux de culte, de cimetières, d'écoles ou d'autres infrastructures ou équipements utilisés par les communautés.

2. Le choix du site abritant les terres agricoles et pastorales de Diass

Le choix des terres conflictuelles de Diass ne peut se justifier par des considérations crypto personnelles. Certes, nous sommes parmi les natifs et habitants de cette contrée

villageoise, mais aux regards des critères retenus, il ne serait pas objectif de mettre à l'écart cette commune qui fait parler d'elle à cause de la recrudescence des problèmes fonciers. Ce travail se veut scientifique.

Comme l'indique la publication Pressafrik (2020)[53] : « Au Sénégal, la question foncière ou encore celle de l'utilisation des terres, constitue un sujet d'actualité, car de la terre, la famille trouve un moyen de subsistance, le pays une partie de sa richesse et l'état social sa stabilité ».

Comparaison n'est pas raison, mais « L'urbanisation galopante de la capitale a entraîné l'accaparement des terres des villages situés dans le périurbain de Bamako par une mafia foncière à tel point que les conflits communautaires se sont développés avec des effets collatéraux que sont des emprisonnements des pauvres paysans, les pertes de terres de culture et mort d'Homme » extrait du site Malijet de 2020[54]. Qu'en est-il de la ville de Dakar et son arrière-pays ?

Les villages de la commune de Diass ont toujours réclamé une extension de leur circonscription administrative et territoriale, car les espaces d'habitations et de cultures manquent. « Nos villages sont confinés, sans possibilité d'extension et l'augmentation de la population nécessite un élargissement de l'assiette foncière » comme le précisent les propos du Maire publié dans Koldanews.*com* en 2021[55].

Pour mieux argumenter le choix du site de Diass, l'étude se propose de mettre le focus sur la problématique de l'expropriation des terres agricoles et pastorales de Diass et celle relative aux lotissements administratifs, aux morcellements des terres et aux spéculations foncières.

[53] Pressafrik (2020) À la Recherche des décrets d'Application de la loi 2011-07 du 30 mars 2011 portant Régime de la propriété foncière (Opinion).
[54] « Spéculation foncière au Mali : Un danger silencieux » Koulouba.com 22/05/2020 Malijet, Maliactu. https://niarela.net/societe/speculation-fonciere-au-mali-un-danger-silencieux
[55] Voir : PROBLEME DU FONCIER A DIASS : Le maire et la population exigent la modification des décrets pris – Kolda News

2.1. Les expropriations des terres agricoles et pastorales de Diass pour des causes d'utilité publique

Les terres de la commune sont actuellement très convoitées. Cela s'explique par la volonté du pouvoir à faire de Diass un pôle de développement. Cette dynamique se confirme par la confiscation d'une grande partie de ces terres, d'une dimension de 30 000 ha, par le pouvoir central. Les terres non immatriculées relèvent du domaine national. Cela ne signifie pas qu'elles doivent être confisquées par l'État, car les communautés rurales sont compétentes en matière foncière. Par délibération, elles peuvent affecter des terres à des tiers selon une procédure légale, clairement définie dans le code des collectivités locales. Lors de la restitution publique du document au conseil rural de Diass, les conseillers ont déploré les morcellements abusifs qui n'obéissent à aucune norme d'urbanisme. Cette préoccupation recoupe la requête d'un habitant de Diass qui s'est adressé à la Directrice de l'APIX, à propos du plan d'urbanisme de la localité, lors de l'audience portant sur la zone économique intégrée.

En réalité, ce plan directeur d'urbanisme, tant réclamé par les populations, cachait des vérités surprenantes que le Maire a révélées lors de la restitution. Il soutient que l'État a confisqué les terres de la commune, sous prétexte de réaliser des projets de grande envergure. Ces terres confisquées se répartissent comme suit :

- 10 000 ha pour la zone économique intégrée ;
- 718 ha pour le marché de Dubaï ;
- 100 ha pour l'usine des gros porteurs ;
- 100 ha pour l'entreprise qui a réalisé l'aéroport ;
- 8 000 ha pour l'aéroport.

L'aéroport devait initialement mobiliser une superficie de 2 601 ha, qui précédemment, était occupée par la forêt classée de Diass. Deux autres communiqués par la suite sont publiés pour l'extension de la superficie de l'aéroport. Elle passe ainsi de 2 601ha à 4 000ha puis à 8 000 ha. Pour justifier cela, l'argument brandi serait « l'autoroute à péage de Diamniadio à Kirène doit faire une largeur de 100 m et de Kirène à Saly, elle aura une largeur de 400 m » selon le Maire. L'ampleur de l'acharnement foncier, se traduisant par une confiscation des terres, est interprétée comme une tentative d'élimination de Diass de la carte du Sénégal du point de vue de plusieurs conseillers ruraux et habitants de Diass.

Cet acharnement du pouvoir central sur le foncier à Diass, marqué par le déclassement de la forêt classée, les séries d'expropriations et l'application du droit de préemption, montre que l'État s'était engagé résolument vers la confiscation des terres. La commune a aussi joué sa partition dans le jeu en procédant à des lotissements administratifs.

2.2. Les lotissements administratifs, les morcellements des terres agricoles et les spéculations foncières dans la commune de Diass.

Chaque année, le conseil rural de Diass délibère sur des questions portant exclusivement sur les lotissements administratifs. La croissance démographique, constatée dans cette localité, depuis ces dernières années, est un signal fort sur l'augmentation des demandes en logements. L'étalement des zones d'habitation et l'influence du mode de vie urbaine sont des facteurs qui incitent les familles à procéder au morcellement de leurs champs à des fins d'habitation.

Les archives du conseil rural ont montré que 1 400 demandes de parcelles à usage d'habitation et/ou de vergers ont été enregistrées au cours de ces cinq dernières années. Une urbanisation croissante se développe le long de la RN1, entre Kandam et Bandia, où 1 600 parcelles ont été affectées à usage d'habitation. (Pouye, 2003). De 2005 à 2012, le conseil rural procédé à des séries de lotissements, pour satisfaire la forte demande en logements (Tableaux 27, 28 et 29).

Année	**Localité**	**Ndiorokh**	**Diass aéroport**	**Diass forage**	**Kholpa**	**TOTAL**
2005-2007	Nombre de parcelles	461	512	201	858	2 032

TABLEAU 27: LOTISSEMENT DE PARCELLES A USAGE D'HABITATION A DIASS (2005-2007)
Source : Commune de Diass, 2017

Année	**Localité**	**Kirène aéroport**	**Boukhou**	**Mbayard**	**Bandia Mbambara**	**TOTAL**
2007-2010	Nombre de parcelles	1700	800	580	265	3 345

TABLEAU 28: LOTISSEMENTS DE PARCELLES A USAGE D'HABITATION A DIASS (2010-2012
Source : commune de Diass, 2017

Année	Localité	Diass extension	Bandia 2-tchiky2 extension	TOTAL
2010-2012	Nombre de parcelles	500	390	890

TABLEAU 29: LOTISSEMENT DES PARCELLES A USAGE D'HABITATION A DIASS (2010-2012)

Source : commune de Diass, 2017

Les promoteurs immobiliers ont pris d'assaut la commune de Diass à cause de la disponibilité foncière. Non seulement ils achètent directement les terres des paysans, mais en retour ils vont solliciter les autorités locales pour régulariser la vente et le projet avant de commencer à vendre. Ceux qui détiennent les grandes surfaces et qui procèdent aux morcellements sont pour la plupart des promoteurs immobiliers. Le but est exclusivement commercial. Au début des spéculations foncières, les parcelles d'habitation avaient une dimension de 400 m^2, mais à cause de la pression foncière, on constate un renchérissement sur les prix et une réduction de 50 % sur la dimension.

La démultiplication des projets de lotissements risque de créer des mutations profondes au sein de la commune. Avec la réalisation des projets immobiliers de SNHLM, de la coopérative des travailleurs d'ASECNA, de celle des travailleurs de SIAGRO (l'usine d'eau minérale Kirène) qui s'étendent sur 7 ha, les populations autochtones s'attendent à un métissage. Il est évident que la population ne peut plus être homogène à cause de l'arrivée des nouveaux habitants. Ils peuvent venir de partout avec des modes de vie différents d'où le début des mutations. Ces projets immobiliers auront des impacts et des externalités sur l'environnement et les ressources naturelles. Avec la poussée démographique, il faut s'attendre à de fortes pressions sur le foncier et sûrement la régression du couvert végétal, des zones de parcours et des terres de cultures.

Le choix du site de Diass est conditionné par plusieurs aspects que nous avons déclinés sous forme de critères et d'indicateurs. C'est la plaque tournante du triangle aggloméré Dakar-Thiès-Mbour qui abrite les plus grands projets de l'État, dont l'Aéroport international Blaise Diagne. Les conflits d'aménagement y sont récurrents à cause des expropriations foncières édictées par le nouveau plan directeur d'urbanisme du Grand-Dakar.

On retrouve des conflits fonciers dans tous les 17 villages qui composent la commune de Diass. Cette situation, plus ou moins embarrassante, s'explique en partie par sa position

géographique. Il était important de trouver un site qui présente des conflits fonciers et qui ne soit pas trop loin de Dakar. Ce critère est fondamental dans l'étude parce qu'il permet de faire la jonction ou même la corrélation entre la problématique actuelle de l'étalement urbain de Dakar et la problématique des conflits fonciers en milieu rural. Cependant, Diass en est le meilleur choix dans la mesure où il combine les critères géographiques, sociologiques et culturels retenus dans la démarche. Les conflits fonciers sont partout au Sénégal, mais il est difficile de les aborder, aujourd'hui, sans se référer aux multiples cas soulevés dans la commune de Diass. Jusqu'à présent, les conflits fonciers continuent à Dougar, Bandia, Diass-Sakiraak, Thicky, Packy, etc.

Ce choix intègre, en même temps, les problèmes de mutations socio-spatiales, engendrés par les externalités induites par l'étalement urbain de Dakar. À cause de la présence de l'aéroport, des infrastructures routières de nouvelles générations et des industries, tous les grands projets immobiliers convergent vers Diass. Cette dynamique transforme progressivement la commune en un véritable pôle de développement. La perte des terres de cultures au profit des projets de l'État, la réduction des zones de parcours et ses risques environnementaux et le foisonnement des projets immobiliers sont autant de facteurs qui justifient les reconversions territoriales, les changements de comportement et de mode de vie. Cette situation transitoire s'explique par une économie rurale extravertie, l'émergence de nouveaux métiers et des emplois modernes.

3. Le choix du site de la forêt classée de Thiès

Il repose essentiellement sur des questionnements relatifs à la survie et à l'avenir des forêts que les autorités coloniales françaises ont classées entre 1933 et 1935. Certes, elles étaient destinées à approvisionner les chemins de fer de la France en bois de chauffe, d'où le nom de forêt Rail, mais la régénérescence des espèces végétales contribuait au maintien de la biodiversité et la préservation de l'environnement. Après avoir constaté que ces patrimoines naturels, hérités de la colonisation, subissent des agressions de tous bords, alors nous nous sommes engagés à lutter pour la préservation des forêts classées. Comment peut-on accepter que les autorités coloniales soient plus sensibles que nous en matière de conservation des éléments basiques de la biodiversité ? Sur ce, notre combat a débuté par la publication de plusieurs textes sur les réseaux sociaux pour dénoncer les exploitations abusives des ressources forestières et les problèmes d'empiètement. Vous

trouverez toutes ces publications dans le volume 2 de la thèse dont celles faites avec les journalistes d'Agence France Presse (AFP) et ceux de TV5 sur la forêt classée de Bandia. Toutes les forêts classées du Sénégal subissent le même sort au point qu'il s'avère difficile de faire un choix. Mais, après plusieurs réflexions, nous avons choisi finalement de travailler sur les conflits fonciers identifiés sur l'emprise de la forêt classée de Thiès. Quelles sont les principales raisons de ce choix ? Pour répondre à cette question, nous abordons les difficultés engendrées par les conflits fonciers entre Thiès et Fandène puis le cas des empiètements observés sur l'emprise de la forêt au niveau du quartier de Mbour 4.

La région de Thiès compte un vaste domaine composé de 13 forêts classées dont les quatre se localisent dans le département de Thiès. La gestion du patrimoine forestier est très stricte. Jusqu'en 2009, il n'y a jamais eu de déclassement sur les emprises de la forêt classée de Thiès appelée Allou Kagne. Ce nom signifie étymologiquement la forêt du guerrier par reconnaissance à un vieux sérère Safi qui vivait seul dans la forêt (Alou *: la forêt* et Kagne *le guerrier ;* donc, *Allou Kagne est la forêt du guerrier).*

Le déclassement de 2009 a considérablement réduit la superficie de la forêt. Sont considérés comme étant des forêts : les terrains qui étaient couverts de forêts récemment coupées ou incendiées, mais qui sont soumis à la régénération naturelle ou au reboisement ; les terres en friche destinées à être boisées ; les terrains de culture affectés par le propriétaire ou l'usufruitier aux actions forestières ; toute terre dégradée, impropre à l'agriculture et nécessitant une action de restauration et les terres destinées à être reboisées pour la récréation.

Lorsque l'État estime qu'il est nécessaire de sauvegarder certaines formations naturelles, il procède alors au classement des forêts. Cela doit être motivé par des considérations de conservation de ressources naturelles telles que la protection des eaux de surface, des sols, de la faune, d'une végétation particulière et seulement si cette protection s'avère impossible dans le cadre d'une forêt située hors du domaine forestier de l'État. Le déclassement ne peut intervenir que pour un motif d'intérêt général ou de transfert des responsabilités de l'État en matière de gestion forestière au profit d'une collectivité locale qui garantit la pérennité de la forêt. Il n'entraine pas de la part de l'État, la renonciation à ses droits sur la parcelle de forêts déclassées. De plus, même en cas d'affectation à un tiers, il ne peut donner lieu à la reconstitution de droits de même nature que ceux qui

avaient été supprimés par le classement. En matière de classement et de déclassement, le service des eaux et forêts veille à ce qu'un équilibre soit respecté entre les intérêts nationaux, les intérêts des collectivités locales et ceux des particuliers.



PHOTO 16: ALOU KAGNE, UNE FORET CLASSEE EN SURSIS
Source : Ndiaye Samb, mémoire de Master 2, AGUA, département de géographie, UCAD, 2020, page 33

La Photo 16 montre les agressions faites sur les espèces végétales de la forêt. Tout comme les braconniers abattent illégalement les animaux sauvages de la forêt, d'autres personnes aussi se permettent de déraciner illégalement les espèces végétales sous prétexte que les racines et les écorces sont utilisées pour des besoins médicinaux, maraboutiques ou occultes. Toutes les forêts du Sénégal vivent les mêmes circonstances malgré le contrôle du service des eaux et forêts. Dans la partie annexe portant sur mes articles de presse, sont relatées toutes les problématiques de gestion des forêts, particulièrement les forêts de Bandia et de Thiès. Toutefois, l'emprise de la forêt classée de Thiès, dans sa partie ouest, est fortement agressée par les populations riveraines.

Des tensions, des litiges et des conflits sont identifiés sur toute l'emprise de la forêt de Alou Kagne, en particulier, dans la partie de Thiès-ouest, précisément dans les quartiers

riverains de Thiès-None et Mbour 4. Pour comprendre les causes des empiétements et les conflits opposant les autorités du service des eaux et forêts et les autorités municipales, des enquêtes de terrain sont réalisées en plus de la revue de la littérature et celle de la presse. Que peut-on comprendre des litiges fonciers, des ventes illégales de terrains sis sur l'emprise de la forêt avant d'analyser les perceptions et les pratiques des acteurs en fonction des enjeux fonciers identifiés ?

Conclusion de la deuxième partie

Cette deuxième partie renseigne sur la problématique de l'étalement urbain de Dakar. En vérité, ce phénomène affecte toutes les villes du monde, en particulier celles de l'Afrique au sud du Sahara. Si la question de la croissance urbaine semble être maîtrisée dans les pays développés grâce à l'urbanisme vertical, elle constitue toujours une préoccupation majeure aux pouvoirs publics des pays en développement. À Dakar, la superficie de la ville fait face à une croissance exponentielle de la population (plus de trois millions d'habitants sur 550 km^2). Avec ces fortes densités démographiques, on assiste à un gonflement urbain, à la promiscuité, à la réduction des espaces naturels et à la diminution des capacités d'accueil. Cette situation conduit à des difficultés de canalisation de la croissance urbaine, notamment sur cette presqu'île dakaroise où le front urbain se déplace en suivant une trajectoire rectiligne et unidirectionnelle ; c'est-à-dire une orientation commandée par la trajectoire horizontale qui va du centre à la périphérie.

Cette dynamique provoque l'étalement de la trame urbaine et perturbe l'organisation spatiale des territoires qui se définit à travers les relations dialectiques entre la ville et la campagne. Elle entraine la reconversion des terres de cultures, la régression progressive des espaces naturels et l'amenuisement des ressources naturelles au niveau de la couronne urbaine. En conséquence, les mutations socio-spatiales issues de cette dynamique sont tributaires des grands projets de l'État. La réalisation des équipements et infrastructures dans le cadre du PSE doit assurer une bonne fonctionnalité des ouvrages collectifs et intégrer la dimension sociale des populations, en particulier celles qui sont affectées par les opérations de déguerpissement ou de recasement et celles qui sont victimes de la perte de leurs terres de culture ou d'élevage.

Les spéculations et les expropriations foncières en milieu rural peuvent compromettre la survie des populations citadines. Puisque la campagne nourrit la ville, alors les recherches sur l'étalement urbain doivent s'intéresser aussi aux risques environnementaux et aux conflits fonciers induits. C'est dans ce contexte que les résultats de nos enquêtes ont révélé que la réalisation des projets de grande envergure au niveau du triangle aggloméré Dakar-Thiès-Mbour contribue à la mise en place d'une aire métropolitaine qui rayonne à l'échelle sous-régionale. Mais, cette volonté heurte la stabilité sociale des populations

installées sur ces sites depuis plusieurs siècles. C'est le cas des riverains de l'AIBD qui sont victimes de déguerpissement et de recasement forcés.

L'étalement urbain s'accompagne généralement d'une production d'espace à la périphérie des villes. Donc, la planification urbaine ne doit pas se faire *ex nihilo* pour éviter l'anarchie dans les formes d'occupation du sol et la structuration urbaine qui permet de définir la morphologie. Avec l'étalement urbain de Dakar et l'effet de la conurbation induit à la périphérie des villes de Thiès et Mbour, se dessine la métropole ouest-africaine annoncée par Assane Seck en 1970. Cette aire métropolitaine en devenir est porteuse d'espoir, car elle a le privilège de concentrer les grands projets de l'État, réalisés dans le cadre du PSE. Les pôles urbains de Diamniadio et Lac rose sont en cours de réalisation sans grandes difficultés tandis que le pôle Daga-Kholpa est très contesté par les communautés paysannes qui y habitent depuis le XVe siècle.

Le droit de préemption donne à l'État la possibilité d'exproprier les populations de leurs terres pour des causes d'utilité publique. En plus de cela, les textes juridiques de 1964 portant sur les réformes foncières attestent que les terres non immatriculées sont versées dans le domaine national. Ces dispositions juridiques sur le foncier couvrent les actions de l'État, même si celles-ci sont contestées par les communautés, organisées en collectifs, qui crient au scandale et au complot. L'absence de cadastre rural au Sénégal et de titre de propriété foncière accordé aux paysans constitue un obstacle à l'agriculture, à l'élevage et à l'accès aux crédits. La confiscation des terres et leur attribution aux agro-industries accentue la pauvreté paysanne, mais aussi la pauvreté pédologique.

La convergence des autoroutes à péage vers l'aéroport AIBD est une bonne stratégie de desserte en infrastructures routières, mais elle affecte, cependant, plusieurs milliers d'hectares de terres, précédemment utilisés pour l'agriculture, l'habitat rural et les zones de parcours du bétail. Ce faisant, il est important de quantifier les terres d'habitation, les terres agricoles et les zones de parcours du bétail, impactées par la libération des emprises des autoroutes gravitant autour de l'aéroport. L'autoroute à péage AIBD-Mbour traverse la périphérie du village de Kignabour, commune de Sindia, où étaient gardés les canaris mystiques (appelés Xamb chez les Lébous et les Sérères) destinés à guérir les personnes souffrant de problème mental. Mais ils ont été tous détruits à cause des travaux de l'autoroute. La gardienne des temples est très en colère et demande au promoteur de préparer la construction d'un hôpital psychiatrique parce que les malades vont rechuter et

cette fois-ci il sera difficile de tout reconstituer. La libération de l'emprise de l'aéroport a soulevé les mêmes inquiétudes chez les populations qui occupent ces lieux depuis des siècles. Le plus grand regret des populations est la situation des cimetières et des lieux sacrés qui représentent des patrimoines sociaux, historiques et culturels à préserver.

Le collectif pour la défense des terres du pôle Daga-Kholpa s'interroge sur les disparités que pourrait engendrer la cohabitation entre les immeubles flambant neufs et les zones d'extension des villages environnants. La persistance de cette dynamique conduit vers la production d'une ville dans la campagne. En effet, la réalisation des grands projets de l'État soulève des conflits fonciers entre l'APIX et les populations autochtones et entre les collectivités territoriales et leurs administrés. Actuellement, tous les projets, prévus dans l'interface, sont contestés, comme en attestent les derniers soulèvements des populations de Diass contre le déclassement du reste de leur forêt classée au profit d'un projet de la zone économique spéciale intégrée (ZESI). Le cas du litige foncier de Dougar a fait la chronique de l'actualité sénégalaise, car les populations se sont opposées à l'attribution de leurs terres à une société étrangère. L'aire métropolitaine est devenue une vraie poudrière aux fonciers conflictuels. Les zones de crispation sont nombreuses et variées au point qu'il était difficile de choisir les sites de notre zone d'étude.

Le choix des sites de la zone d'étude n'était pas facile ; c'était une épreuve difficile, car les conflits fonciers sont identifiés partout au Sénégal. Ils diffèrent les uns des autres et dépendent exclusivement de la spécificité des contrées, de leurs valeurs sociologiques et culturelles, ainsi que l'ampleur des projets d'aménagement. Malgré tout, les types de conflits fonciers sont :

- Les conflits sur le foncier d'habitation ;
- Les conflits sur le foncier agricole et pastoral ;
- Les conflits sur le foncier forestier.

Intéressé par les conflits fonciers relatifs à la libération de l'emprise des autoroutes, des forêts classées et des terres agricoles et pastorales, les sites retenus sont le tronçon de l'autoroute à Pikine, les terres agricoles et pastorales de Diass et l'emprise de la forêt classée de Thiès. Il ressort de l'analyse que l'agglomération dakaroise est confrontée à un problème d'étalement urbain qui s'explique par l'échec des politiques de planification du développement urbain, la déréglementation du marché du foncier et la « libération » des

transactions immobilières. Ainsi, la poursuite de cette dynamique urbaine conduit vers le déséquilibre territorial, l'exclusion des couches défavorisées vers la périphérie, la ségrégation spatiale et les disparités régionales. Ce territoire en étalement dévoile les secrets d'un espace complexe, animé d'une dynamique de différenciation socio-spatiale sans précédent. La principale difficulté des chercheurs africains est de disposer des données fiables pour leur spatialisation en bonne et due forme. La mise en place d'une base de données dynamique pour le suivi de l'étalement urbain de Dakar, à travers la Géomatique et l'usage des données du système d'information territorial, s'avère difficile.

L'étalement de la ville de Dakar, conjugué à l'apparition de nouvelles centralités et à la mise en œuvre des infrastructures structurantes (le cas des autoroutes à péage), risque de déclencher de nouveaux processus de reconfiguration des dynamiques de différenciation socio-spatiales. Les enjeux de l'étalement urbain sur l'organisation spatiale et sociale des villes amorcent des recompositions territoriales dans les relations dialectiques entre le centre et la périphérie. Le même phénomène est observé à la périphérie des villes de Thiès et Mbour. Il en est résulté la formation d'une aire métropolitaine sous l'effet d'une conurbation irréversible à la périphérie des villes de Dakar, Thiès et Mbour. Devenue le principal réceptacle des grands projets, réalisés par l'État du Sénégal dans le cadre du Plan Sénégal émergent (PSE), cette interface abrite les trois sites de la zone d'étude où sont collectées des données relatives aux conflits fonciers.

De nouvelles zones de crispations sont encore identifiées dans l'aire métropolitaine ; il s'agit des conflits fonciers sur l'emprise du TER et de l'extension des autoroutes à péage. La clôture de l'emprise de l'AIBD soulève beaucoup de polémiques relatives à la délocalisation du village de Sakiraak à Diass. Il en est de même sur l'emprise de la zone économique spéciale intégrée où les populations exigent une zone d'extension de leurs villages. La réalisation du pôle Dagga-Kholpa aboutit à la mise sur pied d'un collectif qui se bat contre ce projet. Une autre zone de crispation est localisée dans la forêt classée de Bandia et porte sur l'installation des cimenteries, la destruction des baobabs et les effets des extractions minières sur la vie des populations.

Malheureusement, les mécanismes adoptés pour préserver les terres agricoles sont en faveur des agro-industries. Elles accèdent facilement à la terre et opèrent de manière légale et régulière. Leurs activités se développent sur des terres qui appartenaient ou qui étaient exploitées depuis des siècles par les paysans. Donc, les terres agricoles sont

sécurisées, mais elles échappent aux paysans qui, malgré leur volonté, acceptent d'y retourner pour travailler en tant que manœuvre. Le plan directeur d'urbanisme du triangle est déjà disponible ainsi que le plan d'aménagement du territoire et de développement. Ces outils ne protègent guère les terres agricoles de Diass car l'État envisage d'en réaliser des projets industriels, des infrastructures et des équipements. Cette volonté se manifeste par la construction du port de Ndayane qui soulève déjà des polémiques.

Troisième partie : ANALYSE DES DONNÉES RELATIVES AUX CONFLITS FONCIERS DANS LES DIFFÉRENTS SITES DE LA ZONE D'ÉTUDE

Introduction de la troisième partie

Les conflits fonciers sont devenus récurrents dans toutes les localités du Sénégal. Ils sont nombreux et variés et leur gestion dépend d'une communauté à une autre. Les textes de loi qui régissent la gestion du foncier datent de 1964. C'est la fameuse loi sur le domaine national qui, malheureusement, ne protège pas les agriculteurs et les pasteurs à cause de l'inexistence d'un cadastre rural au Sénégal. Il s'y ajoute que pendant plus d'un demi-siècle, l'État n'a pas encore pris la décision ferme d'adopter des réformes audacieuses pour faire face à ces conflits latents.

En conséquence, les fonciers habitables, agricoles, forestiers et pastoraux deviennent la proie des gros investisseurs avec le soutien indéfectible des autorités étatiques compétentes. Cette situation débouche généralement sur une opposition entre les exploitants traditionnels des terres et les détenteurs de titres légalement délivrés par les services compétents, dont les collectivités locales. La réalisation des projets de développement compromet la relation entre la ville et la campagne. Ces deux entités géographiques sont distinctes et interdépendantes, car l'expansion de la ville entraine le rétrécissement de la campagne.

Pour étudier cette problématique actuelle, une méthodologie classique a été adoptée ; il s'agit de la collecte des données qualitatives et quantitatives sur les différents sites de la zone d'étude. Ainsi, un diagnostic territorial a été réalisé sur les sites en crispation et des interviews ont été conduites auprès des élus locaux, des personnes ressources et des leaders d'opinion. Les résultats des enquêtes sont présentés dans les chapitres suivants :

Chapitre 1 : Analyse des données du conflit sur l'emprise de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio ;
Chapitre 2 : Analyse des données du conflit sur les terres agricoles et pastorales de Diass ;
Chapitre 3 : Analyse des données du conflit sur l'emprise de la forêt classée de Thiès

Chapitre 1 : Analyse des données du conflit foncier sur l'emprise de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio (le tronçon de Pikine-Mbao)

Nul ne peut ignorer l'importance de l'observation, de la collecte et de l'analyse des données dans un travail portant sur la Géographie. Réaliser une enquête, c'est interroger un certain nombre d'individus en vue d'une généralisation. Il s'agit ainsi de contribuer à la production et à l'énonciation d'un discours envisagé comme discours collectif propre à un groupe donné, etc. Ainsi, avant l'analyse des enjeux et des conflits fonciers engendrés par la libération de l'emprise de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio, sur le tronçon de Pikine Irrégulier Sud, des enquêtes ont été réalisées sous forme de questionnaires, d'interviews et de guides d'entretien. Ces différents outils de collecte sont administrés respectivement aux populations des quartiers riverains du projet, à celles du site de recasement de Tivaoune-Peul et des communes impactées par le projet.

Les populations des quartiers riverains au projet sont celles dont les habitations sont mitoyennes au mur de clôture de l'autoroute à péage. De manière plus précise, ce sont les quartiers situés sur l'emprise de la voie et de part et d'autre de l'autoroute sur une zone-tampon de 200 mètres. Il s'agit des maisons non touchées par la libération des emprises. Considérées comme les rescapés des opérations de déguerpissement, ces personnes sont, aujourd'hui, des témoins de l'histoire de la construction de l'autoroute. C'est pour cette raison qu'elles sont considérées comme des cibles privilégiées dans la collecte des données. Elles peuvent raconter le film de la libération de l'emprise et fournir des informations importantes sur leur cohabitation avec leurs voisins qui ont été recasés sur le site de Tivaoune Peul. La deuxième catégorie d'acteurs, privilégiée dans cette étude, concerne-les déguerpis de l'emprise qui vivent dorénavant sur le site de recasement de Tivaoune Peul situé à la périphérie du département de Pikine. Dans le cas des déguerpis, il s'agira de s'intéresser à leur vécu et aux différentes stratégies qu'ils ont adoptées lors des conflits. La dernière catégorie d'acteurs ciblée correspond aux populations des communes impactées par la libération de l'emprise.

L'objectif est de reconstituer les modes d'occupation de l'emprise avant le projet, d'étudier les stratégies de médiation entre le promoteur et les résidents et enfin de comprendre les enjeux du conflit et leurs perspectives. Les résultats des enquêtes de terrain sont présentés en trois points

- Étude-diagnostic du tronçon de l'autoroute à péage sis à Pikine ;
- Collecte et analyse de données qualitatives sur les collectifs du site de Tivaoune Peul ;
- Etude de cas, réalisée sur une commune affectée par le projet : Guinaw-Rail-Sud.

1. Étude-diagnostic du tronçon de l'autoroute à péage sis à Pikine

Les prospections effectuées au niveau de l'emprise ont duré deux mois, au cours desquels un groupe d'étudiants et nous-mêmes avons réalisé des enquêtes auprès des populations vivant dans les quartiers situés de part et d'autre de l'autoroute à péage. L'objectif était de comprendre leur organisation politique, économique et sociale, la configuration et la gestion des emprises et les impacts engendrés par leur libération. Ce faisant, le diagnostic porte sur la description des différents quartiers de l'emprise, l'exploitation des données de terrain et la présentation des résultats de la méthode AFOM sur les avantages et inconvénients du projet.

1.1. L'emprise du tronçon de l'autoroute à péage sis à Pikine

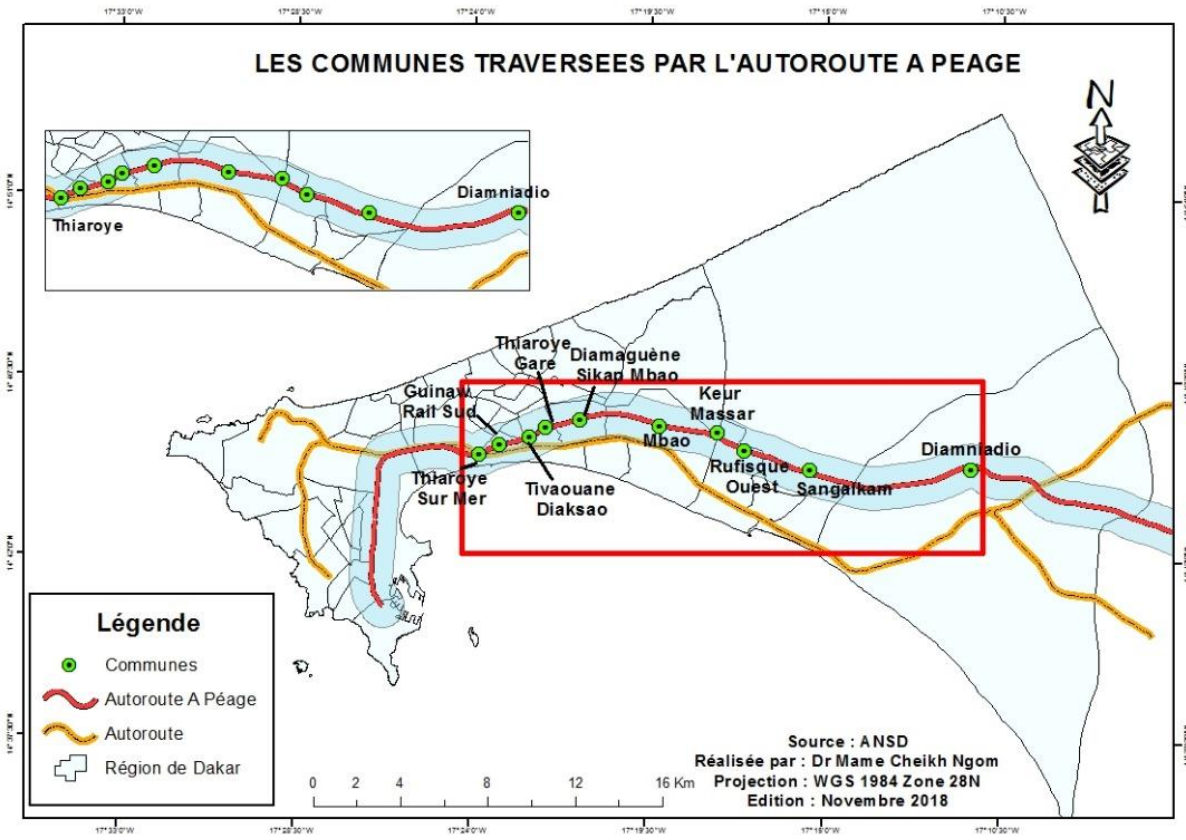
Le tronçon s'étale sur une longueur linéaire de 5,6 km et traverse les communes de Guinaw-Rail-Sud, Guinaw-Rail-Nord, Thiaroye-Gare, Tivaoune-Diacksao et Diamaguène-Sicap-Mbao (voir Carte 19). Son extrémité ouest débute à partir du point de jonction qui relie la route nationale 1 au chemin de fer Dakar-Saint-Louis. Ce point d'intersection, situé à côté de l'usine Philip Morris, est communément appelé le carrefour de Seven-up. C'est à partir de là que l'autoroute traverse les communes citées ci-dessus et s'arrête à la clôture de la forêt de Mbao. Comme le tronçon de Pikine – Keur-Massar traverse une zone densément peuplée, l'emprise technique est limitée à 60 m afin de minimiser les impacts sociaux.

Le profil de l'autoroute, proposé pour cette section, est défini comme suit :

- Une bande médiane de 4 m de largeur, délimitée par deux glissières de sécurité, permettant d'implanter l'éclairage public et les appuis des passages supérieurs ;

- Deux bandes dérasées de gauche de 1 m de largeur chacune ; largeur dictée par le niveau d'aménagement retenu (voie rapide urbaine avec une vitesse de référence de 100 km/h) ;
- Deux chaussées de 3 voies chacune de 3,5 m de largeur : 2 X 10,50 m ;
- Deux bandes d'arrêt d'urgences de 3 m de largeur chacune ;
- Deux accotements de 3,5 m chacun.

Le projet a conduit à la construction d'un échangeur à hauteur du Foyer des jeunes de Thiaroye-sur-mer. La configuration de cet échangeur comporte deux ronds-points, l'un au nord de l'autoroute et l'autre au sud pour faciliter l'entrée et la sortie de l'autoroute. Pour cette raison, il y aura un poste de péage au nord (à l'ouest du rond-point) et un poste de péage sur l'autoroute (pour les véhicules qui vont en direction de l'est). Finalement, la limite de l'emprise sera longée d'un mur de protection de 3 mètres. Cet extrait de l'Image 9, récupéré auprès des services de l'APIX (le promoteur du projet), montre la configuration spatiale du département de Pikine (la première banlieue de l'agglomération dakaroise), le tracé de l'autoroute à péage avant la libération de l'emprise et l'occupation anarchique du sol que dévoile la forme du bâti.



CARTE 19: L'EMPRISE DE L'AUTOROUTE A PEAGE DAKAR-DIAMNIADIO
Conception : Mame Cheikh Ngom, thèse, 2021
Source : Données ANSD

Devenu la fourmilière de l'agglomération dakaroise, le département de Pikine enregistre une population de 3 millions d'habitants en 2019, répartie dans trois zones :

- La zone régulière de Dagoudane au Nord,
- La zone irrégulière au Sud
- La zone d'extension aménagée de Keur-Massar à l'Ouest.

Les fortes densités démographiques et les formes d'habitats serrés et mal lotis donnent l'image d'un conglomérat de quartiers précaires entassés les uns sur les autres. Cette urbanisation atypique de Pikine fait dire, respectivement, à Marc Vernière (1977) et à Gérard Salem (1986) qu'il s'agit là d'une urbanisation à double vitesse qui présente deux faces (la dualité spatiale).



IMAGE 9: L'EMPRISE DE L'AUTOROUTE A PEAGE VIA GOOGLE EARTH
Conception : Mame Cheikh Ngom, le collectif des personnes affectées par le projet, 2018
Source : Google Earth

L'Image 9 montre donc que cette partie de l'emprise baigne dans une précarité qui se lit à travers la configuration de l'espace et du mode d'occupation du sol qui défient sans la moindre retenue les normes réglementaires du droit de l'urbanisme. Outre les rues sinueuses, tortueuses et quelquefois sans issues (des impasses), le niveau de vie des populations dévoile une forme de pauvreté silencieuse, notamment à Guinaw-Rail et Tivaoune-Diacksao. En période d'hivernage, les rues deviennent impraticables à cause des inondations en plus de la présence des dépôts d'ordures sauvages qui affectent la vie des populations, en particulier les plus jeunes. Cela s'explique par la mauvaise occupation du sol dans les quartiers précaires de Dakar, l'absence de système de drainage des eaux pluviales et des eaux usées et enfin la défaillance du système de collecte des ordures. Cette situation délétère favorise la recrudescence des maladies diarrhéiques auxquelles pourraient être exposés les plus petits enfants qui ont l'habitude de jouer dans la rue.

C’est dans ces quartiers précaires, insalubres et régulièrement inondés en période d’hivernage (Photo 17) que sont réalisées les enquêtes de terrain. La collecte des données n’était pas facile pour les enquêteurs à cause de l’état dégradé de ces quartiers aux rues sinueuses, mal tracées et boueuses. On y trouve des maisons abandonnées qui servent de dépotoir d’ordures, des animaux en divagation et quelques gîtes pour jeunes délinquants. Outre cette description, les résultats du diagnostic présentent l’organisation politique, économique et sociale des résidents.



PHOTO 17: L'INSALUBRE DANS LES QUARTIERS PRECAIRES DE L'EMPRISE A GUINAW RAIL
Source : Mame Cheikh Ngom, l’emprise de l’autoroute à Guinaw-Rail-Sud, mars 2017

L’observation spatiale de l’emprise permet de la subdiviser en deux zones successives suivant les modes d’occupation du sol. Il s’agit d’une zone irrégulière et d’une zone dite régulière.

La zone irrégulière est la partie du tronçon qui va de l’entrée de Pikine à la périphérie de la commune de Tivaoune-Diacksao. Ses caractéristiques sont dominées par la présence de

quartiers précaires installés au cours des années 70 (la période de la sécheresse). Cependant, le début du tronçon marque le point de pénétration de l'autoroute sur les zones d'habitation. Cette situation a engendré de véritables fractures urbaines, car les territoires des communes traversées sont coupés en deux parties. Pourtant, le tracé est resté parallèle à la route nationale jusqu'à l'entrée de Pikine. Mais le fait de maintenir les deux tracés de manière parallèle entre Pikine et Rufisque pouvait entrainer des dégâts collatéraux énormes, car l'emprise est constituée par un long cordon industriel qui s'étale sur une distance de 10 kilomètres[56].

La seule alternative qui s'offrait au Promoteur et qui paraissait la plus logique en termes de coûts d'indemnisation était de détourner le tracé de l'autoroute et faire face aux quartiers précaires. Outre le calcul des impenses éventuelles (c'est-à-dire le coût des indemnisations à payer), ce choix est un alibi qui permet de régler la régularisation foncière par des politiques de restructuration : cela se confirme par la réalisation du projet de restructuration foncière dénommé Pikine-Irrégulier-Sud (PIS).

Donc, le choix du tracé relève d'un alibi stratégique, car les occupants se sont installés sur les terres du domaine national sans la délivrance, au préalable, de titres de propriété légaux par les services compétents de l'administration sénégalaise. Malgré toutes ces considérations d'ordre administratif et juridique, le paradoxe vient du fait que le promoteur a négocié avec les résidents comme s'ils étaient dans leur droit d'occuper le site. Rien ne pouvait les obliger à comprendre qu'ils étaient dans l'irrégularité, car leur occupation a duré au moins 50 ans. Le laxisme de l'État sur ses prérogatives et la résistance des populations sont les principales causes des conflits.

La construction du mur de clôture pour protéger les populations contre les dangers de la voie et l'absence de systèmes d'évacuation des ordures et de drainage des eaux usées ont engendré la recrudescence d'inondations dans une zone réputée mal lotie et insalubre. Il existe des zones marécageuses où gisent des végétations de Typha, car l'emprise se situe dans la zone des Niayes.

[56] Alain Dubresson (voir Vennetier et Dubresson, 1979) a consacré ses travaux au développement de l'espace industriel : démarrage tardif, puis accélération progressive du processus d'industrialisation sous l'effet de multiples facteurs, formation de zones où se multiplient les entreprises, notamment sur l'axe Thiaroye-Mbao, d'abord avant l'indépendance, puis sous l'impulsion des autorités nationales.

1.2. Analyse des données du diagnostic territorial réalisé sur l'emprise

1.2.1. La synthèse du profil des répondants

Après le dépouillement des données et leur traitement via le logiciel Sphinx, nous présentons de prime abord le profil de synthèse des personnes enquêtées. En raison de la particularité du terrain (la fracture territoriale induite par l'autoroute), les groupes d'enquêteurs sont répartis en fonction du nombre de quartiers par commune impactée. Le pas de sondage était fixé partout à cinq maisons par rue et à un saut d'une rue sur trois par quartier. Cette décision statistique est prise à la suite d'un calcul de l'échantillonnage qui correspond à 216 ménages.

- ***Le critère genre***

Les enquêtes proprement dites ont porté sur 136 Hommes et 80 Femmes soient respectivement 63 % et 37 % des chefs de ménage enquêtés. Puisque les enquêtes de terrain sont réalisées à des jours ouvrables, alors certains chefs de ménages (des hommes) sont absents temporairement de chez eux. Lorsque nous avons porté attention à la proportion plus ou moins importante de femmes cheffes de ménage, il est alors apparu que certaines parmi elles sont veuves ou divorcées. Dans ce cas, elles vivent seules avec leurs enfants, tandis que d'autres sont des femmes au foyer (les gardiennes de la maison) ou des femmes mariées à des émigrés (les femmes dites non migrantes). Cette situation explique en partie le fort taux de jeunes chefs de ménage, soit 26,9 % constitués par la tranche d'âge de 20 à 29 ans dont la grande majorité est représentée par les femmes.

- ***L'appartenance ethnique***

L'appartenance ethnique des répondants ne reflète pas une tendance homogène ; elle est diversifiée avec une confirmation des tendances de l'ANSD sur la composition ethnique à l'échelle nationale. Les Wolofs (32,9 %), les Pulaars (21,3 %) et les Sérères (22,7 %) sont dominants malgré la présence d'une minorité ethnique composée de Bambaras (5,1 %), de Mandingues (4,6 %), de Diolas (5,1 %), de Soninkés (0,9 %), etc. Cette diversité ethnique renseigne sur le peuplement de cette zone méridionale du département de Pikine qui constitue la zone tampon entre le Dagoudane (site de recasement des déguerpis du centre-ville de Dakar, aménagé en 1952 par le pouvoir colonial français) et les anciens villages traditionnels de la presqu'île du Cap-Vert (Thiaroye-Sur-Mer, Thiaroye-Gare,

Yeumbeul, Mbao et Malika). Malgré les oppositions du pouvoir central, cet espace dominé par des périmètres maraîchers traditionnels a été morcelé en parcelles durant les années 1970 et a été cédé, ou vendu à vil prix (10 000 FCFA le terrain), aux couches défavorisées de la population en provenance de la campagne. Donc, les anciens occupants de l'emprise et ceux qui y restent sont unis par les liens du voisinage (le melting-pot).

- ***La situation matrimoniale et le niveau d'étude***

Par rapport à l'appartenance religieuse des répondants, les résultats ont montré que les musulmans (94,4 %) sont largement majoritaires dans cette partie sud de la première banlieue dakaroise même si le pourcentage des chrétiens (5,1 %) ne semble pas négligeable. Cette tendance confirme les résultats de l'ANSD sur les diversités religieuses au Sénégal. Par rapport à la situation matrimoniale, les mariés monogames sont plus nombreux (44,4 %). Ils sont suivis par les célibataires (28,2 %) et les polygames (17,6 %). Le reste est constitué par 7,4 % de veufs et par 2,3 % de divorcés. Le fort taux d'analphabètes (32,9 %) montre que la moyenne du niveau d'instruction est relativement faible.

- ***Le niveau de vie***

La question portant sur le nombre d'enfants en charge est souvent considérée comme un tabou au Sénégal. Par ailleurs, les résultats font apparaître des biais à cause des croyances traditionnelles, dont l'interdiction de compter le nombre de ses enfants. Pour contourner les obstacles, les enfants sont appelés des âmes, des bâtons, bouts de bois de Dieu, etc. La taille de la famille sénégalaise s'élargit en fonction de la localisation et la promotion sociale. Les familles qui ont en charge entre 1 et 9 enfants représentent 63,4 % de la population, quand celles ayant plus de 10 enfants à charge pèsent 12,5 %. Le fait d'habiter à Dakar, la capitale du Sénégal, pour quelqu'un venant du monde rural, peut être considéré comme un privilège, mais il peut devenir un handicap si le propriétaire se trouve dans l'obligation morale d'accueillir les proches parents venant de la campagne. La promotion sociale peut aussi entrainer des inconvénients similaires dans les mêmes conditions.

Le secteur informel occupe une place prépondérante dans cette localité avec 29,4 % de commerçants, 10,7 % d'ouvriers et 7 % d'artisans. Les fonctionnaires (1,4 %) y sont faiblement représentés. Avec 8,4 % de chômeurs, 2,8 % de pêcheurs et 0,9 % d'agriculteurs, le revenu mensuel des ménages reste faible. Les ménages ayant moins de 50 000 FCFA (80 euros) de revenus par mois sont au nombre de 36, soit un taux de 16,4 % et un peu l'équivalent du SMIC au Sénégal. Ceux qui gagnent un revenu mensuel compris entre 50 000 et 300 000 FCFA (100 et 200 euros) représentent 78,9 % des ménages enquêtés. Seuls 4,7 % des ménages atteignent le revenu mensuel de 500 000 FCFA, soit moins de 1000 euros par an.

Comme dans toutes les opérations de collecte de données qualitatives, il s'avère nécessaire de débuter par la base d'identification du répondant. Le profil de la personne enquêtée et surtout l'orientation de l'enquêteur détermine le niveau, la valeur et fiabilité des résultats de l'enquête. C'est dans cette perspective que nous avons choisi de travailler dans l'anonymat afin de mettre à l'aise le répondant et aussi de lui permettre de répondre à nos questions sans retenues.

Cependant, nous avons remarqué un enthousiasme et une forte adhésion des populations lors de nos enquêtes de terrain, particulièrement auprès des habitants des quartiers mitoyens à l'emprise. Alors, notre curiosité était si grande qu'il fallait comprendre, aussitôt, le motif de cette euphorie paradoxale. En réalité, toutes les interpellations faites par les répondants, à la fin de nos interviews, tournaient autour de la question des indemnisations et du démarrage des prochains travaux de déguerpissement. Ce fut une véritable énigme parce que nos explications n'ont pas servi à faire comprendre à ces populations que ces enquêtes de terrain n'ont rien à voir avec les travaux de l'APIX. Certains voulaient coûte que coûte vérifier si leurs domiciles étaient bien recensés et qu'ils faisaient partie des maisons à déguerpir.

Malgré les maintes explications, ils ne voulaient pas comprendre l'objet de notre mission et, d'ailleurs, rien ne pouvait justifier cette attitude surprenante qui cache des sentiments de regret et de désolation. Il nous a été rapporté que les indemnisations des déguerpis de l'emprise ont suscité des polémiques dans ces quartiers, entrecoupés par les murs de clôture de l'autoroute, où la grande majorité des résidents se désolent de leur situation actuelle et ne veulent plus y rester. Cependant, l'enquête s'est intéressée d'une manière générale à la structuration spatiale et, en particulier, à l'occupation du sol.

1.2.2. L'occupation du sol et la gestion de l'emprise

L'équipe de recherche qui est chargée de faire les enquêtes de terrain a déploré, à l'unanimité, la situation piteuse de ces quartiers inondés, insalubres et très mal lotis. Entre le mur de clôture et les habitations, le décor est anarchique avec des odeurs nauséabondes. Outre la présence des animaux en divagation, cette zone tampon est colonisée par des dépôts d'ordures sauvages, des chenaux d'eaux usées, des enfants errants et des ateliers en plein air.

Par rapport à cette situation délétère, observée dans les communes de Guinaw-Rail, Thiaroye-gare et Tivaoune-Diacksao, nos questions ont porté sur l'historique du peuplement des quartiers qui étaient sur l'emprise, les titres de propriété foncière détenus par les occupants et un focus a par ailleurs été réservé à la gestion municipale des quartiers mitoyens à l'emprise.

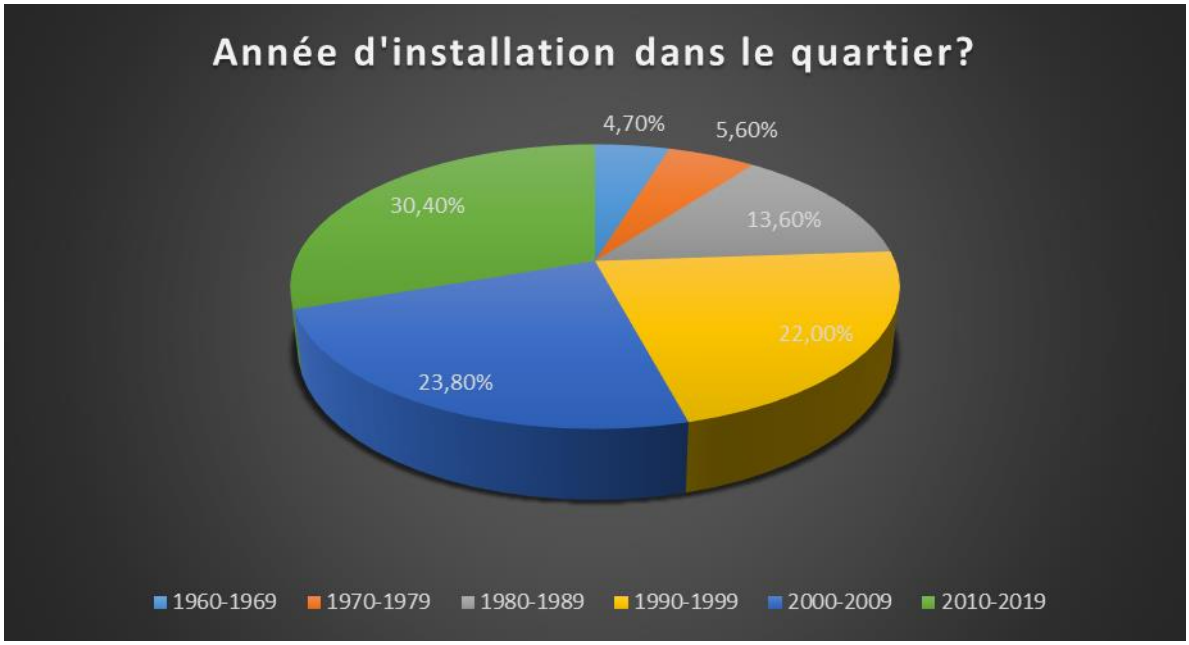
- ***L'occupation de l'emprise***

L'emprise d'une route désigne la surface de terrain occupée par la route et toutes les dépendances indispensables à sa tenue, à savoir la plate-forme, les fossés et les talus, ainsi que l'ensemble des espaces ou voies nécessaires à son entretien ou à son exploitation.

L'emprise correspond à la surface de terrain nécessaire à acheter pour construire une route. On parle ainsi souvent d'emprise foncière.

À propos de la dynamique de l'occupation du sol, il se dégage sur la trajectoire linéaire deux zones d'habitations entrecoupées par la forêt classée de Mbao. Il s'agit de la zone irrégulière constituée par les communes de Guinaw-Rail, Thiaroye-gare et Diamaguène-Sicap-Mbao, sans doute la plus ancienne, et de la zone régulière, dominée par les habitations planifiées et récentes des communes de Keur Massar et Mbao. Puisque nous sommes dans la zone des Niayes, il est important de rappeler que vers les années 1960, Marc Vernière (1977) avait considéré la zone irrégulière de Pikine comme un site inhospitalier d'implantation pour les populations, du fait des champs de maraichage aux séanes (c'est-à-dire des puits peu profonds) et à la succession de dunes jaunes du quaternaire.

. Donc, l'essaimage a commencé réellement au cours des années 1970, période durant laquelle la sécheresse a contribué à l'assèchement des sols hydromorphes des Niayes caractérisés par un affleurement de la nappe.



GRAPHIQUE 7: ANNEE D'INSTALLATION DU REPONDANT DANS LE QUARTIER
Conception : Mame Cheikh Ngom, diagnostic territorial de Diass, 2020
Source : données enquête, 2019

Sur les 214 ménages enquêtés, les résultats ont montré que seuls 23,9 % de la population se sont installés sur l'emprise entre 1960 et 1989 (voir Graphique 7). Cependant, nous constatons que l'occupation était timide durant la première décennie (entre 1960 et 1969) dans les quartiers de Guinaw-Rail et Thiaroye-gare où les premiers occupants sont les autochtones venant des villages traditionnels Lébous de Thiaroye-sur-Mer et Thiaroye-gare. C'est au cours de la seconde décennie de 1970 à 1989 que les propriétaires terriens ont procédé à des spéculations foncières à cause du déficit pluviométrique et de la faiblesse des rendements agricoles (la sécheresse) et de l'adoption de la loi foncière de 1964 portant sur le domaine national.

La deuxième vague, installée entre 1990 et 2019, représente 76,2 % de la population. C'est la frange démographique la plus importante du point de vue statistique et aussi la plus récente. Mais les nombreuses installations sur le site sont enregistrées entre 2000 et 2019 soit 54,2 % de la population. Cette croissance démographique s'explique par les enjeux de l'étalement urbain du centre-ville de Dakar et la première alternance politique

au Sénégal en 2000, caractérisée par l'arrivée au pouvoir des libéraux sous la conduite de l'ex-Président Abdoulaye Wade.



PHOTO 18: L'HABITAT PRECAIRE DANS LA ZONE IRREGULIERE DE L'EMPRISE
Source : Mame cheikh NGOM, emprise de l'autoroute à péage en mars 2017)

Au niveau de la zone irrégulière, l'occupation du sol est anarchique (voir *Photo 18*), les quartiers spontanés mal lotis avec des habitations dressées sans le moindre respect des plans et des normes d'urbanisme.

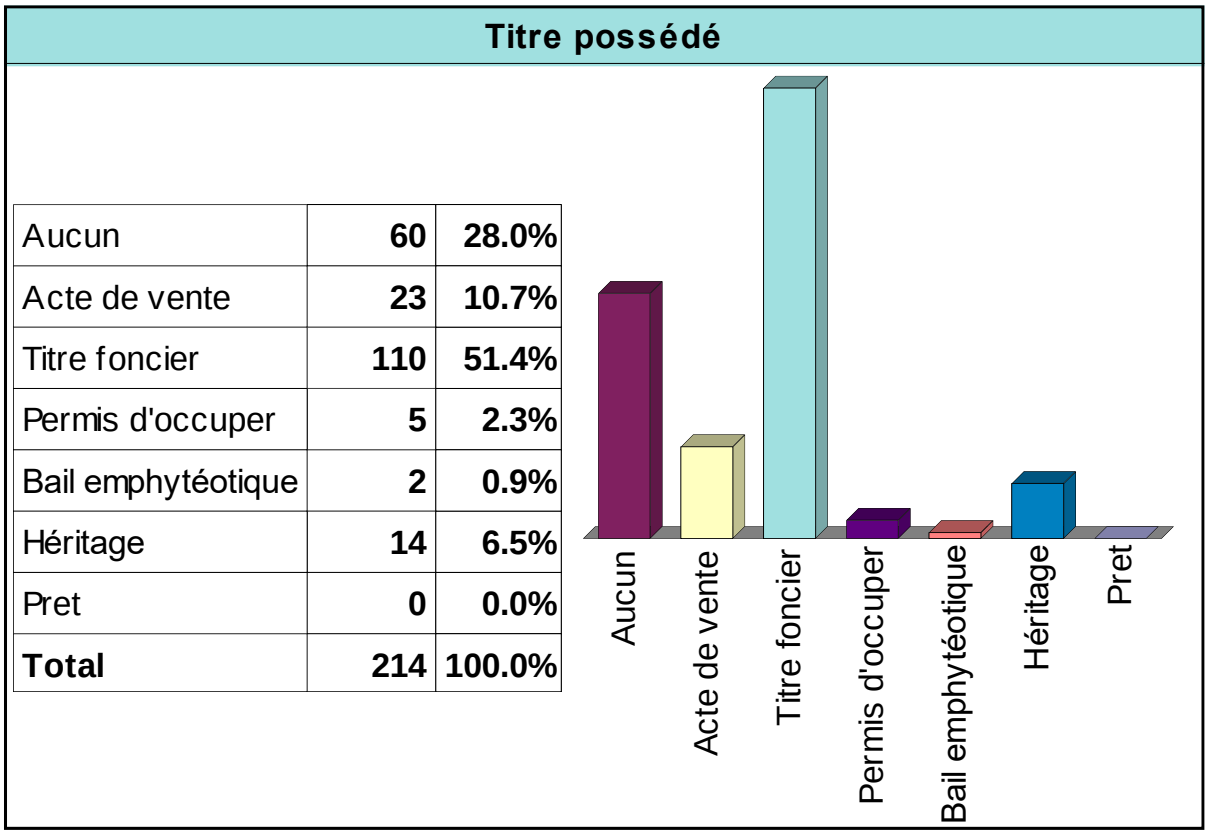


PHOTO 19 : L'HABITAT RESIDENTIEL DANS LA ZONE REGULIERE DE L'EMPRISE
Source : Mame cheikh NGOM, emprise de l'autoroute à péage, mars 2017

Par contre, c'est vers la périphérie, c'est-à-dire dans la zone régulière de l'emprise du tronçon en question que les habitats sont plus ou moins planifiés avec des niveaux de standing différents (voir Photo 19). Ainsi, nous pouvons retenir que les conflits entre le promoteur et les occupants de l'emprise étaient beaucoup plus ardus dans cette zone irrégulière où la délivrance des titres de propriété foncière se faisait de manière officieuse et spontanée, comparée à la zone dite régulière.

- ***Les titres de propriété foncière***

C'est un élément de taille dans l'analyse des conflits fonciers, surtout au niveau de la zone dite irrégulière où l'absence de titre de propriété légal était le point de crispation dans les négociations. Les enquêtes ont montré que 28 % des ménages enquêtés n'ont aucun titre de propriété, 6,5 % sont des héritiers et 10,7 % détiennent des actes de vente en bonne et due forme. Cette situation plus ou moins inédite concerne la zone irrégulière que nous qualifions comme étant le « vieux pays ».



GRAPHIQUE 8 : TITRE DE PROPRIETE DES OCCUPANTS DE L'EMPRISE DE L'AUTOROUTE A PEAGE
Conception : Mame Cheikh Ngom, diagnostic territorial de Diass, 2020
Source : données enquêtes, 2019

Sans titre de propriété valable ou légale (voir Graphique 8), il devient difficile (voire impossible) de négocier avec le promoteur du projet sur une éventuelle indemnisation ou un paiement des impenses. Il est évident que les titres de propriété constituent des pièces justificatives pour les négociations. Par rapport aux données du graphique, nous constatons que 51,4 % des enquêtés déclarent qu'ils détiennent des titres fonciers. Cette situation concerne généralement ceux qui habitent dans les quartiers réguliers (cités) de l'emprise. Par contre, dans les vieux quartiers de Pikine, il est rare de voir des détenteurs de titre de propriété légal. Sachant que seule une minorité parmi eux a accepté de nous présenter leurs titres, il ne nous est pas possible d'affirmer que ces données sont fiables. Certains confondent les différents titres de propriété par ignorance tandis que d'autres, par peur d'être déguerpis, déclarent bénévolement qu'ils détiennent des titres fonciers. Le fait de ne pas avoir montré de tel titre peut aussi laisser penser que ces enquêtés n'en disposaient pas. Rappelons en effet que cette emprise est composée majoritairement de quartiers dits précaires où les habitants ne disposent pas de titres de propriété légalement reconnus. Beaucoup d'entre eux disposent « d'actes de vente » délivrés officieusement par le vendeur à l'acquéreur en présence du délégué de quartier qui appose son cachet et

de témoins. Or, une telle vente n'est pas considérée comme légale puisqu'elle se déroule sur un terrain du domaine national et sans la présence d'un notaire ou des instances légales d'une juridiction habilitée à faire des transactions foncières. Rappelons que les modes légaux d'attribution de titre de propriété sont exclusivement réservés à l'Etat (les baux et les titres fonciers) et aux collectivités territoriales (Titres de propriété délivrés par délibération).

Donc, les données statistiques présentées ci-dessus concernent ceux qui résident présentement sur l'emprise. Ils sont dans la même situation que ceux qui ont été déguerpis. Alors la question est de savoir comment le promoteur a pu contourner cet obstacle, c'est-à-dire la situation des titres de propriété, et trouver un accord avec les occupants avant la libération de l'emprise. Les données qualitatives, collectées lors des interviews avec les délégués de quartiers, les conseillers municipaux et les leaders d'opinion, révèlent que les négociations ont abouti à des polémiques au sein des familles polygames et entre le maître d'œuvre social (ENDA ECOPOP), les facilitateurs et les ayants droit. En les écoutant, nous avons noté des scénarios quelques fois inédits, racontés par eux-mêmes et qui retracent l'envergure des négociations.

Les quartiers que nous avons visités sont sous-équipés et très mal entretenus. Cette situation est une conséquence de l'histoire récente du peuplement de ces quartiers de la banlieue de Dakar (Vernière, 1977), notamment avec des occupations spontanées et anarchiques (les *bay deuk*). Dans cette partie irrégulière de Pikine (Salem, 1986), les populations sont très furieuses contre leurs autorités locales. Au total, 56,8 % d'entre elles ne sont pas satisfaites de la gestion de leurs quartiers et contestent l'état insalubre des rues. Ce sont de véritables ghettos[57]. Toutes ces dérives observées dans le mode d'occupation du sol peuvent être imputées au caractère audacieux des populations et surtout au caractère permissif du pouvoir central. Entre 1970 et 1980, l'essaimage s'est intensifié par des séries de vagues migratoires provenant aussi bien du centre-ville que des campagnes.

Une situation délétère est évoquée par les répondants. Ils déplorent l'architecture anarchique de leurs quartiers, les rues sinueuses et non réglementaires qui empêchent la

[57] Le terme de ghetto désigne un quartier d'une ville bien individualisé où sont regroupés les membres d'une communauté plus ou moins homogène (voir : http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/ghetto)

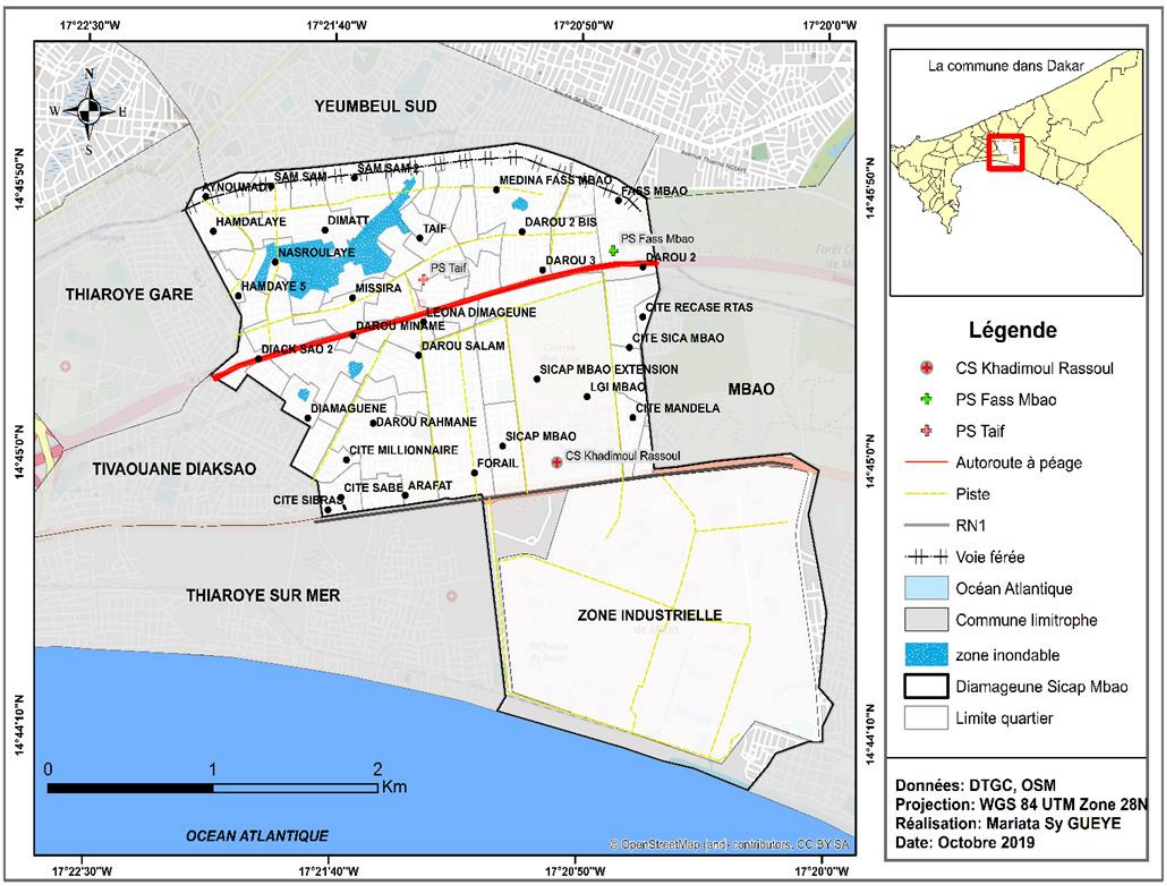
libre circulation des camions de ramassage des ordures, l'absence de systèmes d'évacuation et de traitement des eaux usées, le problème de l'éclairage public et l'accès difficile aux services urbains de base. Les 6,6 % de la population qui se disent être satisfaits du quartier sont ceux qui habitent dans les nouveaux quartiers périphériques situés dans les communes de Keur-Massar et Mbao.

Puisque les populations n'hésitent pas à pointer du doigt les autorités élues en cas de problème, alors nous avons cherché à savoir si les Maires sont aussi populaires dans leurs communes respectives. Il en est résulté que les édiles sont bien connus, même si 25,7 % de la population les ignorent. Depuis la loi sur la décentralisation de 1996, nous constatons que les populations sénégalaises deviennent de plus en plus conscientes de la gestion des affaires locales, surtout les droits qui l'accompagnent. D'ailleurs, les populations ont maîtrisé tous les moyens possibles pour faire face aux autorités locales et également pour contester la gestion de leur maire. Les marches de protestation sont cependant devenues très courantes et ce syndrome affecte toutes les localités du pays.

En somme, nous pouvons retenir que l'espace qui constitue l'emprise de l'autoroute à péage est la zone située de part et d'autre de la chaussée et qui s'étale sur une distance de 7 kilomètres. Elle traverse 5 communes : Guinaw-Rail-Sud, Tivaoune-Diacksao, Diamaguène-Sicap-Mbao, Keur-Massar et Mbao. Cette étude s'intéresse plus particulièrement à la libération de l'emprise de la voie rapide (autoroute à péage) à Diamaguène-Sicap-Mbao.

1.3. La libération de l'emprise de l'autoroute à péage à Diamaguène-Sicap-Mbao

La commune de Diamaguène est située à l'entrée de la presqu'île du Cap Vert dans la région naturelle des Niayes, elle est sise dans les cuvettes argileuses ; ce qui expliquerait les problèmes d'inondations manifestes qu'encourt la commune. Diamaguène-Sicap-Mbao se trouve donc entre 17°30' et 17°49' de longitude Ouest et entre 14°38' et 14°49' de latitude Nord dans l'Arrondissement de Thiaroye. Elle referme 76 quartiers et sous-quartiers et comprend un réseau routier peu dense (voir Carte 20).



CARTE 20: LOCALISATION DE LA COMMUNE DE DIAMAGUENE SICAP MBAO
Conception : Mariétou Gueye, mémoire de master 2, AGUA, département de géographie, UCAD, 2020, page 33
Source : données DTGC/OSM

Les libérations d'emprises pour la réalisation d'infrastructures sont des opérations de plus en plus récurrentes, elles prennent place avant tout dans le cadre de la rénovation des centres-villes et de la mise en vitrine de certaines métropoles du Sud. En effet, ces libérations d'emprises se passent souvent sous forme de déguerpissement, ce qui peut se définir comme une expulsion collective et contrainte d'individus sur les parcelles qu'ils occupent. Le recours à la violence physique ou symbolique accompagne généralement la procédure. Les déguerpis sont le plus souvent déplacés par la force, ou brutalement sommés de quitter leur lieu de résidence. Bien que principalement employé pour désigner des mobilités résidentielles forcées à l'échelle urbaine, le terme est également utilisé dans le cadre d'opération de déplacement de commerçants de rue. Le déguerpissement peut donc être entendu comme le déplacement sous contrainte de citadins installés sur un foncier dont la tenure est contestée par la puissance publique (Spire, 2013).

Ainsi, dans le contexte de cette étude, est-il question d'analyser les enjeux qui résultent de ces opérations de déguerpissement de citadins au profit de l'utilité publique à travers, les réalisations des grands projets d'aménagement dans des espaces déjà occupés. C'est le cas de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio qui a divisé la commune de Diamaguène-Sicap-Mbao en deux et ses quartiers, dont la plupart sont spontanés, complètement séparés les uns des autres, ou annihilés.

En somme, dans cette seconde partie de notre étude, l'accent sera mis premièrement sur une analyse de l'expropriation pour cause d'utilité publique au Sénégal avec des détails sur les causes et procédures qui constitueront le premier chapitre. Ensuite, les enjeux liés à l'expropriation selon une approche sociale seront abordés en deuxième chapitre. Et enfin, seront traités en dernier ressort des enjeux liés à la libération des emprises sur l'économie locale. Dans ce chapitre, une étude des enjeux de l'expropriation sur le social est faite à travers les effets négatifs et positifs de la libération des emprises consécutive à la réalisation de l'autoroute à péage à Diamaguène-Sicap-Mbao.

1.3.1. Analyse des impacts sociaux sur la vie sociale des communautés

La constitution sénégalaise ainsi que la loi n°76-47 du 2 juillet relative à l'expropriation pour cause d'utilité publique et aux opérations d'utilité publique posent un principe fondamental qui ne saurait être occulté en matière d'expropriation. En effet, la loi prévoit une juste et préalable indemnité à chaque fois qu'une expropriation s'avère nécessaire à l'encontre d'une personne. Il arrive que l'État ait une certaine urgence dans la réalisation d'un projet. Auquel cas, la Commission de Contrôle des Opérations domaniales (CCOD), déclare l'opération projetée d'utilité publique et urgente.

Dans ce cas de figure, la détermination de l'indemnisation éventuelle d'expropriation est arrêtée par la CCOD. Le juge d'expropriation serait le recours ultime pour négocier sur le montant de l'indemnisation en cas de désaccord. De ce fait, plusieurs effets découlent de ces expropriations dont les expropriés sont ceux qui sont les plus affectés. Et plusieurs effets positifs ont été identifiés vis-à-vis des PAP et de leur réinstallation suite à leur déplacement. Il s'agit de :

- *L'amélioration de la qualité de vie dans le nouveau site* : suite à nos enquêtes auprès des déguerpis, il est ressorti que la majeure partie des quartiers touchés par

le tracé de l'autoroute sont des quartiers irréguliers, de type traditionnel, marqués par l'absence de services sociaux de base, confrontés à la stagnation des eaux de pluie pendant presque tous les mois de l'année et à l'insalubrité manifeste ;

- *Une meilleure salubrité sur le site d'accueil* : À travers nos observations directes et enquêtes effectuées au site de recasement, les enquêtés affirment eux-mêmes qu'ils ont une meilleure salubrité dans le site d'accueil que dans leurs quartiers respectifs dans la commune de Diamaguène-Sicap-Mbao qui sont d'une insalubrité manifeste avec les eaux ruisselantes des fosses septiques qui polluent l'air avec des odeurs nauséabondes, et l'accumulation des ordures dans les maisons abandonnées à cause des inondations ;
- *Un accès garanti à l'eau potable et à l'assainissement* : l'avantage de leur site d'accueil est qu'il est désormais viabilisé avec un réseau d'assainissement et l'accès facile à l'eau potable puisqu'il y a des branchements dans les maisons au détriment de certains quartiers de la commune de DSM qui utilisent toujours des eaux de pluie ;
- *La possibilité d'accès aux services de base, tels que l'électricité et le téléphone fixe* : Même si, la plupart des déguerpis affirment avoir bénéficié de l'électricité dans leurs quartiers d'origine à DSM, on ne peut pas en dire autant pour le téléphone fixe quasi absent dans certains quartiers de la commune comme ceux touchés par le tracé de l'autoroute ;
- *Une meilleure sécurité sur le site d'accueil en raison de l'éclairage des rues* : la sécurité pose un réel problème dans la commune avec l'absence de l'éclairage des rues
- *La réduction de la charge de travail des femmes en raison de la présence d'eau potable courante dans les maisons offertes en compensation* : Un autre avantage du site d'accueil est qu'il est bien servi en branchement pour l'accès facile à l'eau courante.

Les effets que le projet d'autoroute a produits sur le social sont multidimensionnels. Ils sont aussi bien positifs d'une part que négatifs de l'autre ; même si cette dernière tendance s'est révélée plus conséquente au cours des enquêtes menées auprès des populations concernées et lors des entretiens effectués auprès des autorités. Puisque DSM est une zone densément peuplée, les impacts du projet sont importants. Le passage de l'autoroute a entraîné non seulement la réinstallation et le déplacement d'entreprises, de

commerçants et de marchés, mais surtout d'un nombre important de ménages (voir Tableau 30).

Personne et biens affectés par l'expropriation	**Statistiques**
Concessions	1157
Locataire	1132
Propriétaires	882
Infrastructures et équipements collectifs	19

TABLEAU 30: LES EFFETS DES EXPROPRIATIONS SUR LA VIE DES DEGUERPIS
Conception : Mariétou Gueye, mémoire de master 2, AGUA, département de géographie, UCAD, 2020, page 65
Source : données enquêtes

Par ailleurs, les effets négatifs que l'on peut déduire du projet d'autoroute sur le social sont :

- *Le déplacement de populations sur un nouveau site* : Dans la commune de DSM, un bon nombre de ménages résidant sur ou aux alentours du tracé de l'autoroute ont été déplacés lors de la libération des emprises en 2012.
- *L'intégration sociale et psychologique des personnes affectées par le projet (PAP) sur le site d'accueil* : Les PAP sont relogées dans un nouveau site diffèrent du cadre où elles étaient et les liens tissés par le voisinage de longue date disloqués, en raison du déplacement.
- *L'augmentation de la durée du transport des PAP en raison du déplacement* : Le site est situé en périphérie lointaine, à 14 km de Dakar, ce qui révèle, durant les enquêtes qui y ont été menées, un coût de transport exorbitant selon certains, cher selon d'autres et une durée quatre fois plus longue pour regagner leur domicile pour ceux qui quittaient Dakar pour leurs quartiers initiaux dans la commune de DSM.
- *L'augmentation de la charge de travail des femmes lors du déplacement et de la réinstallation* : Au moment de la libération des emprises pour la réalisation de l'autoroute, les femmes étaient confrontées aux difficultés du déménagement avec des surplus de travaux de rangement combinés à leurs activités habituelles.
- *Les perturbations de la qualité de vie en raison du déménagement et de la réinstallation des populations* **:** Le train de vie de bon nombre de déguerpis a changé suite à la perte de leur bien immobilier. Bien que les indemnisations et le

recasement aient été adoptés pour accompagner les PAP pour les dommages physiques et moraux qu'elles doivent subir, cela n'est pas à l'avantage de tous, d'aucuns s'en sortent bien indemnisés et réinstallés et d'autres appauvris.

En somme, les impacts que le passage de l'autoroute a engendrés sur les PAP sont nombreux, mais ne se sont pas limités à ces personnes-là. Ils sont aussi constatables sur la commune qui a subi elle-même beaucoup de pertes.

1.3.2. Analyse des enjeux de la libération sur l'économie locale

Au cours de ce chapitre, une analyse des enjeux de l'expropriation sur l'économie locale est faite à travers les effets négatifs et positifs de la libération des emprises pour la réalisation de l'autoroute à péage Diamaguène-Sicap-Mbao. Dans la commune de DSM, plusieurs quartiers ont été touchés par l'emprise de l'autoroute dont certains même divisés en deux (c'est l'exemple de Léona Diamaguène et Taïf) et des pertes importantes de concessions, de biens et de services.

C'est ce que corrobore M. Ba (Alassane Bâ adjoint chef de bureau et coordinateur bureau APIX MSA Mbao dans le cadre de l'autoroute à péage), avec un bilan sur les impacts de l'expropriation (extrait de l'entretien effectué le 2 aout aux environs de 15 h 30-17 h dans les locaux de l'APIX à Diamaguène). Voici, dans le Tableau 31 qui suit, les pertes notées au niveau de la commune et des expropriés qui se trouvaient dans le plan d'action et de restructuration (PAR ; c'est le document de référence validé par le gouvernement du Sénégal, il identifie les PAP et définit les modalités de leur indemnisation et de leur réinstallation conformément aux normes internationales).

Activités et équipements socioéducatifs affectés par l'expropriation	**Quantité**
Activités agricoles	54
Les étals de quartier	172
Boutiques, magasins, salons de coiffure, etc.	277
Petites et moyennes entreprises formelles	684

TABLEAU 31: EFFETS DES EXPROPRIATIONS SUR LES ACTIVITES COMMERCIALES
Conception : Mariétou Gueye, mémoire de master 2, AGUA, département de géographie, UCAD, 2020, p 69
Source : données enquêtes

Cependant, il y a eu des PAP hors PAR, c'est à dire des personnes dont les biens immobiliers ne se trouvaient pas directement sur le tracé de l'autoroute (voir Tableau 32), mais au fur et à mesure de sa réalisation, les aménageurs et architectes les ont convoités pour des travaux d'embellissement ou de construction d'infrastructures pour l'autoroute.

TYPE	LISTE DES PERTES	QUANTITE
DEMOGRAPHIE	CONCESSION	90
	LOCATAIRE	393
COMMERCE	PLACE D'AFFAIRE	286

TABLEAU 32: ÉVALUATION DES PERTES HORS DU PLAN D'AMENAGEMENT ET DE REINSTALLATION
Conception : Mariétou Gueye, mémoire de master 2, AGUA, département de géographie, UCAD, 2020, p70
Source : données enquêtes

Par ailleurs, les effets positifs que l'autoroute a sur la commune sont multidimensionnels.

- *Les dédommagements de l'APIX à la commune suite aux pertes de biens et services* : Selon le SM, malgré les pertes causées par la libération des emprises l'APIX a dédommagé la commune avec la réalisation de plusieurs infrastructures pour la compensation des pertes des IEC.
- *Les retombées de l'autoroute sur le plan éducationnel* : La commune bénéficie aussi, grâce au passage de l'autoroute, d'une case des tout-petits pour la scolarisation des enfants de 2 à 5 ans ; il s'y ajoute la construction d'une école élémentaire aussi pour les enfants de plus de 5 ans (extrait de l'entretien avec le SM).
- *Les retombées de l'autoroute sur le plan sanitaire et environnemental* : Avant le passage de l'autoroute dans la commune, il y avait certains quartiers (comme une partie de Darou Salam) qui étaient très affectés par la stagnation des eaux de pluie et des eaux usées ménagères, ce qui causait d'énormes maladies liées à l'insalubrité et un cadre de vie invivable. Cependant, avec la construction de l'autoroute, des bassins de rétention ont été conçus pour améliorer le cadre de vie et la santé des populations.
- *Les retombées de l'autoroute sur le plan social* : Comme compensation pour les pertes causées à la commune, il y a eu la réalisation d'une maison de la

femme pour assister et promouvoir la gent féminine. Il s'y ajoute la réalisation de quelques routes pour un meilleur maillage routier de la commune qui demeure hélas lâche (extrait de l'entretien avec le SM).

Il y a plusieurs effets négatifs qui découlent de la libération des entreprises au niveau de la commune et surtout sur le plan économique. Il s'agit de :

- *La perte de concessions et de bâtiments dans l'emprise* : plusieurs concessions et bâtiments ont été perdus par la commune, et en se référant au code des collectivités territoriales, la commune perdra sur les recettes au niveau des TOM (taxes sur les ordures ménagères) qui peuvent beaucoup contribuer au fonctionnement de cette collectivité.
- *La perte temporaire de revenus commerciaux ou agricoles* : il s'y ajoute la perte par les PAP et la commune respectivement de revenus et de recettes concernant les impôts et taxes récupérés auprès des commerçants.
- *La perte d'arbres fruitiers et d'ombrage* : les arbres fruitiers qui constituaient une partie importante des revenus de ceux qui possédaient des terres agricoles ont été perdus en grande quantité, puisque le tracé de l'autoroute a affecté plus d'une cinquantaine de places agricoles.
- *La perte d'infrastructures collectives* : Plusieurs IEC ont été perdues par la commune, ce qui constitue des pertes considérables de la commune en matière économique puisqu'ils constituent des investissements énormes sur le plan financier.
- *L'insécurité au niveau des zones non éclairées de 0 à 200 m de l'autoroute* : L'insécurité fait partie des effets négatifs majeurs de l'autoroute selon les résidents, il y a des vols et des agressions à foison à cause du manque d'éclairage dans les quartiers se situant de 100 à 200 m de l'autoroute et même au niveau des passerelles et ponts réalisés pour faciliter le déplacement des résidents à l'intérieur de la commune.
- *Déversement des eaux de ruissellement des inondations dans les quartiers environnants du tracé de l'autoroute* : un autre effet négatif de la réalisation de l'autoroute est le fait qu'il a favorisé et même plus, encouragé les inondations dans certains quartiers de la commune qui deviennent des zones de stagnation des eaux de pluie.

Par ailleurs, pour une meilleure appréhension de la question de l'autoroute dans la commune, nous avons utilisé l'outil AFOM qui nous a permis d'éclairer certains effets de la réalisation de l'autoroute sur la population et la commune elle-même en tant qu'entité géographique (voir Tableau 33).

1.3.3. Les données de la méthode AFOM et de l'entretien avec les autorités municipales

Pour une meilleure appréhension de la question de l'autoroute dans la commune, nous avons utilisé l'outil AFOM. Cette méthode de diagnostic a permis de vérifier l'impact de l'autoroute sur la vie des populations et le fonctionnement de la commune en tant qu'entité géographique.

ATOUTS	**FAIBLESSES**
- Les dédommagements de l'APIX suite aux pertes d'infrastructures collectives - Les retombées de l'autoroute sur le plan éducationnel, sanitaire et environnemental - La construction par l'APIX et les acteurs de l'autoroute d'une maison de la femme - La construction d'une case des tout-petits - La construction d'une école élémentaire - La construction de routes - La construction deux bassins de rétention comme compensation pour les pertes causées à la commune.	- L'insuffisance d'information sur l'annonce du projet au niveau du résident - Manque de concertation tout au début, ça nécessite un dialogue profond entre acteurs et habitants - La non-implication des collectivités locales qui devaient défendre les affectés - En un moment donné, ce sont les PAP qui se sont regroupées en consortium pour défendre leur cause. - De plus l'ensemble des PAP n'étaient pas satisfaits, d'aucuns s'en sont sortis avec de bonnes indemnisations leur permettant de rebâtir un toit alors que d'autres non. - Le non-respect des accords conclus avec l'APIX sur les indemnisations et le recasement - Il y a toujours des PAP pas entièrement indemnisées

TABLEAU 33: FORCES ET FAIBLESSES DE L'AUTOROUTE A PEAGE DAKAR-DIAMNIADIO
Conception : Mariétou Gueye, mémoire de master 2, AGUA, département de géographie, UCAD, 2020, page 72
Source : données enquêtes

À travers les atouts et faiblesses qui représentent le diagnostic interne de la matrice AFOM relaté ci-dessus, on peut en déduire que la réalisation de l'autoroute n'est pas

totalement néfaste à la commune de Diamaguène-Sicap-Mbao et à sa population, cependant l'autoroute n'offre pas que des aubaines. Comme tout projet d'aménagement, il présente des contraintes et des points positifs comme nous l'a bien fait comprendre Philippe Subra (2018) dans son œuvre *géopolitique de l'aménagement du territoire.*

OPPORTINUTES	MENACES
- Le fait que l'autoroute traverse la commune à améliorer la fluidité de la circulation - L'autoroute a attiré plus de bailleurs dans la localité. - Il s'y ajoute, les retombées de l'autoroute tout un chacun y trouve son compte, que ce soit les ASC, les ménages, les commerçants ou la commune elle-même	- L'inexistence de sortie de l'autoroute dans la commune - Pour emprunter l'autoroute, il faut aller jusqu'à Thiaroye - Lors de la réalisation de l'autoroute, quand il s'agissait de construire les passerelles pour éviter les éventuels accidents, ils n'ont pas pris en compte les personnes handicapées qui pourraient les emprunter - De plus, la nuit les passerelles ne sont pas éclairées - Les passerelles constituent d'éventuels refuges d'agresseurs

TABLEAU 34: OPPORTUNITES ET CONTRAINTES DE L'AUTOROUTE A PEAGE DAKAR-DIAMNIADIO
Conception : Mariétou Gueye, mémoire de master 2, AGUA, département de géographie, UCAD, 2020, page 73
Source : données enquêtes

À travers le diagnostic externe établi dans les lignes qui précèdent, il est apparu que l'autoroute offre d'énormes opportunités, même si les menaces ne sont pas absentes (voir Tableau 34). Par contre, le secrétaire municipal et le premier adjoint au maire considèrent que les menaces qui découlent de ce projet d'aménagement dominent de loin les opportunités qu'il a engendrées. En réalité, la population vivant sur l'emprise ne bénéficie pas pleinement de l'autoroute à cause d'un facteur majeur évoqué par la majeure partie des personnes interrogées qui est : l'inexistence de sortie de l'autoroute, au niveau de la commune.

L'autoroute n'a pas été complètement bénéfique ni complètement négatif à la commune. Elle a des avantages et d'inconvénients selon le secrétaire municipal de la commune Ndiogou Niang (entretien en date du 24 septembre 2018). Pour les avantages, il affirme que « *l'autoroute a permis de régler certains problèmes d'inondation, c'est aussi un facteur de développement en permettant un transport plus fluide, et pour finir, pour toutes les places d'affaires et marchés générateurs de revenus pour la commune que l'autoroute a traversée, l'APIX a indemnisé la mairie. Concernant les inconvénients,*

l'autoroute à péage a divisé la commune en deux entités, en plus l'autoroute a fait déménager beaucoup de ménages, c'est de là qu'on peut parler de l'impact social qu'elle a, puisqu'elle a contribué à la séparation des familles ; en les contraignant de quitter leurs habitats habituels de presque plus de 10 ans ou plus pour rejoindre un site en périphérie lointaine sans savoir ce qui les y attend. Et enfin, l'autoroute au lieu d'éradiquer les problèmes d'inondations a contribué à l'améliorer dans certains quartiers ».

La commune de Diamaguène étant densément peuplée, sa situation sur l'emprise de l'autoroute a entrainé des pertes à foison au niveau des personnes affectées et de la commune elle-même.

Les enjeux du déguerpissement pour cause d'utilité publique nous obligent à revenir sur le sens étymologique du terme. Le déguerpissement désigne une expulsion collective et contrainte d'individus qui ne possèdent pas de droits reconnus sur les parcelles qu'ils occupent. Le recours à la violence physique ou symbolique accompagne généralement la procédure (Blot et Spire, 2014). Donc, analyser les enjeux du déguerpissement revient à évaluer les pertes en termes de parcelles d'habitation, d'équipements domestiques, de biens, de marchandises et de services.

Les conflits ont commencé après la présentation du projet selon M. Niang. Il renchérit en disant que des manifestations ont été organisées par les populations affectées par le projet. Toutefois, il faut signaler que si les manifestations étaient vives, elles se sont calmées après que l'APIX ait proposé le site de recasement, les indemnisations et l'implication de l'ONG MSA.

1.3.4. RAPPORT DE TERRAIN DE MARIETTA SY GUÈYE SUR L'EMPRISE DE L'AUTOROUTE À PÉAGE A DIAMAGUENE-SICAP-MBAO

Marita Sy Gueye, Analyse des conflits d'aménagement sur l'emprise de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio : Le cas du 3e tronçon à Diamaguène-Sicap-Mbao, mémoire département de Géographie, UCAD, 2020, encadré par Mame Cheikh Ngom

Le guide d'entretien est un outil pédagogique avec une importance capitale en recherche, il nous a permis que cette enquête dirigée soit effectuée auprès d'autorités locales et

acteurs de ce projet d'aménagement (l'autoroute à péage) au niveau de la mairie de Diamaguène-Sicap-Mbao, des bureaux de l'APIX à Diamaguène-Sicap-Mbao, au site de recasement des déguerpis, à la mairie de Tivaouane-Peul et à la direction générale de l'APIX.

Au début de nos contacts avec les autorités locales, on a eu à rencontrer un des agents de l'APIX à Diamaguène, le secrétaire municipal de la commune de Diamaguène-Sicap-Mbao, un des agents de l'APIX à leur Direction générale en centre-ville, le chef service domanial de Tivaouane-Peul à la mairie et un des recasés sur le site.

1.3.4.1. Entretien avec un agent de l'APIX qui a fait partie des personnes qui se sont impliquées le hors de la libéralisation de l'emprise de l'autoroute à Diamaguène-Sicap-Mbao

M. Alassane Ba adjoint-chef de bureau et coordinateur bureau APIX MSA Mbao dans le cadre de l'autoroute à péage. Un entretien effectué le 2 août aux environs de 15 h 30-17 h dans les locaux de l'APIX à Diamaguène

M. Ba nous a fait un bilan des PAP affectées par l'expropriation. Il soutient que « le hors de la libéralisation de l'emprise de l'autoroute de l'avenir Dakar-Diamniadio, le nombre de PAP dans la commune de Diamaguène-Sicap-Mbao n'est pas si élevé ». Ainsi donc voici la liste suivante des expropriés qui se trouvaient dans le PAR (c'est le document de référence validé par le gouvernement du Sénégal, il identifie les PAP et définit les modalités de leur indemnisation et de leur réinstallation conformément aux normes internationales) : Il y a eu 1 157 concessions ; 172 étals (c'est dire les petits commerces à coin de rue généralement gérés par les mères de famille) ; 19 IEC (infrastructures et équipements collectifs) ; 277 places d'affaires (boutiques, magasins, salons de coiffure, salon de coutures, etc.…) ; le tracé de l'autoroute a aussi traversé 54 places agricoles ; le délogement aussi de 684 PME formelles (possédants des registres de commerces) ; dans les concessions déplacées, il y'avait un nombre de 1 132 locataires ; 31 titres fonciers (individuel/collectif) ; 882 propriétaires résidents.

Cependant, M. Ba précise qu'il y a eu des PAP hors PAR, c'est à dire des personnes dont leurs biens immobiliers ne se trouvaient pas directement sur le tracé de l'autoroute, mais au fur et à mesure de sa réalisation, les aménageurs et architectes les ont convoités pour des travaux d'embellissement ou de construction d'infrastructures pour l'autoroute.

La liste s'établit comme suit :

- ✓ 90 concessions
- ✓ 393 locataires

286 places d'affaires

Concernant le recasement des déguerpis et de leur indemnisation, M. Ba affirme qu'un site de recasement de 90 ha a été mis au point à Tivaouane-Peul, selon lui, le site est entièrement viabilisé avec une mosquée, un centre de santé, deux écoles primaires, un CEM, un marché et deux équipements sociaux collectifs (dont un destiné à la mairie de Tivaouane-Peul). Sur l'ensemble des PAP déguerpis de la commune de Diamaguène, l'État fixe une indemnisation qui s'est déroulée ainsi : pour les propriétaires résidents on évalue la (valeur du terrain avec 17 000 FCFA pour le m² et valeur à neuf du bâtit) plus on leur paye une indemnité de déménagement de (25 000 FCFA par pièce occupée) et une indemnité de relogement temporaire équivalent à (06) mois de location et leur fixe un délai de deux mois pour libérer l'emprise. Et le PAP au choix d'être indemnisé en espèce ou en nature. Et parmi les PAP, 816 ont pris des terrains à Tivaouane-Peul.

Pour les terrains nus qui étaient touchés par le tracé de l'autoroute au nombre de 54, les propriétaires étaient indemnisés en espèce avec un barème de 17 000 FFAC le m².

Pour les locataires on leur paye une indemnité de déménagement de (25 000 FFCA par pièce occupée) et une indemnité de relogement temporaire équivalent à six mois de location.

M. Ba termine par nous dire que toutes les PAP ont été payées entre novembre 2010 et novembre 2012 et elles ont toutes libéré l'emprise avant novembre 2012 alors que le site de recasement n'a été viable qu'en 2013.

1.3.4.2. Entretien avec le Secrétaire municipal de la commune de Diamaguène-Sicap-Mbao

M. Ndiogou Niang secrétaire municipale de la commune de Diamaguène-Sicap-Mbao. Le premier entretien s'est déroulé avec lui le 2 août vers 10 h dans son bureau à la mairie de Diamaguène Sicap Mbao. Et le second entretien a été fait le 30 octobre dans le même lieu.

Lors du premier entretien, M. Niang nous a renseigné sur la population totale de la commune avec 221 000 habitants répartis dans 76 quartiers aux totales sur une superficie de 7,5km, il n'a pas pu nous donner plus de renseignements concernant le nombre de PAP toutefois c'est lui qui nous a mis en rapport avec M. Alassane Ba de l'APIX de Diamaguène Sicap Mbao. Ainsi, le secrétaire municipal nous a aussi donné des renseignements sur les quartiers les plus affectés par l'expropriation qui étaient en général au nombre de 10 dont ; Darou Miname, Darou Rahman II B, Darou Rahman III A, Darou Salam I, Diacksao 2, Fass Mbao I, Leona Diamaguène, Médina Maarène, Missirah I, et enfin Taif I B. ces renseignent nous ont permis lors de l'échantillonnage de cibler ces quartiers impactés par l'emprise de l'autoroute. Lors du second entretien, M. Ndiogou Niang est revenu sur les avantages et inconvénients de l'autoroute qui a traversé la commune.

Premièrement, pour les avantages, M. Niang affirme que l'autoroute a permis de régler certains problèmes d'inondation, c'est aussi un facteur de développement en permettant un transport plus fluide et pour finir toutes les places d'affaires et marchés générateurs de revenus pour la commune que l'autoroute a traversée l'APIX a indemnisé la mairie.

En second, sur le plan des inconvénients, l'autoroute a divisé la commune en deux entités, en plus l'autoroute a fait déménager beaucoup de ménages, c'est de là qu'on peut parler de l'impact social qu'il a en séparant les familles et les contraindre de quitter leurs habitats habituels de presque plus de 10 ans ou plus pour rejoindre un site en périphérie lointaine sans savoir ce qui les y attend. Et enfin, l'autoroute au lieu d'éradiquer les problèmes d'inondations a contribué à l'améliorer dans certains cadres.

M. Niang souligne aussi que tout au début, il y'a eu des manifestations et refus de la part des populations affectées par la réalisation du projet suscitant d'énormes conflits, toutefois toutes les manifestations étaient pacifiques, c'est seulement à la suite des avantages proposés par l'APIX sur le nouveau site de recasement, des indemnisations proposées et l'implication des ONG facilitatrices, comme MSA, que les populations ont cédé. Et on a terminé l'entretien avec l'application de la méthode AFOM pour évaluer les atouts, les faiblesses, les opportunités et les manques que constate la commune, suite à la réalisation de ce projet d'aménagement d'après M. Ndiogou Niang (voir Tableau 35).

ATOUTS	FAIBLESSES
Les retombés de l'autoroute sur le plan éducationnel, sanitaire et environnemental par le biais de la construction par l'APIX et les acteurs de l'autoroute : d'une maison de la femme, d'une case des tous petits, d'une école élémentaire, des routes et de deux bassins de rétention comme compensation pour les pertes causées à la commune.	Il se situe au niveau de la concertation tout au début, ça nécessite un dialogue profond entre acteurs et habitants, et aussi l'implication des collectivités locales qui devaient défendre les affectés, en un moment donné ce sont les PAP qui se sont regroupés en consortium pour défendre leur cause. De plus, l'ensemble des PAP n'étaient pas satisfaites, d'aucuns s'en sont sortis avec de bonnes indemnisations leur permettant de rebâtir un toit alors que d'autres non.
OPPORTINUTES	MANQUES
Le fait que l'autoroute traverse la commune à améliorer la fluidité de la circulation attirant plus de bailleurs dans la localité. Il s'y ajoute, les retombées de l'autoroute tout un chacun y trouve son compte, que ce soit les ASC, les ménages, les commerçants et la commune elle-même.	Lors de la réalisation de l'autoroute, quand il s'agissait de construire les passerelles pour éviter les éventuels accidents ils n'ont pas pris en compte les personnes handicapées qui pourraient les emprunter, ce qui constitue un manque. De plus, la nuit les passerelles ne sont pas éclairées et ce qui peut être des éventuels refuges des agresseurs.

TABLEAU 35 : FORCES ET FAIBLESSES DE L'AUTOROUTE A PEAGE DAKAR-DIAMNIADIO, SELON M. NDIOGOU NIANG

Conception : Mariétou Gueye, mémoire de master 2, AGUA, département de géographie, UCAD, 2020,

SOURCE : DONNEES ENQUETES

1.3.4.2. Entretien avec un autre agent de la direction générale l'APIX

M. Moussa Diallo, archiviste à la direction générale de l'APIX. L'entretien s'est déroulé le 27 juillet 2018 à la direction générale de l'APIX aux environs de 12 h, un entretien qui n'a pu s'achever à cause de sa surcharge de travail. Cependant, il nous avait assuré de nous envoyer tous les détails demandés par mail, ce qu'il a respecté. Vers 16 h, nous

avons reçu son message comportant des documents détaillés sur la réalisation de l'autoroute à péage, les procédures d'expropriation et les indemnisations fixées par l'État vis-à-vis des déguerpis.

Le premier document intitulé : Présentation de l'autoroute à péage de Dakar, nous fait un bref résumé de la description de l'autoroute qui s'articule comme suit :

L'autoroute à péage de l'avenir reliant la ville de Dakar à la nouvelle ville de Diamniadio sur un linéaire de 32 km est déjà réalisée et en exploitation depuis août 2013. Le contrat de partenariat public-privé a été signé en 2009 pour une durée de 30 ans avec l'entreprise Eiffage. La procédure de l'appel d'offres a duré pendant trois ans. Le lancement de la pré-qualification a été fait en avril 2007, l'attribution du contrat à Eiffage en décembre 2008 et la signature du contrat de concession le 2 juillet 2009. La durée des travaux s'est déroulée sur une période de 44 mois. Un contrat complémentaire a été signé en février 2014 avec l'opérateur de l'autoroute pour son prolongement jusqu'à Diass (aéroport international Blaise Diagne). Le second document intitulé « guide du déplacé », revient sur les premières négociations, les procédures d'expropriations et les indemnisations des PAP.

En résumé, ce guide revient sur les concertations avec la population et les procédures d'indemnisation. Les PAP sont indemnisées à partir de novembre 2010, au fur et à mesure, de leur passage en commission de conciliation, commission présidée par le gouverneur. Elle est chargée de recevoir et de négocier avec chaque PAP et de procéder au paiement des indemnisations. Ainsi lors de son passage en commission de conciliation, la PAP devait présenter divers documents :

- ✓ Pour les propriétaires de terrain nu ou de maison : la carte d'identité nationale, le titre de propriété ou de tout autre acte, la procuration notariée pour les PAP souhaitant être représentées, la carte d'identité nationale du mandataire.
- ✓ Pour les locataires : la carte nationale d'identité, le contrat de location ou la copie des quittances des trois derniers mois de loyers
- ✓ Pour les détenteurs de places d'affaires : la CNI du gérant, le contrat de location ou la copie des quittances des trois derniers mois de loyers (si applicable), le titre de propriété ou tout autre acte (si applicable), le registre de commerce NINEA et autres (si applicable)

- ✓ Pour les détecteurs de places agricoles : la CNI, le titre de propriété ou tout autre acte (si applicable)

Et des structures facilitatrices étaient mises au point pour l'accompagnement des PAP qui le désir dans la constitution de leur dossier.

1.3.4.3. Entretien avec un agent de la Commune de Tivaoune-Peul

Entretien avec M. Mouhamed Faye, chef de service domanial à la mairie de Tivaouane-Peul le 30 octobre 2018, entre 12 h 30 et 13 h 15.

M. Faye nous affirme que tous les déguerpis recasés à ce site n'ont que des titres de propriété collective, les titres de propriété individuels leur ont juste été promis, mais ceci n'a pas encore été respecté. Et la plupart des déguerpis ont rejoint le site entre 2013-2015 en le trouvant entièrement viabilisé, avec des parcelles déjà morcelées avec de l'eau et de l'électricité, assainie et avec des routes bien faites. On a terminé l'entretien avec M. Faye avec la méthode AFOM afin de voir les atouts, faiblesses, opportunités et manques associés à ce site (voir Tableau 36).

ATOUTS	FAIBLESSES
L'expansion rapide de la commune, l'avantage du rapprochement de la VDN qui pourrait ouvrir des opportunités, la proximité de la commune du lac rose et de la mer, et beaucoup de réserves de terres disponibles	Il y a un manque d'industries, et il n'y a aucune autre ressource que le foncier.
OPPORTINUTES	MANQUES
Pas beaucoup d'opportunité. Avec la VDN qui s'annonce, d'éventuelles opportunités sont peut-être à attendre	Absence d'activités génératrices d'emplois pour les jeunes

TABLEAU 36 : FORCES ET FAIBLESSES DE L'AUTOROUTE A PEAGE DAKAR-DIAMNIADIO, SELON M. FAYE

Conception : Mariétou Gueye, mémoire de master 2, AGUA, département de géographie, UCAD, 2020,

SOURCE : DONNEES ENQUETES

1.3.4.4. Entretien avec un déguerpi

M. Babacar Diouf, âgé d'environ une quarantaine d'années, est un chauffeur déguerpi de Diamaguène. L'entretien a eu lieu le 30 octobre 2018 de 13 h 20 à 13 h 55 dans la mairie de Tivaoune-Peul.

M. Diouf affirme qu'il a quitté Diamaguène en septembre 2012 et il a rejoint le site de recasement plus tard au milieu de l'année 2013 après plus de six mois de location.

Et lors de son arrivée, il a trouvé le site enviable, déjà morcelé mais sans eau ni électricité, ces problèmes n'ont été résolus qu'en 2014.

Toutefois, M. Diouf souligne que tout au début dans leurs domiciles à Diamaguène, quand les acteurs du projet ont entamé les premières négociations avec la population, celle-ci a riposté avec de nombreux cas de refus total. Les concertations ont continué impliquant les ONG facilitatrices, comme MSA, et quelques chefs de famille qui étaient conscients de leur condition de vie précaire, et étaient quelques fois confrontés à des problèmes d'inondation. Ils sont parvenus à convaincre les autres habitants victimes, d'accepter les avantages que leur offrent l'APIX via les indemnisations et l'octroi de nouveaux terrains avec titre foncier alors que la plupart d'entre eux ne possédaient que des actes de ventes, et avec la promesse d'un lieu d'habitation viable sans problèmes d'inondation au site de recasement.

Enfin, nous avons terminé l'entretien avec M. Babacar Diouf sur les avantages et inconvénients qu'offre le site de recasement (voir Tableau 37).

AVANTAGES
Le site est désormais viabilisé, les habitants ne sont pas confrontés à des problèmes d'assainissement (le réseau d'évacuation des eaux usées et pluviales est fonctionnel). De plus, les terrains ont été octroyés aux déguerpis pour une somme de 2 500 000 F qu'ils ont déduit des indemnités totales (valeur du terrain, valeur du bâti, plus l'indemnité de déménagement, etc..), alors qu'ils valent plus de 9 000 000 F en ce moment, ainsi les déguerpis qui avaient acquis des terrains dans le site peuvent le revendre en en tirant profit et rebâtir dans une autre localité de leur choix, où le foncier est moins cher.

INCONVENIENTS
Les coûts de transports très chers pour rejoindre la ville, l'éloignement des recasés de leur lieu de travail. Beaucoup de promesses non tenues par l'APIX, puisqu'il y a encore des PAP à qui la totalité de la compensation de leur perte n'a toujours pas été payée. Parmi les effets néfastes de la décharge de Mbeubeus, située à proximité du site, il faut citer l'odeur nauséabonde qui s'en dégage et les rotations irrégulières des camions de ramassage. Il faut ajouter que les activités commerciales ne sont pas très rentables car le site ne dispose que d'un seul marché urbain. Ainsi, des déguerpis se sont appauvris à cause des constructions inachevées de leurs maisons. Cela s'explique par des promesses non tenues de la part du promoteur du projet d'autoroute.

TABLEAU 37 : AVANTAGES ET INCONVENIENTS DE L'AUTOROUTE A PEAGE DAKAR-DIAMNIADIO, SELON M. BABACAR DIOUF
Conception : Mariétou Gueye, mémoire de master 2, AGUA, département de géographie, UCAD, 2020,
Source : données enquêtes

2. Libération de l'emprise de l'autoroute à péage à Guinaw-Rail-Sud

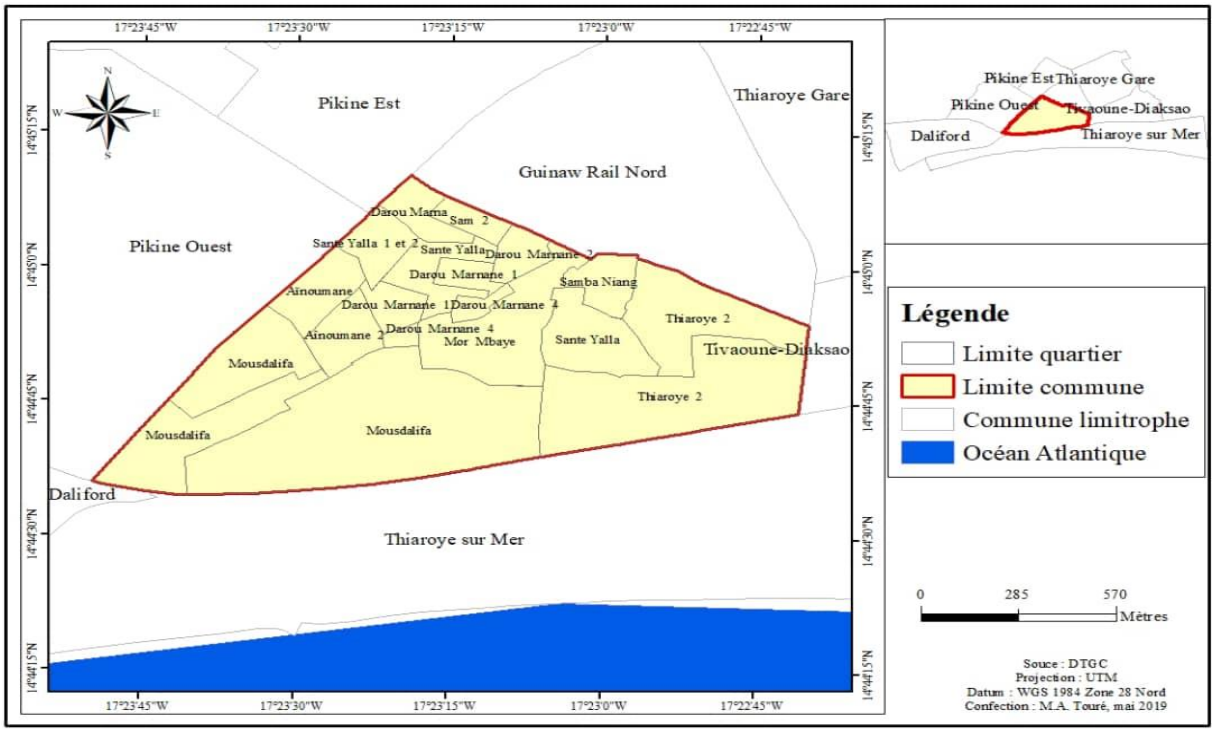
Cette étude de cas est réalisée grâce au concours indéfectible de l'étudiante Aissata Thiam, à qui nous avions demandé de travailler sur ce thème dans le cadre de son mémoire de Master 2. Nous avons pris le soin d'encadrer le mémoire de recherche depuis le début en Master 1 (le rapport de recherche) et en plus de suivre attentivement le travail de collecte des informations. Trois étudiants ont travaillé spécifiquement sur les communes affectées, mais si mon choix s'est porté strictement sur celui de Guinaw-Rail c'est grâce à la conduite des enquêtes de terrain

Guinaw-Rail est un quartier spontané qui signifie « derrière la voie ferrée ». Il est créé au début des années soixante-dix, au niveau de la zone tampon qui sépare Dagoudane du village traditionnel de Thiaroye-sur-Mer. Érigée en commune d'arrondissement par le décret N° 93-745 du 30 août 1996, puis en commune de plein exercice en 2013, Guinaw-Rail fait partie des communes traversées par le projet de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio. La réalisation de ce projet a engendré des conflits fonciers sur l'emprise. Ils ont opposé le promoteur APIX aux occupants du tracé de la voie. L'étude se focalise sur

les enjeux de la libération de cette voie et les conflits d'usage identifiés avant, pendant et après les travaux de construction.

2.1. Guinaw-Rail, la commune défavorisée du département de Pikine

Guinaw-Rail-Sud se localise, précisément, dans la partie méridionale du département de Pikine (voir Carte 21). C'*est l'une des quatre circonscriptions urbaines de la région de Dakar dont la géographie sert de trait d'union entre la capitale sénégalaise et le reste du pays. La ville de Pikine est au cœur d'un dispositif urbain, dominé par d'importantes circonscriptions, avec lesquelles elle partage des frontières communes* (Ngom, 2009)[58]. Cependant, la commune de Guinaw-Rail-Sud couvre une superficie de 130 ha et se localise dans les dépressions inter-dunaires appelées Niayes, asséchées par des remblais réguliers et continus. Sa surface est circonscrite entre la route de Rufisque, la route nationale N°1 et le chemin de fer.



CARTE 21: PRESENTATION DE LA COMMUNE DE GUINAW RAIL SUD
Conception : Aissata Thiam, master 2, AGUA, département de Géographie, UCAD, 2020, page 24
Source : Données DTGC

[58] Ngom, Mame Cheikh (2008) : *La recomposition et l'émergence de nouveaux acteurs dans la municipalité : le cas de Pikine*. Thèse de troisième cycle soutenu à UCAD, p. 13.

L'expression de « Guinaw-Rail » est tirée de la longue Wolof qui signifie littérairement « derrière les rails ». Elle laisse penser à une zone précaire. L'émergence de la ville de Pikine est fondamentalement liée à la ségrégation spatiale développée pendant la période coloniale. La création du quartier de Guinaw-Rail date des années cinquante à la suite de l'épidémie de peste et des opérations de déguerpissement coloniales. C'est dans ce contexte que Max Derruau disait dans ses théories sur l'urbanogenèse que les villes d'Afrique au sud du Sahara sont de création coloniale. *Ces opérations autoritaires avaient pour objet officiel de reloger les populations défavorisées et mal installées vers les zones périphériques (Ngom, 2008)*[59]. En effet, le quartier de Guinaw Rail a été créé dans les années soixante. Lat Soucabé Mbao dans sa thèse de 1992 soutient « *qu'on assista de 1964 à 1974 à la création des quartiers de Guinaw-Rail* ». Les premiers habitants de ce quartier provenaient de Thiaroye-sur-Mer. Les terrains étaient vendus par les Lébous de Thiaroye-sur-Mer *« qui accélèrent le mouvement de vente illégale des terres à bâtir qui provoque la création des quartiers spontanés ? »*[60]. « *Ces Lébous étaient les premiers habitants de ce quartier et détenaient des droits traditionnels sur les terrains situés dans la cuvette des Niayes sur lesquels, ils pratiquaient des cultures maraichères et vivrières »* comme l'indique Richard Faye (2013)[61]. C'était la zone tampon entre Thiaroye-sur-Mer, le village traditionnel des Lébous et Dagoudane, la zone régulière de Pikine créée le 23 avril 1952 à la suite de l'arrêté n° 2352/SDE ayant comme objectif la suppression les bidonvilles et la réinstallation les populations déplacées.

La commune de Guinaw Rail Sud est constituée de douze quartiers. Elle est bâtie sur un terrain caractérisé par une succession de dunes et de zones dépressionnaires appartenant à la zone éco-géographique naturelle appelée les Niayes, comme nous l'indiquions précédemment. Dans les dépressions inter-dunaires, la nappe phréatique est parfois affleurante. Richard Faye (2013) signale que « *La topographie du site se caractérise par une pente qui diminue du nord-ouest au sud-est d'où la différence de profondeur de 15 à 4 mètres* ». En plus, ce substratum est couvert par du sable et de l'argile. À Guinaw-Rail-Sud, les routes et le chemin de fer sont les principales voies de communication.

[59] Ngom, Mame Cheikh (2008) : *La recomposition et l'émergence de nouveaux acteurs dans la municipalité : le cas de Pikine*. Thèse de troisième cycle soutenue à UCAD, p. 53
[60] Vernière, Marc (1977) : *Dakar et son double Dagoudane Pikine*, Paris Bibliothèque Nationale, p. 48.
[61] Faye, Richard (2013) : *Analyse des impacts de l'autoroute à péage dans les communes riveraines : cas des communes d'arrondissement de Guinaw-Rail*. Mémoire de master 2 soutenu à UCAD, p. 33



IMAGE 10: LA COMMUNE DE GUINAW-RAIL-SUD TRAVERSEE PAR L'AUTOROUTE A PEAGE ET LE CHEMIN DE FER

Source ; Aissata Thiam, master 2, AGUA, département de Géographie, UCAD, 2020, page 26

Il y a la présence des industries le long de l'autoroute et dans la zone franche industrielle. Les terrains ont été occupés, subdivisés en dehors des procédures formelles. L'absence d'alignement et l'étroitesse des rues accentuent le manque global d'accessibilité (voir Image 10). Les délimitations et le traçage sont effectués sans l'aide des spécialistes du cadastre. En effet, l'occupation du site s'est déroulée de manière irrégulière, sans aucune planification spatiale. Les parcelles n'ont aucune valeur juridique et réglementaire, car les transactions sont finalisées par de simples actes de vente parfois authentifiés par un notaire ou une autorité locale, mais non reconnue par les autorités de tutelle selon certains propriétaires de maison. En plus, le découpage et la cession des parcelles ne prennent pas en compte l'installation d'espaces publics et les infrastructures de base, le niveau général d'équipement reste insuffisant. Nous remarquons aussi en dehors de l'irrégularité foncière que c'est un quartier constitué de bidonvilles qui nous rappelle des ghettos, comparés aux zones résidentielles qui ont une belle image. Par ailleurs, Guinaw-Rail-Sud est confrontée à l'absence de connexion au réseau d'évacuation des eaux usées. La commune reste jusqu'à présent non équipée en systèmes d'évacuation des eaux domestiques et pluviales.



PHOTO 20: GUINAW-RAIL-SUD UNE COMMUNE SANS SYSTEME D'EVACUATION DES EAUX USEES
Source : Cliché Aissata Thiam et Mame Cheikh Ngom, photo prise le 13/10/2018 à 10 h 19.

La commune de Guinaw-Rail-Sud est confrontée à des problèmes d'inondation (voir Photos 20 et 21) qui s'expliquent par la pluviométrie, l'état hydrique des sols, les degrés d'imperméabilisation, le couvert végétal détruit, le mauvais drainage des eaux, l'aménagement et l'entretien défectueux du réseau hydrographique, l'absence d'un réseau de drainage et la remontée de la nappe phréatique.



PHOTO 21: LA FREQUENCE DES INONDATIONS DANS LA COMMUNE DE GUINAW-RAIL-SUD
Source : cliché Aissata Thiam et Mame cheikh Ngom, photo prise le 13/10/2018 à 12h 05 mn

Ces inondations favorisent les mauvaises conditions du cadre de vie, l'insalubrité et la présence des moustiques signalées dans ce quartier. Ces eaux sont souvent mélangées aux tas d'ordures et même à des fosses septiques, ce qui constitue un danger pour leur santé. Guinaw-Rail-Sud est confrontée à d'énormes problèmes en matière de gestion des ordures ménagères. Les voitures de ramassage d'ordures ne peuvent avoir accès à certains quartiers. De ce fait, certains résidents déversent leurs ordures dans les canaux à ciel ouvert. En outre, Guinaw-Rail-Sud connait une mutation, dans sa partie est, un projet de TER est en phase de construction (voir Photo 22). Cela aura un impact sur le cadre de vie des populations.



PHOTO 22 : LA COMMUNE DE GUINAW RAIL SUD TRAVERSEE PAR LE TRAIN EXPRESS REGIONAL
Source : cliché Aissata Thiam, master 2, AGUA, département de Géographie, UCAD, 2020, page 28

Un des principaux changements ayant affecté la question de l'aménagement du territoire dans le monde est l'émergence, puis la multiplication, des conflits autour des équipements, des infrastructures, en projet ou existantes. Les manifestations d'opposition d'une population locale à l'encontre de l'implantation d'infrastructures considérées comme nuisibles sont, certes un phénomène ancien, mais qui prend de l'ampleur. Ces réactions d'opposition à la localisation d'infrastructures génératrices de nuisances se sont intensifiées dans les années 1970-1980 et deviennent un enjeu important pour la société.

Avec le processus d'urbanisation, l'accroissement rapide de la population entrainant une forte occupation de l'espace avec la création de nouveaux quartiers irréguliers, la question d'implantation d'équipements ou d'infrastructures devient un thème de mobilisation et de conflits. L'intensification des conflits de localisation est due à

l'ampleur grandissante des projets actuels. En effet, le niveau de nuisances locales augmente généralement avec la taille de l'équipement, ainsi plus le projet est de dimension importante, plus la probabilité de naissance du conflit augmente. C'est dans ce sens que les grands projets d'aménagement sont souvent contestés de plus en plus par les populations affectées par ces projets. De l'ensemble de ces projets, l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio sur lequel porte notre étude occupe une place à part parce que sa réalisation a été source de déguerpissements ayant engendré des tensions et des conflits entre les acteurs institutionnels et les populations riveraines.

Mais l'interrogation principale de notre mémoire s'intéresse à la question de savoir pourquoi la réalisation des projets de grande envergure est souvent accompagnée des conflits. Ainsi pour traiter cette deuxième partie, le travail sera scindé en trois chapitres. Le premier chapitre est réservé aux causes des conflits, le deuxième chapitre va porter sur les types de conflits, enfin, le troisième chapitre va concerner l'impact du conflit sur le projet.

2.2. Analyse des données du conflit sur l'emprise de l'autoroute à Guinaw-Rail.

L'étalement périphérique des villes est devenu un problème qui affecte tous les pays du monde, particulièrement en Afrique où il est plus difficile de maîtriser l'urbanisation galopante. Aujourd'hui, près d'un milliard de personnes vivent dans des quartiers précaires avec de fortes densités d'habitations, un cadre urbain non assaini et dépourvu d'équipements et d'infrastructures de base. Face à cette situation, les pouvoirs publics essayent d'intervenir en mettant en œuvre de grands projets structurants qui exigent des opérations de déguerpissements.

Ces déplacements de populations aboutissent à des tensions, des conflits entre les acteurs institutionnels et les populations locales. L'autoroute à péage Dakar-Diamniadio que nous avons pris comme sujet d'étude entre dans ce cadre. L'objectif de ce chapitre est de voir si le projet d'aménagement de l'autoroute à péage a causé des conflits dans le quartier de Guinaw-Rail-Sud qu'il traverse. Ainsi, ce chapitre s'intéressera d'abord aux causes des conflits nés des déplacements des occupants de l'emprise. En plus, il s'agira de voir s'il y a des types de conflits identifiables. Ensuite, le cas échéant, quel est l'impact des conflits sur le projet ?

2.2.1. Identification des facteurs du conflit foncier sur l'emprise à Guinaw-Rail

Aujourd'hui, la contestation concerne tous les types d'équipements de projets, et de toute taille : des lignes à grande vitesse, des lignes électriques, des aéroports, des programmes de logements sociaux et des constructions autoroutières. Cette conflictualité généralisée s'explique par la convergence de plusieurs facteurs de fond : un nouveau rapport au territoire, perçu comme une valeur refuge face à la mondialisation et à l'affaiblissement de l'État, à la nature, aux paysages, la diffusion des idées écologistes, l'amélioration du niveau de la formation de la population, l'extension du périurbain.

Tout cela se traduit par une crise de la notion d'intérêt général : celui-ci faisait autrefois l'objet d'une définition commune (le progrès, la modernisation). Aujourd'hui chacun en a une conception qui lui est propre avec des propriétés différentes (lutte contre le changement climatique ou le développement économique), il se décline à des échelles géographiques tout aussi variées. C'est ce qui fait que des tensions politiques et des contestations semblent désormais apparaitre systématiquement dès qu'un projet d'aménagement est proposé. Des citoyens, des élus rassemblés en diverses associations et groupes de pression, se mobilisent pour condamner tel ou tel projet. Ainsi chacun entend défendre ses intérêts pour dénoncer son inutilité, ses nuisances potentielles ou sa dangerosité sur les équilibres environnementaux, voire sur la santé des riverains. Aujourd'hui, la question des tensions et des conflits est centrale dans les villes pour plusieurs raisons et devient peu devenir préoccupante. Elle révèle une nouvelle relation aux territoires et la nécessité de mieux prendre en compte les besoins des populations.

Pour Didier Desponds et Élisabeth Auclair (2016) *« En raison de la densité et de la diversité des populations qui y résident, en raison des inégalités sociales, et spatiales qui s'y développent, en raison de l'intensité des enjeux liés à la rareté du foncier disponible, en raison de la puissance des projets d'aménagement qu'elles captent, les villes se trouvent à l'épicentre de multiples conflits susceptibles de diverger vers des formes de violence qui laissent des traces fortes dans la mémoire collective »*[62]. Cette situation est exacerbée par les transformations qui affectent les villes et est souvent source de tensions, voire de conflits qui se manifestent par des mobilisations d'habitants contre un projet d'aménagement, portant par exemple sur l'usage d'un espace public. Ces transformations

[62] Desponds, Didier et Auclair, Elizabeth (2016) : *La ville conflictuelle Opposition-Tension-Négociation*. Le manuscrit Savoirs, p. 41

sont accompagnées par des politiques d'aménagement urbain qui nécessitent la restructuration des quartiers irréguliers comme le cas de Pikine irrégulier sud et la réalisation d'infrastructures structurantes pour promouvoir le développement.

La question de la mise en place d'infrastructures de transport reste également un thème de mobilisation et de conflit important. *« Entre 1947 et 1994, 80 % de ces manifestations liées au transport ont trait à des projets autoroutiers et routiers »*[63]. Ces conflits, principalement situés dans les espaces périurbains, révèlent les oppositions entre les différents usages du sol, ainsi que l'action menée par des groupes de résidents qui désirent préserver leur zone d'habitat de l'urbanisme et de construction d'infrastructures liées aux fonctions de la ville. En effet, il est fréquent que des projets d'aménagements et d'infrastructures soient identifiés comme l'objet matériel déclencheur du conflit.

L'apparition du conflit lié à la construction d'une infrastructure ne s'explique pas par une cause unique, mais procède d'un évènement déclenchant qui intervient dans un contexte particulier en lien avec l'émergence d'une nouvelle politique d'aménagement. Sous cet angle, les facteurs explicatifs de ce phénomène sont au nombre de quatre, d'après nos enquêtes de terrain.

2.2.2. Analyse des enjeux de la libération de l'emprise à Guinaw Rail

La construction de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio nécessite sur chaque tronçon la libération d'emprise, c'est le principal facteur des conflits autour du projet.

[63] Marchetti, Nicolas (2005) : *Les conflits de localisation : le syndrome NIMBY*. Rapport Bourogne, p. 19



IMAGE 11: VUE AERIENNE DE L'EMPRISE DE L'AUTOROUTE A PEAGE A GUINAW RAIL
Conception : Aissata Thiam, master 2, AGUA, département de Géographie, UCAD, 2020, page 56
Source : Google Earth

La libération des emprises (voir Image 11) constitue un volet important de la réalisation du projet de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio, compte tenu de son impact social et économique, mais aussi du poids qu'elle occupe dans les finances de l'État. C'est pourquoi les autorités ont mis en place un cadre institutionnel et juridique approprié et instauré une démarche concertée entre l'État, les populations concernées par les déplacements (voir Photo 23) et les partenaires impliqués dans le financement du Projet. Ceux-ci sont décrits dans le PAR, approuvé et publié en 2006.

En ce qui concerne les aspects institutionnels, un Comité *ad hoc*, chargé de la supervision des opérations de libération des emprises des grands Projets de l'État a été créé par l'arrêté n°5619 du 30 juin 2004. Ce Comité, présidé par le ministre de l'Intérieur et dans lequel siègent la plupart des départements ministériels, dispose d'un organe appelé « Groupe Opérationnel », coordonné par le Gouverneur de Dakar et chargé de procéder aux opérations de recensement, d'évaluation et de paiement des impenses et de sensibilisation des populations concernées par les déplacements.

Il est également chargé, au nom de l'État du Sénégal, d'examiner, en vue de leur validation, tous les documents se rapportant à la libération des emprises. Les modalités de coordination pour la mise en œuvre du PAR sont définies par un comité interministériel présidé par le Premier ministre. Tel que décrit dans le PAR de 2006, parallèlement à ces normes, l'État du Sénégal dispose d'un arsenal juridique et réglementaire existant en matière foncière et domaniale. Les déplacements de populations restent régis par la loi 76-67 du 2 juillet 1976 relative à l'expropriation pour cause d'utilité publique et aux autres opérations foncières d'utilité publique et par la loi 64-46 du 17 juin 1964 relative au Domaine national.



PHOTO 23: UN LOT DE MAISONS DETRUITES LORS DE LA LIBERATION DE L'EMPRISE DE L'AUTOROUTE A PEAGE
Source : cliché Aissata Thiam et Mame Cheikh Ngom photo prise le 23/10/2018 à 16 h 06.

2.2.3. Conflits engendrés par les modes de compensation : les indemnisations

La deuxième cause majeure du confit concernant le passage de l'autoroute à péage à Guinaw-Rail-Sud est dû à la rectification des modes de compensation des indemnités selon 82 % des ménages enquêtés. Les personnes affectées par le projet faisant l'objet

d'une expropriation pour cause d'utilité publique en vue de la réalisation de cette autoroute veulent une indemnisation juste et vraie. L'État a proposé le premier barème d'indemnisation ci-dessous (Tableaux 38 à 42).

BÂTI	
Désignation	**Prix en francs CFA**
Niveau 0 : Fondation	25 000 FCFA / m
Niveau 1 : Entre fondation et chaînage haut sans dalle	40 000 FCFA / m
Niveau 2 : grosse œuvre finie avec dalle	65 000 FCFA / m²
Niveau 3 : Bâtiment fini avec dalle et habitable sans carrelage	80 000 FCFA / m² dalle en béton
	75 000 FCFA / m² dalle et autre matériau
Niveau 4 : Bâtiment fini avec carrelage	100 000 FCFA / m²
Niveau 5 : Bâtiment fini avec carrelage et de grand standing	110 000 FCFA /m²
Mur de clôture-ciment	20 000 FCFA / ml
Bâtiment Poulailler ou enclos	30 000 FCFA /m²
Clôture en grillage	1 500 FCFA / m

TABLEAU 38 : LE BAREME D'INDEMNISATION DES BATIMENTS EN CHANTIER

Conception : Aissata Thiam, master 2, AGUA, département de Géographie, UCAD, 2020, p. 58

Source : données enquêtes.

Désignation	**Prix en francs CFA à Rufisque par m²**
Titre foncier	15 000 FCFA
Autres titres : bail, droit de superficie…	10 000 FCFA
Titres du droit coutumier	4 000 FCFA

TABLEAU 39 : BAREME D'INDEMNISATION DES TERRAINS NUS A USAGE D'HABITATION

Conception : Aissata Thiam, master 2, AGUA, département de Géographie, UCAD, 2020, p. 58

Source : données enquêtes.

Désignation	Prix en francs CFA à Rufisque par m²
Titre foncier	1 700 FCFA
Autres titres : bail / titre coutumier	1 200 FCFA
Indemnité pour cessation d'activités	300 FCFA / m²

TABLEAU 40 : BAREME D'INDEMNISATION DES TERRAINS A USAGE AGRICOLE
Conception : Aissata Thiam, master 2, AGUA, département de Géographie, UCAD, 2020, page 59
Source : données enquêtes

ARBRES	
Désignation	**Prix en francs CFA**
Arbre fruitier adulte	35 000 FCFA
Arbre fruitier moyen	15 000 FCFA
Arbre fruitier jeune	3 000 FCFA
Arbre non fruitier quel que soit l'âge et l'espèce	10 000 FCFA
Haie vive	500 FCFA / m

TABLEAU 41: BAREME D'INDEMNISATION DES ESPECES VEGETALES
Source ; Aissata Thiam, master 2, AGUA, département de Géographie, UCAD, 2020, page 59
Source : données enquêtes

INFRASTRUCTURES	
Désignation	**Prix en francs CFA**
Puits	250 000 FCFA
Séanes	50 000 FCFA
Bassin	50 000 FCFA
Branchement Eau SONEES	30 000FCFA

TABLEAU 42: BAREME D'INDEMNISATION DES EQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES DE BASE
Conception : Aissata Thiam, master 2, AGUA, département de Géographie, UCAD, 2020, page 59
Source : données enquêtes

Par la suite, le barème d'indemnisation a subi une modification après la rectification du plan d'action de réinstallation (PAR) sur le tronçon Pikine-Diamniadio qui se justifie, d'une part par l'apparition d'impacts qui n'avaient pas été pris en compte lors de l'élaboration des différents PAR, et en conséquence, des indemnisations nécessaires qui

n'avaient pas été budgétisées. Une telle situation relève d'une part, d'omissions dans le recensement du groupe opérationnel et de l'actualisation des documents du Cadastre ce qui a entrainé la non-prise en compte de PAP et de titres fonciers dans les décrets de cessibilité précédemment élaborés. D'autre part, la rectification du PAR s'explique par :

- Les corrections apportées sur les listes après les vérifications à la suite des opérations d'affichage, les réclamations reçues et les recensements complémentaires ;
- Le retrait de certains PAP précédemment impactés par le tracé et l'intégration d'autres PAP du fait du changement de design des échangeurs de Rufisque-Est et de Rufisque-Ouest ;
- La modification du tracé de la bretelle de raccordement de l'échangeur de Diamniadio à la route Nationale n°1 et l'ajout d'un échangeur à ce niveau :
- La superposition de droits coutumiers transférés à des occupants et de droits formels détenus par des particuliers sur des titres fonciers ;
- L'intégration de provision pour l'accompagnement au déménagement prévu au plan d'action de réinstallation, mais non budgétisé dans celui-ci.

Mais à la suite d'observations formulées par les partenaires au développement, un nouvel *addendum* a été produit et publié, désigné comme l'*addendum* n°2 du PAR initial. Ce dernier document (*addendum* n°2) traite de la gestion des locataires, des risques sur la santé, des impacts sur le site d'accueil et des options de compensation correspondantes, ainsi que des modalités de consultation des PAP. L'élaboration de ce nouvel *addendum* (*addendum* n°3) validé en octobre 2010 résulte de la volonté des autorités de mieux préciser certains critères d'indemnisation, à la suite des réactions enregistrées sur le terrain par les structures facilitatrices déjà en place, et de prendre en compte, dans une certaine mesure, l'évolution de la situation depuis l'adoption du PAR initial.

Cet *addendum* n°3 contient les résultats d'une mise à jour du recensement des PAP réalisée en juillet-août 2010 sous la responsabilité du Groupe Opérationnel de Dakar. Ce recensement a permis de :

- Fiabiliser la base de données constituée entre 2006 et 2007 ;
- Tenir compte de l'ajustement du tracé intervenu au niveau de Tally Mame Diarra ;
- Vérifier le statut des propriétaires se déclarant comme tels ;

- Et de mettre à jour les renseignements relatifs aux locataires ;

Parallèlement, une opération de vérification de la situation foncière a été engagée, afin de procéder aux corrections nécessaires du décret de cessibilité pour permettre l'indemnisation des propriétaires de titres formels. L'incidence des modifications apportées sur le budget du PAR a également été enregistrée. Tant que cette incidence était limitée, elle aurait pu être traitée dans le cadre de la rubrique « imprévue » du budget. Mais l'importance de ces modifications, tant du point de vue de leur volume que de la nature des propriétés et des biens affectés, a justifié l'élaboration du présent document.

Ainsi le mode de compensation des indemnisations a été changé et basé sur un nouveau barème ci-dessous, selon l'APIX :

- Les détenteurs de titres formels ou les PAP ayant un droit formel susceptible d'être reconnu sur les parcelles qu'ils occupent seront indemnisés au taux de 40 000 francs CFA / m².
- Les propriétaires des parcelles occupées et développées par d'autres seront compensés au taux fixe de 28 000 francs CFA / m², représentant la valeur de remplacement de leur terre.
- Les PAP occupant des parcelles du domaine national (qu'elles disposent ou non d'un acte de vente) ou occupant des terres privées de l'état vont recevoir une assistance au relogement au taux de 17 000 francs CFA / m² pour les soins et peines encourues dans la mise en valeur de cette terre, en lieu et place de la compensation pour le foncier.
- Les PAP occupant des titres fonciers appartenant à autrui seront compensées de la même manière que celles occupant le domaine national. En d'autres termes, elles seront compensées pour la mise en valeur de ces terres au taux de 17 000 francs CFA / m².

Face à cette situation le collectif des PAP reconnait que l'État a le droit « plein et entier » d'exproprier tout citoyen pour des besoins de la réalisation d'infrastructures collectives, il estime par ailleurs qu'il (l'État) a également le devoir de respecter son droit « plein et entier » de propriété qui consiste à verser au propriétaire « une juste et préalable indemnité telle que stipulée par la loi 76-67 du 2 juillet 1967 ». C'est pourquoi il considère dans cette affaire que l'indemnisation minimale doit être au moins égale au prix

qu'un bon père de famille aurait payé pour chaque propriété, afin de permettre à son propriétaire d'en acquérir une autre dans un quartier similaire.

Entretien avec Souleymane Faye, coordonnateur du collectif des personnes affectées par le projet le 25/10/2018 à 16 h 15

Interrogé sur les problèmes liés à l'indemnisation, il affirme que le prix du mètre carré était fixé à 35 000 francs CFA pour ceux qui occupent le domaine national, par la suite l'APIX a diminué le prix jusqu'à 17 000 francs CFA, à la suite de l'élaboration de l'addendum n°3. Il confirme que c'est la rectification des indemnisations proposée par l'APIX qui est au cœur des conflits notés à Guinaw-Rail-Sud lors de la réalisation du projet de l'autoroute à péage.

Entretien avec Daouda Mamadou Gueye, responsable des collectifs 14/11/2017 à 12 h 30 à Tivaoune Peul

La cause majeure du conflit est due au désaccord sur le prix au m^2. Nous sommes frustrés par le fait que les habitants de Dalifort ont reçu beaucoup d'argent concernant l'indemnisation ; 100 000 francs CFA le prix du m^2, sans pour autant compter le prix du bâti. Cela a fait rêver beaucoup de PAP habitant dans la zone de Pikine Irrégulier Sud alors que les situations ne sont pas pareilles, parce qu'à Dalifort, il n'y avait que 104 maisons qui ont été déguerpies. En plus, les habitants de ce quartier n'ont pas la chance d'être recasés dans un site parce qu'ils ne sont pas nombreux, contrairement à nous qui faisons plus de 3 000 personnes. Mais si nous nous comparons à eux, c'est parce que nous sommes tous dans le département de Pikine, donc nous devons avoir le même prix au m^2 concernant l'indemnisation.

Partant de cet entretien, le facteur qui a engendré le conflit entre l'État et les populations affectées par le projet (PAP) de l'autoroute à péage est le désaccord sur le prix du mètre carré autour de l'indemnisation. Daouda Mamadou Gueye soutient que l'intensité du conflit est accentuée par les PAP qui occupent le domaine national, ils se sont focalisés sur le taux d'indemnisation, elles n'ont même pas tenu compte de l'importance du site de recasement alors que celles qui détiennent des titres formels ne sont pas d'accord sur le prix au mètre carré proposé par le gouvernement, elles l'estiment trop faible, car elles

sont dans un cadre beaucoup plus légal. Un autre facteur de conflits que nous pouvons citer porte sur les risques environnementaux.

2.3. Analyse des enjeux environnementaux et sociaux du projet à Guinaw Rail

Le troisième facteur explicatif de cette situation de refus des populations riveraines de Guinaw-Rail-Sud face au projet de l'autoroute à péage est lié aux risques environnementaux et sociaux de ce dernier sur le cadre de vie des populations selon Souleymane Faye, le coordonnateur du collectif des PAP. Les projets d'infrastructure autoroutière soulèvent de nombreuses questions et inquiétudes en termes d'atteintes à l'environnement, au paysage et au patrimoine construit, sans oublier les perturbations apportées aux espaces et aux pratiques anthropiques. Face à la pollution et à l'ensemble des menaces qui pèsent sur le devenir de nos territoires, les interrogations et les oppositions se manifestent de plus en plus largement, les craintes de la société par rapport aux projets de nouvelles infrastructures, en perdant de vue parfois les finalités socio-économiques de ces dernières. C'est la raison pour laquelle la population de Guinaw-Rail-Sud s'est mobilisée pour demander à APIX de mettre en place des mesures qui minimisent les impacts négatifs résultant de la construction et du fonctionnement de l'autoroute à péage.

Entretien avec Souleymane Faye, coordonnateur du collectif des personnes affectées par le projet le 25/10/2018 à 16 h 15

Il confirme qu'un autre facteur qui explique la mobilisation des populations contre le passage de l'autoroute à Guinaw-Rail-Sud est lié aux effets négatifs qu'il peut engendrer sur le plan environnemental. Il dit que les habitants riverains exigent le reboisement des arbres sur le long de l'autoroute à péage à hauteur de Guinaw-Rail-Sud pour une diminution des effets négatifs de la pollution de l'air nuisible à la santé.

2.3.1. Les enjeux de l'ancrage territorial

Le quatrième facteur qui explique les causes des conflits autour du projet de l'autoroute à péage est lié à l'attachement territorial selon Daouda Mamadou Gueye. Dans la littérature francophone, les géographes mobilisent le concept de territorialité pour qualifier les mécanismes d'attachement à un espace. La territorialité renvoie à la notion

d'appropriation, d'ancrage spatial, intègre une dimension symbolique (Levy, 2003), voire un caractère identitaire (Lecourt, 2003) et se manifeste à toutes les échelles comme l'expliquent Xavier Arnauld de Sartre et Laurent Gagnol (2012). Les lieux chargés souvent de valeurs, d'émotions, d'histoires individuelles ou collectives façonnent certaines représentations et influencent les pratiques et les comportements dans l'espace. Ainsi l'attachement au lieu joue-t-il un rôle dans le comportement des acteurs lorsqu'un projet d'aménagement menace les caractéristiques physiques ou sociales d'un lieu et qu'il permet de comprendre l'acceptation d'un projet. Lorsqu'un projet d'aménagement est susceptible de modifier une ou plusieurs dimensions de l'attachement au lieu, certains acteurs s'engagent. Ils vont mener des actions individuelles ou collectives, en prenant la parole, pour protéger le lieu ou encore modifier les choix des politiques publiques en matière d'aménagement du territoire.

Les travaux de Patrice Melé (2004 et 2005) et d'Arnaud Lecourt (2005) ont mis en évidence le fait que les conflits sont révélateurs de territorialités existantes, que les oppositions renforcent les liens sensibles entre un lieu et des individus et que les situations antagonistes reconfigurent les dimensions de l'attachement au lieu, créant ainsi de nouvelles territorialités. Donc, les conflits peuvent être analysés comme des révélateurs des modalités d'ancrage de groupes locaux, il est possible de les considérer comme des actes de territorialisation parce qu'ils produisent des groupes, conscients d'une solidarité de destin reposant sur leur inscription spatiale. Les collectifs mobilisés s'approprient matériellement l'espace, par la vigilance qu'ils proclament, et idéalement par le travail de valorisation qu'ils engagent. Il y a donc une territorialité spécifique produite par l'action collective. Mais il s'agit aussi d'un processus de territorialisation parce qu'il implique la confrontation des habitants mobilisés aux modes de spécialisation de l'action publique. Ces mutations récentes de notre société portant sur des projets d'aménagement menacent l'existence de lieux auxquels les individus sont attachés. Cela peut occasionner un stress, une perte de repères ou des inquiétudes fortes fragilisant le sentiment de sécurité et de réconfort que procure le lieu auquel les riverains sont attachés.

Nous avons en guise de conclusion affirmé que nos hypothèses sont confirmées par les ménages enquêtés à Guinaw-Rail-Sud parce qu'ils disent qu'ils ont assisté à des conflits entre les PAP et les représentants de l'État. Ces hypothèses sont confirmées par les populations qui sont installées dans le site de recasement de Tivaoune Peul.

2.3.2. Les enjeux du conflit sur le projet d'aménagement

Les conflits qui portent sur la localisation d'équipements ou d'infrastructures introduisent des débats sur leurs impacts autour du projet. Ces questions ne sont pas nouvelles. Cependant, nous observons un positionnement de la question environnementale et l'implication des populations dans les mobilisations. Patrice Melé (2013) disait que dans le nouveau contexte créé par l'essor des préoccupations environnementales et patrimoniales, par l'affichage des objectifs de développement durable, les mobilisations des riverains ne peuvent être simplement disqualifiées comme caractérisant un égoïsme résidentiel face aux besoins de l'intérêt général et aux nécessités de l'équipement du territoire. Ainsi, le contrôle des nuisances et des impacts sur l'environnement est de plus en plus précis et les procédures d'information, de participation et de concertation jouent un rôle important. Si ces derniers n'ont pas réussi à éliminer les conflits, elles ont néanmoins ouvert de nouveaux espaces de débat sur l'aménagement et le devenir des territoires. L'objectif de ce chapitre est de voir si les conflits ont des impacts sur le projet de l'autoroute à péage.

2.3.3. Enjeu des conflits autour du projet sur le plan environnemental

L'identification des impacts de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio est basée sur l'analyse des relations conflictuelles possibles entre le milieu traversé et l'infrastructure à implanter. Cette analyse permet de mettre en relation les sources d'impact associées aux phases de reconstruction, de construction et d'exploitation de la nouvelle infrastructure et les différentes composantes du milieu susceptibles d'être affectées.

S'insérant dans la série de conflits contre les autoroutes urbaines qui ont marqué les villes d'Afrique, la controverse de l'autoroute à péage représente un épisode important de l'histoire sénégalaise. Elle permet de constater à quel point les tensions sur l'autoroute à péage se déroulent dans un contexte d'émergence d'une nouvelle sensibilité environnementale qui incite simultanément différentes catégories d'acteurs à partager leurs inquiétudes quant à la dégradation environnementale et à formuler des demandes sociales relatives à l'amélioration de la qualité de l'environnement.

Si le constat est que les conflits ont l'habitude de retarder certains projets de réalisation d'infrastructures de grande envergure, tel n'est le pas le cas pour l'autoroute à péage.

Entretien avec Daouda Mamadou Gueye, Responsable des collectifs 14/11/2017 à 12 h 30 à Tivaoune Peul

Interrogé sur la question de l'impact des conflits sur le projet, il soutient que les conflits n'ont pas retardé le projet. Ce dernier a commencé en temps réel. Il n'y a aucun impact négatif.

Par contre, ces conflits ont joué un rôle important dans le projet de l'autoroute à péage. Ils ont permis une meilleure prise en compte des impacts environnementaux et des nuisances pour les collectivités locales affectées. Cela se traduit par l'élaboration des « études d'impacts environnementaux » (EIE) devenues obligatoires préalablement à la réalisation d'aménagement de l'autoroute à péage, qui, par l'importance de leurs dimensions ou leurs incidences sur le milieu naturel, pourraient porter atteinte à ce dernier. Elles s'inscrivent dans l'enquête publique du projet. Étant donné que ce projet porte atteinte à l'environnement pendant sa phase de réalisation ainsi que pendant son exploitation, la prise en charge d'un volet lié à cette préoccupation est la prévention des nuisances sur l'environnement que pourrait générer le réseau routier. Cette préoccupation environnementale s'est traduite par la mise en place d'un dispositif réglementaire relatif aux études d'impacts sur l'environnement qui s'est avéré une exigence fondamentale, voire indispensable, dans la lutte contre toute forme de pollution, afin de protéger les populations. Ces études d'impacts visent à apprécier les conséquences du projet pour en limiter les impacts négatifs.

Les conflits qui témoignent des oppositions autour de la mise en œuvre d'un projet d'aménagement sont également des facteurs d'innovation. Pendant les phases de conflit, parfois se mettent en place des recompositions sociales. C'est dans ce sens que certaines mesures ont été prises en compte dans le plan d'action de réinstallation à la suite de l'étude d'impact social.

En conclusion, le premier chapitre de cette deuxième partie du mémoire nous a permis de voir s'il y a réellement eu des conflits à Guinaw-Rail-Sud lors de la construction de l'autoroute à péage. Ces conflits se traduisent par une forte mobilisation des résidents contre ce projet. En effet, les causes de ces conflits s'expliquent par la rectification de l'indemnité, les risques environnementaux engendrés par le projet et l'attachement territorial des PAP envers leur zone de résidence. Ces conflits sont classés en deux types

notamment en conflits d'aménagement et conflits d'environnement. Le deuxième chapitre porte sur l'analyse des conflits autour du projet d'aménagement. Ils ont permis la prise en compte de certaines mesures d'atténuation des risques du projet tant sur le plan environnemental que sur le plan social.

Mais est-ce qu'il y a des modes de régulation adoptés pour régler les conflits entre les populations affectées par le projet et les représentants de l'État ?

2.3.4. RAPPORT DE TERRAIN DE AISSATA THIAM SUR L'EMPRISE DE L'AUTOROUTE À PÉAGE A GUINAW-RAIL-SUD

Entretiens réalisés par Aissata Thiam, 2020, « *Conflits fonciers et modes de régulation sur l'emprise de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio : cas de Guinaw-Rail-Sud* », mémoire de Master 2 AGUA, département de Géographie de l'UCAD, encadré par Mame Cheikh Ngom

2.3.4.1. Daouda Mamadou Gueye, responsable du collectif des personnes affectées par le projet à Diamaguène, Sicap-Mbao, Guinaw-Rail-Nord et Sud, Tivaoune-Diacksao-Mbao et Thiaroye-Gare), le 5 mai 2017 à 14 h à Tivaoune Peul

Quel est l'impact des conflits sur le projet ?

Le facteur majeur qui a engendré le conflit entre l'État et les populations affectées par le projet (PAP) de l'autoroute à péage est le désaccord sur le prix du m² pour l'indemnisation. Au début les PAP qui occupent le domaine national se sont focalisées sur le taux d'indemnisation, elles n'ont même pas tenu compte de l'importance du site de recasement alors que celles qui sont dans des coopératives ne sont pas d'accord sur le prix du m2 proposé par le gouvernement, elles l'estiment trop bas, car, elles sont dans un cadre beaucoup plus légal. Par la suite, des rencontres ont été organisées pour négocier le problème. L'État a mis sur place une commission de conciliation, basée au camp militaire de Thiaroye qui est parvenu à gérer tous les conflits et à réconcilier les deux parties avec l'aide des responsables collectifs qui sont chargés de sensibiliser les populations. C'est la raison pour laquelle aucun conflit n'est allé devant les tribunaux. Finalement, il y a eu un consensus sur l'indemnisation, les populations qui occupent le domaine national ont reçu

17 000 francs CFA pour le m², car elles n'ont que des actes de vente alors que celles qui se trouvent dans des coopératives ont obtenu entre 40 000 et 50 000 francs CFA par m² parce qu'ils ont des titres formels.

Quels sont les acteurs qui sont impliqués dans ce projet d'aménagement ?

Il y a le gouverneur de Dakar, le préfet, le sous-préfet de Dakar, certains services décentralisés de l'État, comme le domaine, le service de l'urbanisme, le cadastre, les responsables de l'APIX, la Banque Mondiale et l'AFD (Agence Financière de Développement).

Quelles sont les personnes qui sont en conflit ?

Seuls les représentants de l'État et les populations affectées par le projet de l'autoroute à péage sont en conflit. Ces dernières contestent le prix de l'indemnisation.

N'existe-t-il pas de conflits entre l'État et les locataires ?

Non il n'y'a pas de contentieux entre ces deux puisque l'État a indemnisé tous les locataires, il a pris toutes les dispositions pour leur permettre de quitter à temps. L'État a négocié directement avec les propriétaires des maisons.

Quels sont les modes de régulations qui ont été adoptés ?

Parmi les modes de régulations, nous pouvons citer les rencontres de sensibilisation, d'information organisées par les représentants de l'État avec les délégués de quartier, les imams pour éviter toute sorte de conflits. En plus, les responsables des collectifs sensibilisent les populations sur l'importance de ce projet. Leur rôle c'est de faire en sorte qu'il ait l'acceptation sociale en mettant en exergue l'importance du projet par rapport au reste du Sénégal. L'État a aussi mobilisé les médias en organisant des émissions pour faire comprendre aux populations l'objectif du projet. Il y a quatre grandes réunions élargies en assemblée générale qui ont été tenues avec l'ensemble des responsables des collectifs pour les expliquer les tenants et les aboutissants de ce projet d'aménagement. On peut ajouter l'absence de violence, car elle est bannie dans nos activités.

Les déguerpis recasés à Tivaoune Peul ont-ils des titres de propriété ?

Le seul titre de propriété qu'on a actuellement est l'acte de conciliation et de non-recours. C'est ce papier que nous avons déposé au niveau de la SENELEC et de la SDE pour avoir l'accès à l'électricité et à l'eau. Le titre foncier n'est pas encore disponible, mais nous avons déposé tous les documents nécessaires pour l'obtenir.

Comme vous n'avez pas encore des titres de propriété formels, est-ce qu'un jour vous ne pourriez pas être déguerpis ?

Non, je ne le pense pas, parce que l'État a investi beaucoup d'argent pour créer ce site de recasement afin de régler les problèmes de l'irrégularité foncière notés dans la région de Dakar.

Est-ce que l'État ne vous a -t -il pas proposé d'autres sites de recasement ?

Bien sûr, l'État a voulu nous recaser soit à Mbour ou à Jaxaay, mais on a refusé. Finalement, on a trouvé un consensus sur le site de recasement de Tivaoune Peul.

Pourquoi les intéressés se sont-ils trop focalisés sur l'argent sans pour autant prendre en compte l'importance du projet ?

Cette situation est due au fait que les habitants de Dalifort ont reçu beaucoup d'argent concernant l'indemnisation, 100 000 francs CFA le prix du m² sans pour autant compter le prix du bâti. Cela a fait rêver beaucoup de gens alors que les choses ne sont pas pareilles parce qu'à Dalifort il n'y a que 104 maisons qui ont été déguerpies. En plus, les habitants de ce quartier n'ont pas la chance d'être recasés dans un site parce qu'ils ne sont pas nombreux contrairement à nous qui faisons 35 000 personnes. Nous nous comparons à eux, car nous disons que nous sommes tous dans le département de Pikine donc nous devons avoir le même prix d'indemnisation.

L'État ne vous a-t-il pas proposé de vous construire le site de recasement ?

Ah oui ! Il a voulu le faire, mais nous avons refusé, car nous préférons l'autoconstruction, c'est mieux pour nous.

Selon vous quelles sont les conséquences de ces opérations de déguerpissement ?

Il y a des conséquences positives et des conséquences négatives. Pour les conséquences positives nous avons un cadre de vie extraordinaire, car le site est bien aménagé en plus il y a la sécurité foncière. Dans ce site, nous avons de l'eau, de l'électricité, des infrastructures sociocollectives, dont des écoles, des postes de santé, des mosquées, des églises et un marché urbain équipé de deux chambres froides. Nous pouvons aussi citer l'existence d'un centre sociocollectif qui a un salon de couture, de coiffure et un centre de conférence. À cela s'ajoute l'absence des fosses septiques et d'inondation. Pour les conséquences négatives, nous avons perdu beaucoup d'amis et des voisins. Vu l'emplacement du site, l'éloignement pose problème sur le coût du transport, en plus nous sommes un peu dépaysés au départ. Mais aussi beaucoup de ceux qui s'adonnaient au petit commerce ont perdu les activités qu'ils faisaient auparavant. Sous un autre angle, il y a le dépôt de Mbeubeus qui n'est pas encore fermé ce qui fait que nous respirons une odeur nauséabonde pendant la nuit alors que ça fait partie des accords signés avec l'État.

Pourquoi certaines populations déguerpies ne sont-ils pas venus à Tivaoune Peul ?

Il y a trois ans entre l'indemnisation et la réalisation du site de recasement, c'est la raison pour laquelle beaucoup de déguerpis ont mangé leur argent reçu comme indemnité. Certains l'ont utilisé pour payer de la location. D'autres, après avoir bouffé leur argent ont décidé de rentrer dans leur village. Mais il y a des déguerpis qui ont des terrains dans ce site et ils les vendent pour bâtir ailleurs.

Êtes-vous bien insérés ici ? Est-ce que vous avez regretté d'être recasé dans ce site ?

Je ne regrette pas d'être venu ici, car je suis dans de bonnes conditions. Nous notons l'absence des fosses septiques et des eaux inondées comparées à nos sites de départ. Il y'a plus d'espace et l'existence des infrastructures. L'État a aussi respecté ses engagements concernant l'aménagement du site. Je suis très satisfait, le cadre de vie est idéal.

Parlez- moi du site de recasement Tivaoune Peul.

La cité APIX se trouve à Tivaoune Peul, elle est habitée par des personnes affectées par le projet de l'autoroute à péage et celui du Pikine-Irrégulier-Sud. C'est un site qui fait 92 hectares et comporte 2 039 parcelles, qui doivent accueillir normalement 35 000 personnes. Il y a actuellement 270 familles qui se sont installées. C'est un site bien aménagé où il y a de l'eau, de l'électricité des infrastructures sociocollectives et des

routes bien goudronnées. En plus, il y a deux écoles élémentaires (APIX 1 et APIX 2) et un seul collège (APIX), deux postes de santé dont l'un est fonctionnel et un centre sociocollectif bien équipé. En effet, nous avons un terrain de football bien équipé et un autre multifonctionnel, l'éclairage public, mais le marché central n'est pas encore fonctionnel et les cantines ne sont pas encore attribuées. Les populations qui occupent cette zone viennent de Guinaw-Rail-Nord, Guinaw-Rail-Sud, Thiaroye-Gare, Tivaoune-Diacksao, Diamaguène-Sicap-Mbao qui est la commune la plus impactée avec 1 191 maisons détruites.

Comment avez-vous été déguerpis ?

D'abord, il y a eu une campagne de sensibilisation qui a été tenue ayant comme objectif d'informer les populations qu'il y a un projet d'État qui doit être réalisé et qui impacte leurs maisons, ils seront obligés d'être délogés. En plus, il y a une enquête qui est faite pour connaitre le nombre de personnes qui doit être déguerpi. Par la suite, une autre enquête sur l'impasse a été tenue et qui avait pour but de connaitre les dimensions, d'évaluer le prix des bâtiments et des terrains et de déterminer le nombre de chambres. Ensuite, des séances de négociation ont été organisées et qui sont passées dans des commissions où les services d'État ont été présentés et qui ont eu comme missions de négocier avec l'intéressé. Et si celui-ci est intéressé par la réinstallation, ils lui montrent le plan de la cité Tivaoune Peul. Mais le fait d'être recasé dans ce site n'est pas obligatoire, il revient à la personne affectée par le projet de faire son choix c'est-à-dire d'aller à Tivaoune Peul ou ailleurs.

Mais pour venir à Tivaoune Peul, il y a trois possibilités qui sont mises en place :

- Premièrement, si la personne affectée par le projet a reçu une indemnisation qui dépasse 10 millions, l'État lui vend le m² à 17 000 francs CFA.
- Deuxièmement, si l'indemnisation est entre 5 et 10 millions le m² du terrain est vendu à moitié prix, c'est-à-dire 8 500 francs CFA.
- Troisièmement, si l'indemnisation est inférieure à 5 millions, la personne est considérée comme vulnérable. Ainsi une enquête sur la vulnérabilité sera faite et si celle-ci est confirmée, elle a la possibilité de recevoir le terrain gratuitement et l'État lui donne 1 million en appui pour lui permettre d'installer une cuisine et des toilettes.
- Enfin si la personne accepte d'être recasée à Tivaoune Peul, l'État lui demande de signer pour confirmer et après la signature, il lui donne un chèque moyennant la

valeur du terrain. Mais si elle refuse de signer, l'État lui donne un préavis de départ ».

Qu'est-ce qui a favorisé le consentement ente l'État et les populations affectées par le projet ?

Ce consentement a été favorisé par un ensemble de collectifs qui a mis sur pied une coordination et qui permet à l'État, l'APIX et les représentants de la Banque Mondiale de négocier avec les populations. Certes, il y a des gens qui ne veulent pas partir, mais c'est une minorité. Par contre, la majorité veut partir du fait qu'ils vivent dans des conditions défavorables. L'acceptation de ce projet est facilitée par les responsables des collectifs, car après la sensibilisation, les populations ont pris les choses avec philosophie et essayent de rompre la panique chez elles. Même si nous allons perdre nos amis, nos voisins et pour ne pas être trop égoïstes, nous faisons le meilleur choix qui est d'accompagner l'État. En plus, l'État a fait son devoir et ceci a facilité les choses.

Quels sont les problèmes que vous rencontrez à Tivaoune Peul ?

Il y a d'abord des problèmes de sécurité du fait de la multiplication des vols, des agressions, un problème de mobilité et d'accessibilité, car le site n'a pas encore de transport public. Nous pouvons encore citer un problème d'enclavement. Ensuite, le marché central n'est pas encore fonctionnel, de même on peut ajouter la non-disponibilité du réseau de connexion internet. Par ailleurs, le site ne dispose pas de cimetière, de ce fait nous sommes obligés toujours d'inhumer nos cadavres à Tivaoune-Peul-village. Enfin, dans cette zone, il n'y'a pas de lycée et une fois que nos enfants obtiennent le BFEM, ils vont à Tivaoune-Peul-village dans un collège transformé en lycée et qui ne répond pas aux normes de celui-ci.

L'État a-t-il mis en place des mesures d'accompagnement après la réinstallation ?

Oui, des mesures d'accompagnement ont été prévues pour les personnes affectées par le projet de l'autoroute à péage, celles-ci ayant acquis des parcelles dans ce site et considérées comme des vulnérables selon des critères sociaux définis ont bénéficié d'un accompagnement spécifique additionnel notamment la construction de toilettes, de cuisines avec un appui d'un million. En plus, pour permettre à chaque personne d'avoir de l'eau, l'État a subventionné 730 branchements et au lieu de payer 137 500 francs CFA,

les populations ont payé 14 100 francs CFA. En plus, 100 femmes ont été formées dans le métier de la transformation des céréales locales, de la conservation des fruits et des légumes, du microjardinage, de la couture et de la coiffure au niveau du centre sociocollectif de Tivaoune Peul. Nous pouvons aussi dire que le poste de santé a reçu une subvention de 6 millions pour des médicaments, de même que les deux écoles élémentaires ont reçu chacune 3 500 000 francs CFA, le collège 5 millions et 2 millions pour l'espace vert.

Comment trouvez-vous vos sites de recasement comparé à vos sites de départ ?

Comparés à nos sites de départ où nous rencontrions des problèmes d'inondation, d'insécurité foncière et d'inexistence des infrastructures sociales de base, ce site est plus favorable et le cadre de vie est plus formidable. En plus, grâce au projet de l'autoroute à péage et de la restructuration de Pikine-Irrégulier-Sud, les personnes déplacées vivant dans des conditions vulnérables ont eu l'opportunité d'améliorer leur cadre de vie. Nous ne vivons plus dans l'obscurité, car il y a plus d'espace à Tivaoune Peul et même le climat est plus favorable. En tout cas, nous sommes plus à l'aise ici que là où nous étions.

2.3.4.2. Entretien avec Fadiara Samara, le secrétaire municipal de la commune de Guinaw-Rail-Sud, le 10 mai 2017à 12 h 05 à la commune.

Quelle est la situation géographique de Guinaw-Rail-Sud ?

Guinaw-Rail-Sud est une commune du département de Pikine, devenue une commune d'arrondissement en 1996 d'après le code des collectivités locales. Elle est limitée à l'est par la pénétrante qui sépare la commune de Guinaw-Rail-Nord et celle de Guinaw-Rail-Sud, au nord par la commune de Guinaw-Rail-Nord, à l'ouest par les rails et au sud par la route nationale N°1.

Quel est le nombre d'habitants de la commune de Guinaw-Rail-Sud ?

Avant les déguerpissements, la population tournait aux environs de 45 000 habitants, mais après ces derniers elle est passée à 40 383 habitants.

Quels sont les impacts positifs de l'autoroute à péage à Guinaw-Rail-Sud ?

L'Autoroute à péage apporte plusieurs avantages socioéconomiques. Il s'agit d'abord de la réponse à la mobilité, de la levée de la peur d'habiter en banlieue pour aller travailler en ville et de la valorisation des zones foncières. Ensuite, elle a également contribué à une meilleure occupation du sol qui est rattaché au plan d'aménagement du triangle Dakar-Thiès-Mbour. Enfin, cet outil d'aide à la prise de décision a développé une vision neutre qui a eu plusieurs avantages financiers, fonciers, de transport, de rentabilité, de sécurité entre autres. Par ailleurs, d'une part, l'autoroute à péage, un projet d'État confié à l'APIX a donné des appuis numéraires et en matériels à la municipalité de Guinaw-Rail-Sud. Sous cet angle, les femmes de la commune ont reçu un financement de six millions de francs CFA en 2013. D'autre part, elle a engendré la construction du pôle de SEVEN-UP, un programme à trois volets. Le premier est basé sur la mise hors d'eau, cette dernière permet l'amélioration du système de drainage des eaux pluviales pour contribuer à la prévention des risques inondables. Le deuxième concerne l'amélioration des voiries primaires et secondaires qui participent au renforcement de la mobilité à l'intérieur et à l'extérieur de PIS par la construction et la réhabilitation de certains axes routiers. Le troisième volet est fondé sur la réalisation d'une équipe sociale collective pour changer le cadre de vie grâce à la construction d'école, de terrain de sport, de marché, de maison de femmes, etc. Nous pouvons même dire que l'autoroute à péage a contribué à la réduction des problèmes d'inondation qui ont toujours été un problème majeur dans cette zone grâce à la construction des bassins de rétention et des canaux, ce qui a permis d'évacuer les eaux de pluie vers la mer.

Quels sont les impacts négatifs de l'autoroute à péage à Guinaw-Rail-Sud ?

Si l'autoroute à péage est saluée par les populations d'une manière générale, celles des zones de la banlieue qu'elle traverse ne partagent pas cet enthousiasme parce qu'elle a causé des problèmes d'inondation, d'enclavement et d'insécurité dans certaines zones. En 2013, lorsque les premières pluies se sont abattues à Dakar et sa banlieue, les habitants de Guinaw-Rail ont perdu leur calme et il faut savoir le calvaire qu'ils endurent depuis la construction de cette autoroute. En plus, elle a engendré un problème de mobilité, car avec le passage de l'autoroute à péage, la route principale est complètement coupée, finalement les habitants de Guinaw-Rail-Sud ont exigé ces deux passerelles et deux ponts ; le lieu est obscur la nuit et favorise l'insécurité. Une frange de la population est coupée du monde, il faut aller de l'autre côté pour avoir de l'accès à certaines structures sociales

de base. Par ailleurs, sa construction a obligé le déguerpissement de certains habitants, des commerçants de ce quartier et les installations commerciales comme les cantines qui payent la patente à la municipalité. Et ceci est à l'origine de la réduction fiscale dans ces communes. Dans cette perspective, on note la diminution des actions d'investissement et d'interventions sociales comme les secours aux indigents au profil des populations parce qu'elles n'ont plus suffisamment de moyens pour réaliser tout ce dont les populations ont besoin. En plus, à cause de ces déguerpissements Guinaw-Rail a perdu une grande partie de ses populations, des recettes aux environs de 10 à 15 millions de francs CFA. Par exemple, à Guinaw-Rail-Sud le nombre d'habitants tournait autour de 45 000 avant les déguerpissements, mais il est devenu 40 383 après les derniers déguerpissements. Enfin, elle a engendré la pollution sonore dans les maisons qui se situent à côté d'elle.

Entretien avec Souleymane Faye, le coordonnateur des collectifs des PAP 25/10/2018 à 17h 06 à Guinaw-Rail-Sud.

Quels sont les équipements procurés grâce à la réalisation de l'autoroute à péage ?

Les propos de M. Faye sont ici résumés par l'enquêtrice et non directement transcrits. Dans cet entretien, il affirme que la réalisation de l'autoroute à péage a permis la construction du pôle de SEVEN-UP à Guinaw-Rail-Sud qui comprend : une école primaire, un CEM, une case des tout-petits, des équipements sportifs, une maison de la femme, une salle de conférence et un jardin public non aménagé.

Qu'est-ce qui explique les problèmes liés à l'indemnisation ?

Il affirme que le prix du mètre carré était fixé à 35 000 francs CFA pour ceux qui occupent le domaine national, par la suite, l'APIX a diminué le prix jusqu'à 17 000 francs CFA à la suite de l'élaboration de l'addendum n°3. C'est la rectification des indemnisations proposée par l'APIX qui est au cœur des conflits notés à Guinaw-Rail-Sud lors de la réalisation du projet de l'autoroute à péage. Il confirme qu'un autre facteur qui explique la mobilisation des populations contre le passage de l'autoroute à Guinaw-Rail-Sud est lié aux effets négatifs qu'il peut engendrer sur plan environnemental. Il dit que les habitants riverains exigent le reboisement des arbres sur le long de l'autoroute à péage à hauteur de Guinaw-Rail-Sud pour une diminution des effets de la pollution de l'air.

2.3.5. RAPPORT DE TERRAIN DE COUBBA NDIAYE SUR L'EMPRISE DE L'AUTOROUTE À PÉAGE DANS LA COMMUNE DE TIVAOUNE DIACKSAO

Entretiens réalisés par Coumba Ndiaye, 2020, « Enjeux et conflits fonciers sur l'emprise de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio : cas de la commune de Tivaouane-Diacksao, mémoire de master 2 soutenue au département de géographie de l'UCAD sous l'encadrement de Mame Cheikh Ngom

2.3.5.1. Entretien avec des délégués de quartiers de la commune de Tivaouane Diacksao.

D'après nos interrogations sur les impacts de l'autoroute adressées aux chefs de quartier on a pu retenir de nombreuses choses sur la commune en lien avec l'implantation de l'autoroute. Ainsi, ont été abordés les problèmes socio-économiques de la commune, mais plus particulièrement, des informations ont été communiquées en rapport avec le sujet comme le problème des conflits liés au projet de l'autoroute à péage. En complément de compréhension, ils nous ont parlé du statut de la commune de Tivaouane-Diacksao qui, pour certains, est une commune très vulnérable, car on y retrouve tous les problèmes de pauvreté comme insécurité, inondation, insalubrité, précarité, etc. S'agissant des problèmes de conflit, deux formes de conflits ont été distingués : les conflits qui sont liés aux déguerpissements avec les problèmes d'indemnisations et les conflits liés aux problèmes de manque d'accompagnement et de suivi face aux destructions liées aux travaux de l'autoroute. Les conflits sont généralement le fait des jeunes et des femmes qui se révoltent pour obtenir plus de considération sur la commune.

2.3.5.2. Entretien avec un agent de l'APIX sur les impacts du projet de l'autoroute à Tivaouane-Diacksao

En ce qui concerne l'entretien tenu avec un agent de l'APIX, il faut retenir que certes il y a des impacts négatifs de l'infrastructure, mais que les effets positifs sont plus considérables. Il a été indiqué par le chef guichet M/TER/DAKAR : « *Le projet est avant tout un projet de développement qui devrait améliorer les conditions de vie des populations* ». Il soutient que les acteurs du projet ont tout fait pour minimiser les effets négatifs, donc selon lui, il n'y aurait presque pas lieu de parler de conflits. Les impacts sont inévitables, mais ils ne sont pas très méchants, car si on fait allusion aux personnes qui ont été déguerpies et qui ont été bien entretenus jusqu'à leur réinstallation, ces

personnes ont bénéficié d'un programme d'accompagnement et de suivi. Il fait allusion à de nombreux atouts du projet dans les zones touchées comme la construction des écoles, de mosquées, etc. Il a aussi indiqué que des financements ont bénéficié aux femmes et aux associations de football, ce qui a été aussi confirmé par les chefs de quartier Diakcsao-1.

2.3.5.1. Entretien avec Mame Safiatou Diamil Gueye sociologue chargée du programme d'accompagnement social à l'APIX, le 8 mai 2017 à 16 h

Question de l'enquêteur : *Pourquoi l'État a choisi de faire passer l'autoroute à péage à Guinaw-Rail-Sud ?*

Réponse de Mme Gueye : « *L'État a choisi de faire passer l'autoroute à péage à Guinaw-Rail-Sud, une commune qui se trouve à Pikine parce que cette zone est marquée à la fois par une forte densité démographique et une carence en matière d'infrastructures, d'équipement de base. En plus, l'État veut régler les problèmes d'inondation et de transport dans cette zone, c'est la raison pour laquelle il vise la restructuration de Pikine- Irrégulier-Sud (PIS) qui va aider à son aménagement, avec la mise en place d'équipements socio-collectifs, la construction de voiries, l'évacuation des eaux, la construction de nouvelles routes qui vont apporter des solutions concrètes aux besoins des populations. En plus, la zone de PIS est caractérisée de façon générale par l'insécurité foncière marquée par une précarité de l'habitat avec une occupation irrégulière du sol, l'insalubrité, l'insécurité et le manque d'infrastructures de base. L'acquisition du sol s'est généralement effectuée en dehors de toute procédure officielle. Face à toutes ces difficultés, l'APIX prévoit d'accompagner la conduite d'un processus de régularisation foncière en sus de la restructuration des quartiers de PIS pour permettre aux populations de bénéficier des titres de propriété formels* ».

Question de l'enquêteur : *Est-ce qu'il y a des conflits lors des déguerpissements ? Si oui comment s'est-il passé ?*

Réponse de Mme Gueye : « *Oui, il y a eu des conflits lorsque les populations ont été informées du projet de l'autoroute à péage. C'est ainsi qu'un ensemble de processus a été mis en place. Il fallait d'abord consulter les populations, les informer du projet, leur donner des informations vraies et justes ensuite, leur parler des impacts positifs et négatifs du projet et enfin partager avec elles les études environnementales. Malgré tous*

ces efforts, certains ont été frustrés et se sont révoltés, car ils ne veulent pas quitter, parce qu'ils ont un rapport de rattachement avec ce lieu. Par contre, d'autres désirent partir, car ils vivent dans des conditions défavorables comme l'inondation et n'ont pas de moyens pour déménager. C'est la raison pour laquelle ils considèrent ce projet d'État comme une opportunité ».

Question de l'enquêteur : *Comment se faisaient les négociations ?*

Réponse de Mme Gueye : « *Suite à des conflits, des phases de négociation ont été entamées. D'abord des rencontres ont été tenues entre l'APIX, la mairie, les délégués de quartiers et les populations qui s'organisent en collectif. Et dans ces derniers il y a des relais c'est-à-dire des représentants qui viennent au nom des habitants du quartier pour discuter avec eux des problèmes qu'ils rencontrent dans cette zone, essayent de trouver des points d'entente pour apporter des solutions. Ces représentants vont en retour les informer et les sensibiliser sur le projet. Par la suite, un programme d'appui et d'accompagnement des personnes vulnérables a été mis en place. Cela a permis de prendre en charge les aspects négatifs du projet. Il a également aidé les populations déguerpies à avoir des conditions de vie meilleures. En effet, un autre programme spécial d'aide sociale a été lancé avec la distribution des denrées alimentaires de soins médicaux, des matériels de construction pour les personnes les plus vulnérables affectées par ce projet tels les veuves, les handicaps. D'autre part, nous pouvons dire que des organismes communautaires ont reçu des appuis de financement de même que les écoles ont obtenu des fournitures pour les meilleures écoles et également les mosquées sont équipées. En plus, les personnes qui travaillent dans les places agricoles ont bénéficié des informations, des semences et de l'engrais gratuitement à Tivaoune-Peul. Par ailleurs, les populations qui ont reçu une indemnisation inférieure à cinq millions ont reçu gratuitement les terrains à Tivaoune-Peul. Pour celles qui ont obtenu entre cinq et dix millions de francs CFA, les terrains leur ont été vendus à moitié prix. Mais celles qui ont eu une indemnisation supérieure à dix millions de francs CFA a acheté au prix réel* ».

Chapitre 2 : Dynamiques territoriales et conflits fonciers à Diass

La commune de Diass se situe à 50 kilomètres du centre-ville de Dakar. Elle fait partie des premières communautés rurales du Sénégal créées en 1972. Mais, l'application des réformes administratives et territoriales de 2013 lui a permis de passer au statut de commune de plein exercice. Géographiquement, Diass est connu grâce à son horst qui date de 200 millions d'années et qui culmine à 110 m d'altitude. Elle se localise au centre de gravité du triangle Dakar-Thiès-Mbour et partage des frontières avec les communes de Yenne, Keur-Moussa, Popenguine-Ndayane et Sindia. C'est la zone stratégique où sont concentrés les grands projets de l'État, dont l'aéroport international Blaise Diagne et la zone économique intégrée.

En mars 2000, le Sénégal a connu un tournant décisif de son histoire grâce à l'alternance qui a mis fin au règne des socialistes au pouvoir pendant 40 ans. Depuis lors, le pays est entré dans un vaste mouvement de renaissance infrastructurelle avec des projets d'aménagement de grande envergure. Cette volonté de l'État de faire du Sénégal un pays émergent ne pouvait se réaliser sans la disponibilité du foncier. Compte tenu de l'étalement précoce de Dakar et la rareté du foncier, les zones mitoyennes étaient devenues les cibles territoriales par excellence, parmi celles-ci la commune de Diass. C'est dans ce cadre que le plan directeur d'urbanisme du Grand-Dakar est élaboré avec plusieurs projets programmés sur les terres agricoles et pastorales de Diass. La mobilisation de ces terres pose aujourd'hui d'énormes difficultés à l'État dont les droits de préemption et les expropriations pour cause d'utilité publique n'empêchent guère les populations autochtones de s'ériger en diverses structures locales pour défendre leurs terres. Ainsi, Diass est devenu, aujourd'hui, le principal théâtre des conflits fonciers au Sénégal.

Par conséquent, ce chapitre est élaboré pour comprendre les dynamiques territoriales et les conflits fonciers dans le contexte actuel de la gouvernance et du développement local. Pour ce faire, des réponses sont apportées aux questions suivantes : quelles informations importantes pourrait-on tirer du diagnostic territorial réalisé au niveau de la commune de Diass ? Pourquoi les terres agricoles et pastorales de Diass sont devenues si conflictuelles alors que la réalisation des projets d'aménagement suppose au préalable l'adoption d'une démarche inclusive et la finalité d'un développement territorial endogène et durable ?

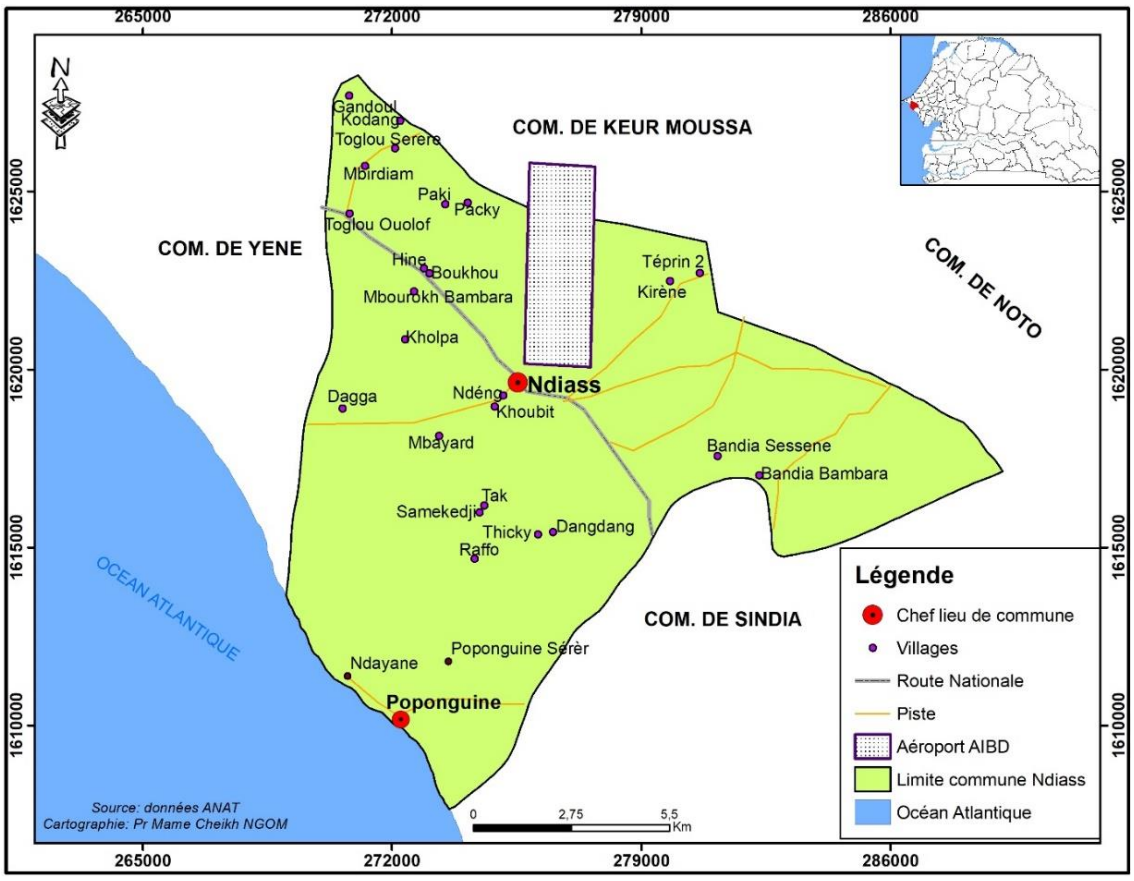
Quelle serait l'utilité d'une étude de cas, si celle-ci s'engage à mettre le focus sur les conflits fonciers dans un des 17 villages de Diass ?

1. Diass, une commune rurale aux terres conflictuelles

Le diagnostic territorial, réalisé sur les 17 villages de la commune de Diass, est un exercice très délicat qui permet de comprendre le mode d'occupation du sol et l'organisation administrative, sociale et économique de ces zones de terroir.

1.1. Présentation synoptique de la commune de Diass

La commune de Diass se localise entre 17°10 et 14°50 de longitude ouest et 14°32 et 14°45 de latitude nord. Sa superficie est de 106 km^2 et elle est constituée de 17 villages répartis de part et d'autre de la route nationale 1 qui relie Dakar à la ville de Mbour (voir Carte 22). C'est l'épicentre du triangle formé par la conurbation issue de l'étalement périphérique des villes de Dakar, Thiès et Mbour.



CARTE 22: PRESENTATION DE LA COMMUNE DE DIASS
Conception : Mame Cheikh Ngom, 2021
Source : Données ANAT

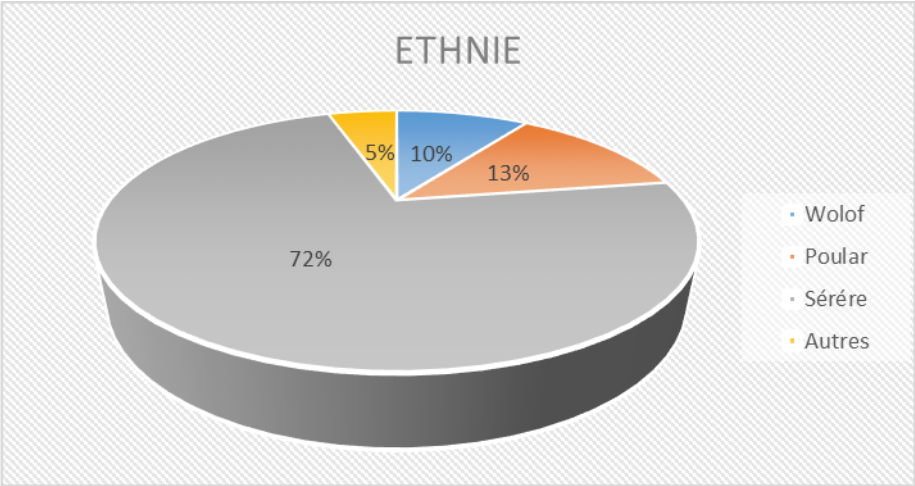
La commune de Diass est dans une zone carrefour et est entourée par cinq communes :

- ✓ La commune de Sindia à l'Est ;
- ✓ Les communes de Yenne et Diamniadio à l'ouest ;
- ✓ Les communes de Notto-Diobass et Keur-Moussé au Nord ;
- ✓ La commune de Popenguine-Ndayane au sud

La communauté de Diass se situe dans la partie sud-ouest de la région de Thiès. Érigée en collectivité locale depuis les réformes de 1972 (loi N°7225 du 19 avril 1972), elle fait partie des trois communes de plein exercice du département de Mbour. Les réformes administratives et territoriales de 2010 ont amputé de la commune les villages de Popenguine et Ndayane.

1.1.1. Présentation des données démographiques

La population de Diass est estimée 41 417 habitants en 2019, répartis dans 17 villages. Elle est composée de plusieurs ethnies, dominées majoritairement par les Sérères Safi (72,5 %). Ces données confirment celles de l'ANSD, malgré les tendances vers l'hybridation de la population. Elle serait le produit des lotissements abusifs par les autorités locales et les fortes spéculations foncières constatées dans la zone depuis l'arrivée de l'aéroport AIBD. Les villages ciblés par les nouveaux arrivants sont ceux situés de part et d'autre de l'emprise de la route nationale 1. Le métissage de la population n'a pas encore affecté les villages de l'intérieur, conservateur du patrimoine culturel Safi. Les données des enquêtes ont aussi montré que les Peuls occupent 13 % de la population. Ils sont suivis par les Wolofs (10 %) tandis que les autres ethnies (à savoir Soninké, Diola, Mandingue, Manjaque et Bambara) occupent 5 % de la population (voir Graphique 9).



GRAPHIQUE 9: Composition ethnique de la commune de Diass
Conception : Mame Cheikh Ngom, étude monographique et stratégique de la commune de Diass, p. 31
Source : données enquêtes

La population est de 30 396 habitants en 2013 (RGPH de 2013), mais elle a connu une évolution rapide avec une augmentation de 2 780 habitants entre 2016 et 2019. La disponibilité de la main-d'œuvre grâce à l'implantation des carrières et des autres usines, contribue au croît démographique. Les projections démographiques montrent que la population pourrait atteindre 41 877 habitants en 2025. Cette croissance démographique et le foisonnement des industries constituent des facteurs de pression sur le foncier à vocation rurale. Dans la commune de Diass, on note l'existence d'une pluralité d'ethnies aux origines diverses.

La structure démographique révèle que la population est dominée par les femmes (51 % de la population) contre 49 % des hommes. La tranche d'âge masculine de 5 à 9 ans domine avec une valeur de 2 311 personnes, soit 7,6 % de la population. Les filles de 10-14 ans représentent 7,2 % de la population. Ainsi, les tranches d'âge sont globalement réparties comme suit :

- La tranche d'âge de 0 à 34 représente la majorité de la population (75 %).
- La tranche d'âge de 35 à 74 ans représente 22 % de la population.
- La tranche de plus de 75 ans représente 2 % de la population totale.

Nous constatons que le troisième âge est faiblement représenté dans la commune.

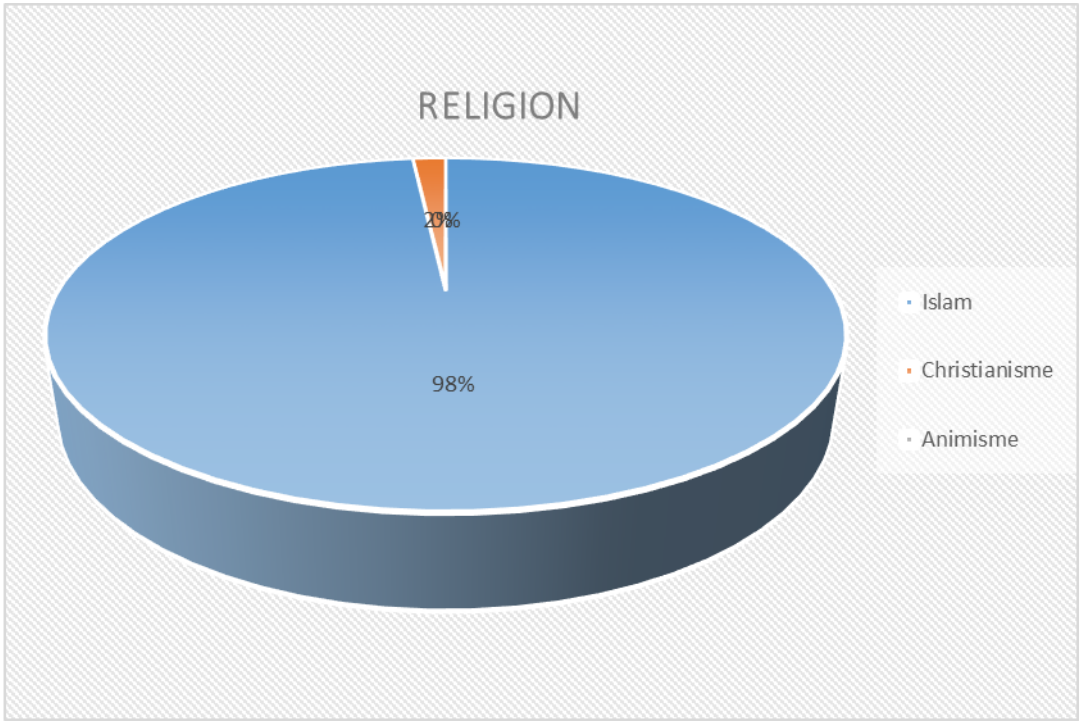
Les données démographiques ont permis de faire la typologie des villages. Les gros villages de Diass, Thicky et Toglou ont des populations comprises entre 3 613 et 6 381

d'habitants. Les villages moyens de Boukhou et Kirène sont compris entre 2 020 et 2 432 habitants, tandis que les petits villages de Kandam, Dagga, Samkedji, Packy et Toglou Ouolof regroupent entre 1 403 et 1 945 habitants. Le reste est constitué de hameaux où les populations font moins de 100 habitants. Le seuil de 2 000 habitants est important. En effet, au Sénégal, pour avoir le statut de village, il faut atteindre au moins une population de 2 000 habitants. Si la population est inférieure à ce seuil alors on considère qu'il s'agit d'un hameau rattaché à un village de proximité. Ainsi, les hameaux peuls (les nomades) sont plus fréquents à cause de l'habitat dispersé.

Il existe plusieurs formes de migrations dans la commune. Elles peuvent être saisonnières, pendulaires définitives et même journalières (le cas des cérémonies). Cependant, la migration des jeunes est plus manifeste. Avec la scolarisation des filles, la saignée des jeunes filles pour le travail de domestique à Dakar a connu un ralentissement. Le niveau de scolarité étant plus ou moins élevé, les jeunes choisissent les universités les plus proches pour continuer leurs études supérieures. Avec la responsabilité sociétale d'entreprise et l'installation des industries dans la zone, Diass reçoit beaucoup de migrants en quête de travail, notamment dans les périmètres maraîchers comme Van Oers qui recrute beaucoup de main-d'œuvre féminine.

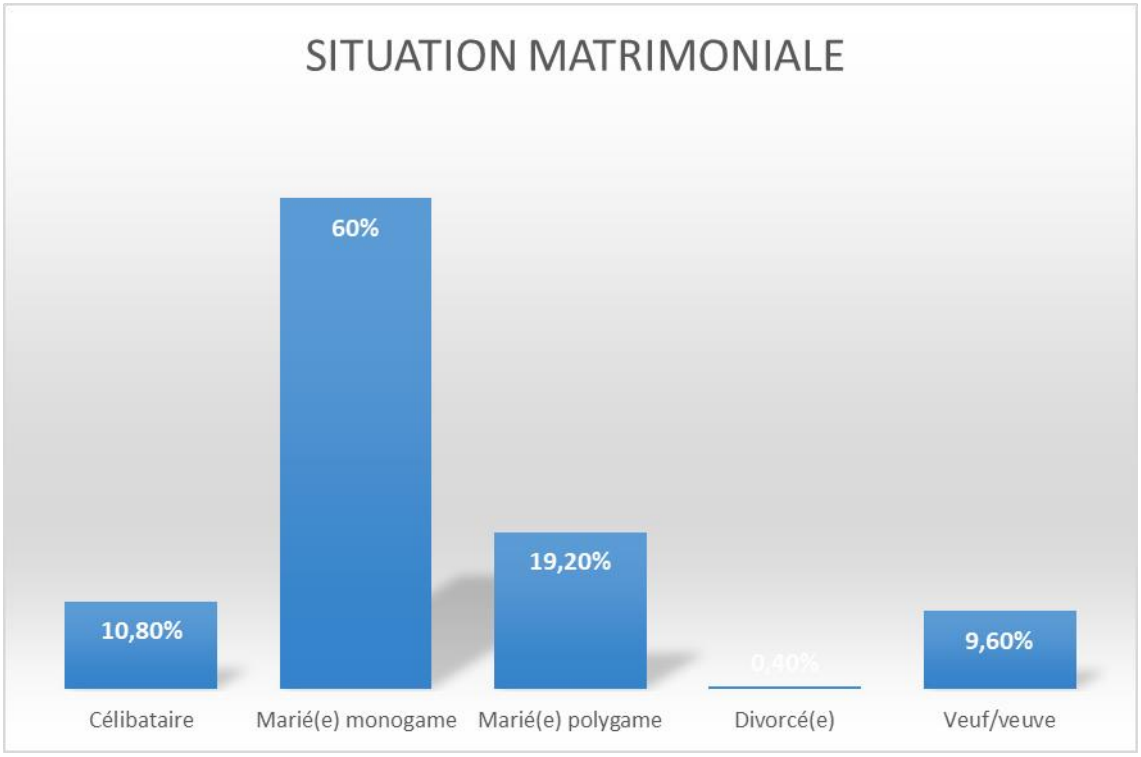
1.1.2. Présentation des données socioéconomiques et institutionnelles

Le Sénégal est un pays laïc, mais dans la commune de Diass, les musulmans représentent 98,3 % de la population contre 1,7 % de chrétiens. Quant à l'animisme, il s'agissait de la religion dominante à Diass, mais elle a tendance à disparaître (voir Graphique 10). Il n'est plus pratiqué que par une minorité vieillissante.



GRAPHIQUE 10: Appartenance religieuse dans la commune de Diass
Conception : Mame Cheikh Ngom, étude monographique et stratégique de la commune de Diass, page 31
Source : Données Enquêtes

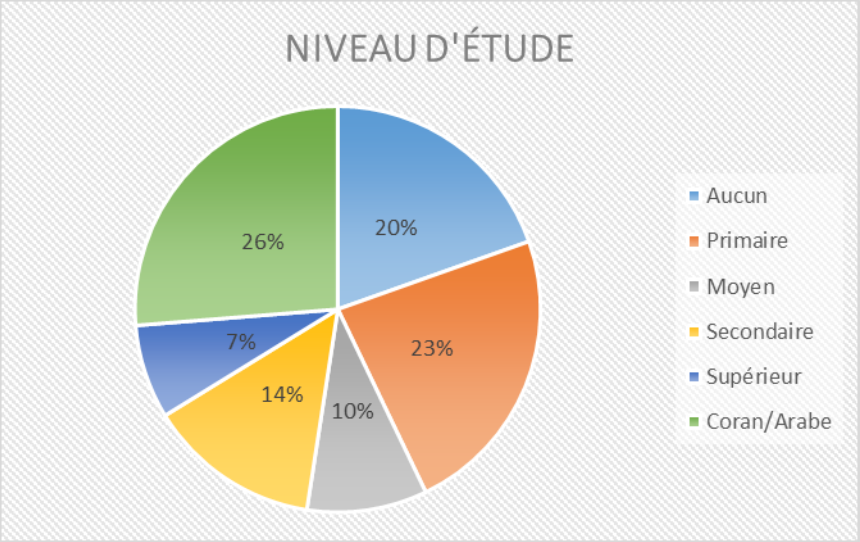
Les personnes mariées et monogames représentent 60,0 % de la population. Compte tenu du niveau de vie précaire des populations, les polygames (19,2 %) sont moins nombreux de même que les célibataires (0,8 %), les divorcés (0,4 %) et les veufs ou veufs (9 % de la population) (voir Graphique 11). Le mariage est une cérémonie coûteuse à Diass (le coût des dépenses peut atteindre au moins un million de FCFA) ; donc l'option de la polygamie, hormis quelques rares exceptions, est réservée aux personnes disposant d'un niveau de vie *a minima* moyen, mais plus souvent élevé.



GRAPHIQUE 11: SITUATION MATRIMONIALE DANS LA COMMUNE DE DIASS

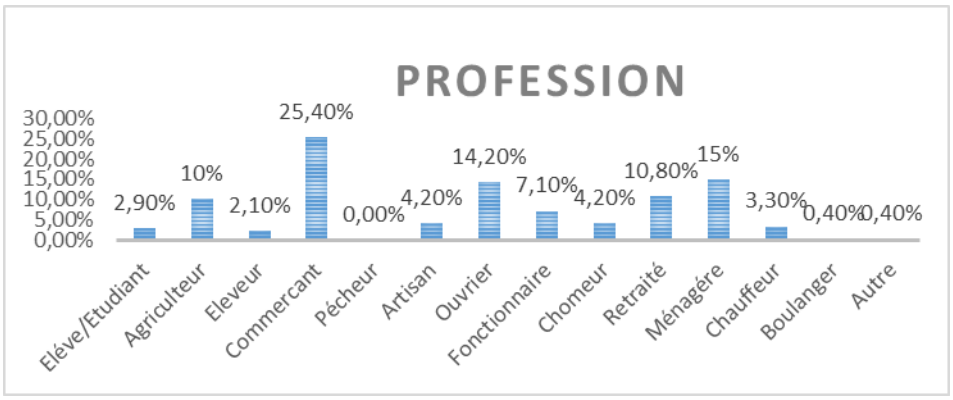
Conception : Mame Cheikh Ngom, étude monographique et stratégique de la commune de Diass, p. 46
Source : données enquêtes

Le caractère « nombre d'enfants en charge » fait ressortir la taille du ménage et ses charges. Cette variable est présentée sous la forme d'intervalles. Au niveau de l'intervalle 10 enfants et plus, on a 38 % qui est le plus élevé, confirmant la taille moyenne au niveau national qui est de 8 personnes par ménage. Les enfants et leurs parents ne sont pas les seuls « constituants » du ménage ; il faut y ajouter toute personne qui est prise en charge par le chef de ménage. Il peut être une sœur, un frère, un neveu, une nièce, un oncle, etc. Les ménages qui ont entre 5 et 9 enfants représentent 30 % de tous les ménages, ceux qui ont entre 1 et 4 enfants, 25 % et ceux n'ayant pas d'enfant à charge, 7%. Le niveau d'étude influe sur la taille des ménages. On constate que, plus le niveau d'étude est élevé moins la taille du ménage est large. Dans la société traditionnelle de Diass où l'agriculture était l'activité dominante, un ménage large était une opportunité parce que chaque enfant constitue un bras technique (agriculteur). Maintenant, le contexte a changé puisque les enfants sont scolarisés et constituent des charges à la famille. De ce fait, le constat est une tendance vers des ménages de moins en moins larges. Ceux qui n'ont pas fait d'études représentent 20 %, l'arabe/coran 26 %, puis le primaire 23 %, ensuite le niveau d'étude moyen 10 %, le secondaire 14 % et enfin le supérieur avec 7 % (voir Graphique 12).



GRAPHIQUE 12: NIVEAU D'ETUDE DES POPULATIONS ADMINISTREES
Conception : Mame Cheikh Ngom, étude monographique et stratégique de la commune de Diass, p. 47
Source : données enquêtes

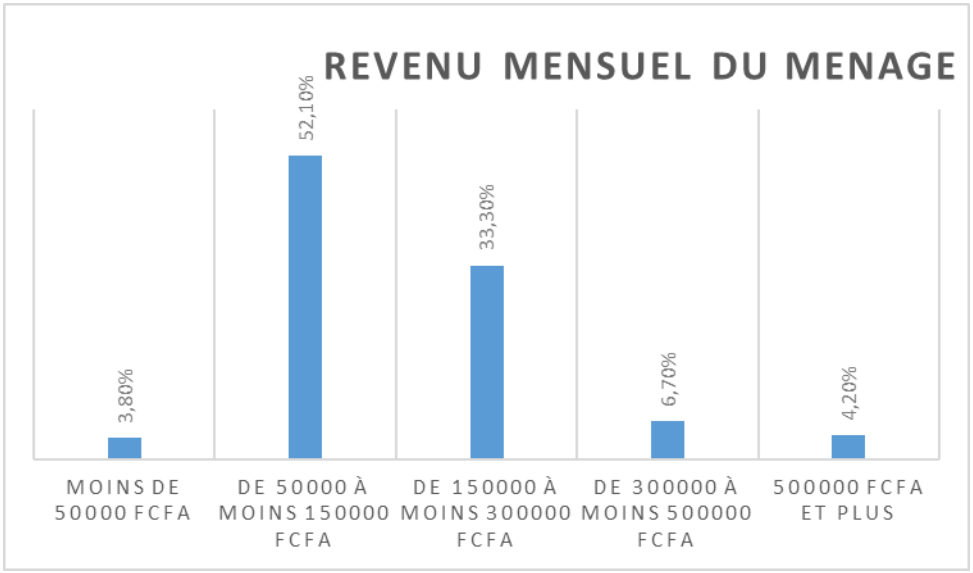
Le Graphique 13 montre les professions de la population étudiée. Cela ne traduit pas l'effet montrant que la commune de Diass est rurale, car le secteur tertiaire est le plus développé avec le commerce qui est de 25,4 %, des ouvriers occupant 14,2 %, des ménagères pour 15 %, des retraités avec 10,8 %, des agriculteurs, des fonctionnaires, des chômeurs, des artisans, des chauffeurs, des élèves/étudiants, des éleveurs, boulangers, respectivement 10 %, 7,1 %, 4,2 %, 4,2 %, 3,3 %, 2,9 %, 2,1 %, 0,4 %, 0,4 %. Aucun pécheur n'a été recensé. Dans un milieu rural, la tendance serait d'avoir plus d'individus travaillant dans le secteur primaire que dans le tertiaire. C'est parce que l'agriculture et l'élevage y sont les activités dominantes. Mais la mondialisation et la proximité des villes de Dakar, Thiès et Mbour ont impulsé des dynamiques à Diass, notamment dans le mode de vie des populations. Cela explique ces tendances et l'émergence de métiers plus ou moins modernes en milieu rural. Ici, on peut noter que cela est dû à la forte polarisation de la région de Dakar ainsi qu'à l'attraction de l'AIBD.



GRAPHIQUE 13: PROFESSION DES PERSONNES ENQUETEES

Conception : Mame Cheikh Ngom, étude monographique et stratégique de la commune de Diass, page 47
Source : données enquêtes

S'agissant du revenu mensuel des ménages, 52,1% des ménages (voir Graphique 14) disposent d'un revenu compris entre 50 000 et moins de 150 000 FCFA, ce qui représente un revenu très moyen compte tenu de l'importance des dépenses à effectuer au quotidien. Pour 33,3 % de cette population, les revenus sont plus acceptables et compris entre 150 000 et 300 000 FCFA. Ceci permet de davantage faire face à la cherté des besoins sociaux, d'avoir accès à des commodités et à un meilleur niveau de confort. De 300 000 à moins de 500 000 FCFA, on note 6,7 % de la population, quand 4,2 % disposent d'un revenu supérieur à 500 000 FCFA. A l'autre bout de l'échelle, les 3,2 % vivant avec moins de 50 000 FCFA ne pourront jamais surmonter les coûts de la vie quotidienne.



GRAPHIQUE 14: REVENUS MENSUELS DES MENAGES A DIASS

Conception : Mame Cheikh Ngom, étude monographique et stratégique de la commune de Diass, p. 48
Source : données enquêtes

- *L'éducation et la formation professionnelle*

La commune dispose de 24 écoles élémentaires dans les 16 villages et 2 cases des Tout-petits à Kirène et Bandia. Au niveau du moyen général, elle a 7 Collèges d'Enseignement moyen dans les villages de Bandia-Sessene, Boukhou, Diass, Toglou, Thicky, Dagga et Kirène. Les villages de Diass et Toglou ont des lycées. Le préscolaire privé est présent de même que les 10 écoles coraniques (daara) de type traditionnel. L'éloignement des lycées est décrié par les populations qui en réclament d'autres dans les villages enclavés. Deux lycées ne suffisent pas pour les 16 villages sinon il se posera toujours des problèmes d'hébergement et de prise en charge. À Diass et Boukhou, les familles d'accueil souffrent, car les tuteurs font face à des prises en charge élevées de nourriture et de logement. La construction d'autres lycées peut régler le problème de la desserte et les dures conditions des élèves orientés et de leurs tuteurs. C'est un réel problème qui affecte les villages disposant de lycées dans la zone. D'ailleurs, ceux qui viennent des autres villages finissent par abandonner leurs études à cause des conditions difficiles de prise en charge et/ou d'hébergement. L'absence d'écoles de formation professionnelle publiques ou privées oblige les jeunes à migrer vers Thiès, Mbour ou Dakar pour y poursuivre leurs études dans des filières professionnelles.

Un article de l'Agence Presse Sénégal (2021)[64] présente un état de la situation : *« Le directeur général du Conseil sénégalais des chargeurs (COSEC), Mamadou Ndione, a invité dimanche, les entreprises implantées dans la commune de Diass (Mbour, ouest), à accompagner l'éducation afin de contribuer à la promotion de l'excellence dans la zone. ''J'exhorte les entreprises implantées à Diass, à davantage accompagner l'éducation afin de contribuer à promouvoir l'excellence. Ces entreprises doivent mettre la main à la pâte pour appuyer l'éducation'', a-t-il notamment exhorté. Il a lancé cet appel lors de la deuxième édition de la cérémonie de récompense des nouveaux bacheliers de la commune de Diass dont il est l'initiateur. Les six bacheliers récompensés ont reçu des ordinateurs, des tablettes, des livres et des enveloppes financières. ''Aujourd'hui, Diass est bien servie en termes d'entreprises qui ont une dimension sous régionale. Je verrais bien demain que celles-ci s'engagent à garantir, pour cinq ans, la dotation de bourses d'études à dix ou vingt meilleurs bacheliers pour leur permettre d'exceller'', a-t-il*

[64] Agence Presse Sénégal (2021) Sénégal-Éducation. Diass : les entreprises invitées à accompagner l'éducation pour promouvoir l'excellence (voir : https://fr.allafrica.com/stories/202108300489.html.

souhaité. Selon lui, l'idée de récompenser les meilleurs bacheliers répond à un souci de promouvoir l'excellence et de créer une ''saine émulation'' chez les jeunes apprenants. ''Nous voulons donner un signal fort aux autres élèves pour qu'ils excellent, parce que c'est le culte de l'excellence qui permet de créer l'émulation. Aujourd'hui, le Sénégal compte beaucoup sur le capital humain, un des trois piliers du Plan Sénégal Émergent (PSE)'', a rappelé Ndione ».

Les écoles de la commune de Diass reçoivent chaque année des dons en fournitures scolaires provenant des industries de la place dans le cadre de leur politique de RSE (Responsabilité Sociale des Entreprises). Celles-ci, dont en premier lieu les Ciments du Sahel, s'engagent à construire des salles de classe et les murs de clôture des écoles, à réhabiliter les tableaux et à équiper les bureaux du personnel pédagogique.

- *La santé de la population et l'accès aux soins*

La commune dispose de 6 postes de santé à Diass, Thicky, Boukhou, Kirène, Toglou-sérère et Dagga et de 13 cases de santé. Ainsi, elle assure une bonne desserte en infrastructure sanitaire (voir Photo 24). Chaque poste de santé a au moins un Infirmier Chef de Poste (ICP), aidé par des matrones et des agents de santé communautaires. Les cases de santé disposent d'un personnel spécifique. Les problèmes rencontrés sont relatifs au manque d'équipements adéquats et de personnels qualifiés et aussi à l'insuffisance des ambulances dans les structures sanitaires. Les pathologies les plus fréquentes enregistrées au niveau des postes de santé sont : le Paludisme, la Bilharziose et les maladies diarrhéiques. Les autres infrastructures sanitaires sont les cabinets privés et les pharmacies.

Nous disposons d'une présentation de la situation décrite par Diass-Infos[65] : *« Affecté à Diass depuis 2015, M. Diouf a sorti un registre de maux dès son arrivée, il a constaté plusieurs manquements « je trouve déjà le local très petit pour une population comme celle de Diass, avance-t-il. La population ne cesse d'augmenter de jour en jour. Dans les normes, une ville comme Diass mérite plus de considération. L'ICP a trouvé anormal d'hospitaliser les patients parfois au couloir par manque de salles de soins « nous sommes attristés par cette situation, nous n'avons pas assez de lits pour les patients et*

[65] À Diass, le don de poste de santé de la banque islamique du Sénégal en soin intensif le 6 septembre 2019. Par Khalil Dame Diop /Diass-Infos : « Pendant une demi-heure avec l'infirmier chef de poste de santé de Diass ».

l'équipement du poste est très limité nous ne disposons pas de certains matériels pour pouvoir prendre soin de nos malades c'est difficile à expliquer », a déploré l'ICP. En fait, le poste a besoin de l'aide venant des bonnes volontés, car l'heure est grave. Jadis, le personnel a complètement affaibli le poste, puisqu'il y a que deux fonctionnaires « je suis obligé de venir à mes heures de repos sinon ça risque d'être compliqué, a déclaré monsieur Diouf. Très pris, il hausse les épaules et continue ; « C'est le poste qui paie l'électricité et l'eau, en outre, l'État nous a complètement ruinés avec son système : les enfants de 0 à 5 sont pris en charge gratuitement. Ce système a causé une dette inestimable, moi-même j'ai oublié la dette exacte, a-t-il avancé ». Pour le cas des transferts de patients, l'ICP trouve que Diass devrait dépasser ce niveau ; pour les cas d'urgence, on est obligé de les transférer puisque nous ne disposons pas de ce matériel ; comment faire ? », s'interroge-t-il ».



PHOTO 24: LA MATERNITE DU VILLAGE DE DIASS
Source : le site de Diass Infos.

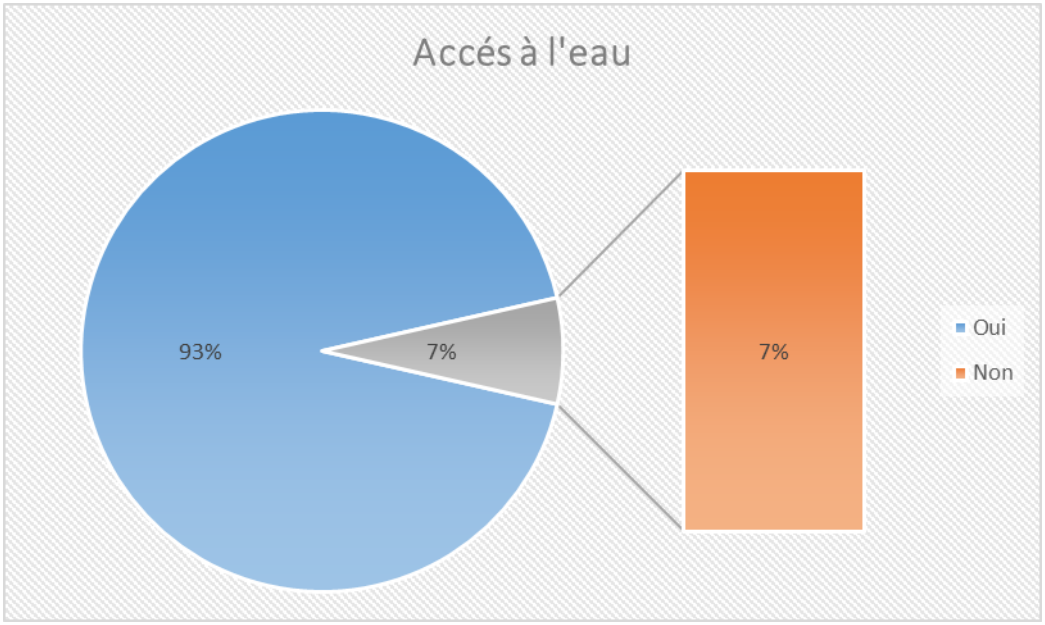
- *L'approvisionnement et l'accès à l'eau potable*

C'est la principale préoccupation des femmes de la commune qui se livrent chaque matin à des corvées dans certains villages. Dans les gros villages comme Diass, les populations bénéficient des branchements individuels de la SDE devenue Sen Eau tandis que les autres villages sont branchés à des réseaux d'eau alimentés par des forages. Les puits sont

toujours utilisés dans certains villages comme Bandia et les hameaux. Cependant, le problème de l'alimentation est inhérent à la baisse de la pression pendant des jours et à des coupures d'eau répétitives, ce qui oblige certaines familles à faire des veillées pour attendre la venue de l'eau.

Dans tous les villages, le cri de coeur est le même. L'eau est devenue une « denrée » rare dans cette localité où les nappes du Maerstrichtien sont presque apparentes. Toutefois, les enquêtes ont montré que 92,9 % de la population s'approvisionne en eau potable à partir du système de distribution de l'eau par des opérateurs privés. Mais, 7,1 % de la population s'approvisionnent en eau potable à partir des puits et des forages (voir Graphique 15).

Les techniciens de la DGRPRE s'interrogent encore sur le transport de l'eau et sur les modes d'exploitation, de production et d'approvisionnement. Puisque l'usine Keur Momar Sarre 2 est installée à cinq kilomètres de la commune, les populations expriment leurs vœux de pouvoir accéder aux branchements sur les réseaux de la Sen Eau.



GRAPHIQUE 15: MENAGES AYANT ACCES A L'EAU
Conception : Mame Cheikh Ngom, étude monographique et stratégique de la commune de Diass, p. 55
Source : Données enquêtes

Les résultats des enquêtes montrent que 3,2 % de la population s'approvisionnent en eau par des bornes-fontaines. Ceux qui ont accès au réseau de la SDE ne sont pas nombreux et représentent 7,6 % de la population. Cependant, 74,1 % de la population s'alimentent à

partir des forages et 15,1 % d'entre elles continuent toujours de fréquenter les points d'eau traditionnels (les puits) (voir Photo 25).

La gestion des eaux par des sociétés privées est très décriée par les populations. Elles assuraient la gestion à travers une structure dénommée Association des Usagers du Forage (ASUFOR). Mais depuis 2020, cette gestion de l'eau des forages est dévolue à une société privée et met en colère toutes les populations. En riposte à cette décision, elles organisent des marches de protestation et réclament leur branchement au grand réseau de la Sen eau. Un texte de Diass-Infos[66] fournit là aussi des indications sur le contexte : *« Le village le plus célèbre du Sénégal grâce à son eau se trouve dans une situation contradictoire. Kirène a un problème de gestion de son eau. Ses populations digèrent mal le passage de l'ASUFOR à Aqua Tech. Hier, lors d'une marche organisée avec les de Bandia Sessene et de Mbambara, les populations ont crié leur désaccord à la cession de leur forage privé à Aqua Tech*[67]*. Seulement, en regardant la vie difficile que nos mamans mènent, cela nous encourage chaque jour dans notre lutte contre la mauvaise gouvernance : manque d'eau potable, manque d'hôpital, manque d'école et manque d'assistance dans tous les domaines* ».

[66] Texte copié de la page Facebook de Diass-Infos Radio TV ; le portail d'informations de Diass sur le Net. Voir la source : « Problème d'eau à Kirène : les populations Kirène disent non AQUATEC chassent ses agents ». Écrit par Idy Niang le jeudi, 3 Décembre 2020. https://www.mbour.info/societe/item/8646-probleme-d%E2%80%99eau-a-kirene--les-populations-kir%C3%A8ne-disent-non-auqatech-et-chassent-ses-agents.html



PHOTO 25: LES PROBLEMES DE LA CORVEE D'EAU A DIASS
Source : Facebook de Diass-Infos Radio TV : le portail d'informations de Diass sur le net

- *Présentation des données économiques*

L'agriculture est essentiellement pluviale et saisonnière et se pratique aux alentours des villages et des concessions. Elle est en association avec le maraîchage et l'arboriculture qui sont des activités génératrices de revenus. Elle est orientée vers des spéculations céréalières (arachide, mil, maïs, sorgho). La culture de l'arachide est aujourd'hui pratiquement abandonnée à cause de la baisse des rendements agricoles. L'aubergine, la pastèque et les haricots sont devenus les cultures de rente. Le maraichage concerne surtout le périmètre maraicher de Van Oers qui s'est installé dans la commune depuis les années 2006 et les groupements de femmes (GIE). L'arboriculture est un secteur vivant à Diass surtout avec la création de variétés gustatives. Elle est dominée par les espèces comme les pamplemoussiers, les manguiers, les orangers, etc.

L'agriculture, principale activité économique, tend à disparaitre dans la commune de Diass. Avec l'arrivée de l'AIBD qui occupe 8 000 ha, les surfaces cultivables ont nettement été réduites. De plus, ces dernières années, avec les changements climatiques favorisant la baisse de la pluviométrie, les paysans ne se soumettent plus aux activités

agricoles. Il y a aussi d'autres facteurs comme la fertilité des sols, l'installation des usines d'extractions de carrières qui est une source de pollution entrainant une baisse de la production agricole, mais aussi la destruction des champs par les troupeaux des éleveurs, etc. La zone a connu un rétrécissement notable des terres agricoles exploitées localement, dû principalement aux multiples projets de l'État.

L'élevage a été longtemps pratiqué par les populations de la commune. Aujourd'hui, seulement 33,3 % de la population pratiquent l'élevage et il est de type traditionnel. C'est une activité étroitement liée à la culture parce que concernant en général les bovins, les ovins, les caprins et la volaille. Ce secteur connait d'énormes difficultés à cause du manque de pâturage avec la baisse de la pluviométrie, le vol de bétail, l'absence du parcours pour le bétail avec l'implantation de l'AIBD qui oblige les troupeaux à rentrer dans les champs des agriculteurs entrainant ainsi des conflits et à migrer vers d'autres horizons. Par contre, d'autres ont vendu leurs troupeaux à cause de l'arrivée de l'AIBD et préfèrent s'adonner à d'autres activités comme la maçonnerie.

Le commerce est une activité qui devient de plus en plus notoire dans la zone surtout dans les villages situés sur la route nationale. Cette activité s'organise à travers un réseau de magasins et de boutiques dans les villages. Il est aujourd'hui pratiqué surtout par les femmes qui s'installent le long de la route nationale pour vendre des fruits, des feuilles de kenkéliba et de l'eau fraiche. Avec l'arrivée de l'AIBD, on remarque aussi la création de nouvelles boutiques comme les quincailleries, les agences immobilières et les multiservices. Mais l'enclavement de certains villages constitue un frein pour le développement de ce secteur.

La cueillette est pratiquée, particulièrement, par les femmes de la localité. Elles vont régulièrement à la forêt pour la recherche de bois morts destinés à des tâches ménagères. La cueillette des feuilles de kinkéliba fait partie de l'apanage des femmes qui s'adonnent à sa commercialisation aux abords des grandes voies de communication comme la RN1. Mais cette activité de survie tend à disparaitre progressivement à cause de la construction de l'aéroport AIBD et de ses externalités, en plus des opérations de déforestation. Il s'y ajoute le caractère extraverti de l'économie locale sous l'influence des mutations socio-spatiales.

Les emplois salariés sont de plus en plus notoires dans la zone. La commune de Diass, du fait de sa proximité avec Dakar, Thiès, Mbour, mais aussi avec l'existence des carrières qui sont nécessaires pour les constructions va favoriser l'installation d'unités industrielles par exemple les Ciments du Sahel pour l'exploitation de ces dernières. La plupart des jeunes de la commune travaillent dans les industries pour subvenir à leurs besoins, notamment à la SIAGRO.

- *Présentation des données institutionnelles*

La commune est une collectivité locale, personne morale de droit public. Elle regroupe les habitants du périmètre d'une même localité composée de quartiers et (ou) de villages unis par une solidarité résultant du voisinage, désireuse de traiter leurs propres intérêts et capable 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. Le conseil municipal par ses délibérations, le maire par ses décisions, par l'instruction des affaires et l'exécution des délibérations, concourent à l'administration de la commune.

Le maire est le représentant de la collectivité locale. Il est assisté par les adjoints dans l'ordre de leur élection. La commune est autonome et dispose de ressources financières propres pour son fonctionnement. Ainsi, des services sont mis en place pour une bonne gestion de la localité.

La liste des présidents de conseil rural et de maires de la commune de Diass se présente comme suit :

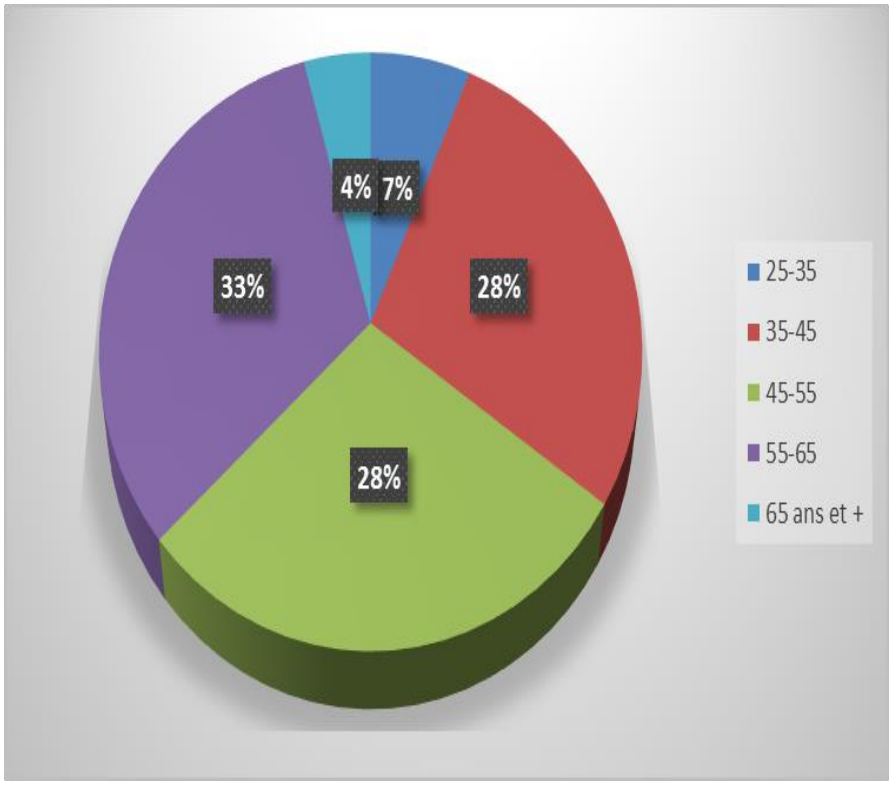
- Adama Seck (1972-1982)
- Arona Faye (1982-1996)
- Woulimata Thiao (1996-2001), 1re femme PCR du Sénégal.
- Aliou Samba Ciss (2001 à nos jours) : 1er Maire de la Commune.

Le conseil municipal est composé de 46 conseillers, dont 21 femmes. C'est l'organe délibérant de la commune et son rôle est d'assurer :

- L'examen et le vote du budget et des modifications ;
- Le vote des délibérations à caractères financiers (taxes, conventions, etc.) ;
- Le suivi de l'exécution du budget **;**

- L'adoption du compte administratif.

Le Maire est l'organe exécutif de la commune, il est assisté par ses deux adjoints dans l'ordre de leur élection. Les femmes sont maintenant fortement représentées au sein du conseil.



GRAPHIQUE 16: REPARTITION PAR AGE DES CONSEILLERS DE LA COMMUNE DE DIASS EN 2019
Conception : *Mame Cheikh Ngom*
Source : Enquête PDC/Cabinet Web Work Consulting

Le Graphique 16 montre que la majorité des conseillers a plus de 45 ans et les personnes âgées de 55 à 65 ans y sont bien représentées (33 %). L'enquête a révélé aussi que cette majorité est dominée par des retraités. Participer à la gestion de la commune demande du temps et de la passion. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle les jeunes de 25 à 35 ans y sont faiblement représentés (7 %). Avec la dynamique actuelle, notamment les remous sociaux qui mettent au front les jeunes (les conflits sociaux), il faut s'attendre au renversement de la tendance lors de prochaines élections avec une forte présence des jeunes.

Un extrait de l'entretien (réalisé le 28 janvier 2020) avec M. Ciss, Directeur de cabinet du Maire et doctorant en droit à l'UCAD : *« Le Maire Cheikh Diouf a si bien compris cette*

problématique qu'il s'est engagé à promouvoir la jeunesse de la commune en amorçant une dynamique et en les impliquant dans sa politique. Il a renouvelé le personnel et a recruté beaucoup de jeunes dans le cadre de l'exécution de sa politique de développement territorial »,

Les commissions techniques du conseil sont au nombre de quatorze, même si certaines peinent à se réunir. D'autres commissions font appel à des experts pour comprendre les enjeux de la mission et des tâches qui leur sont dévolues. Pour rappel, le Maire est le Président de toutes les commissions du conseil. Pour assurer le bon fonctionnement du conseil municipal, il serait mieux de miser sur des conseillers aux bons profils et sur ceux disposant d'une bonne expérience professionnelle. Cela pourrait éviter le clientélisme et orienter les enjeux de la gestion, surtout celle des finances qui assure la survie de la collectivité territoriale. Le budget de la collectivité locale est faible et varie d'une année à l'autre.

Années	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**
Budget	642 438 680	815 290 000	751 000 000	762 100 000	968 950 000
Recette de fonctionnement	410 951 340	545 290 000	522 000 000	532 100 000	670 000 000
Recette d'investissement	231 487 340	270 000 000	229 000 000	230 000 000	298 950 000
Dépense de fonctionnement	410 951 340	545 290 000	522 000 000	532 100 000	670 000 000
Dépense d'investissement	231 487 340	270 000 000	229 000 000	230 000 000	298 950 000

TABLEAU 43: BUDGETS DES 5 DERNIERES ANNEES DE LA COMMUNE DE DIASS
Source : *Mairie de Diass*

Les prévisions budgétaires de la commune passent de 642 438 680 FCFA en 2014 à 815 290 000 FCFA en 2015, soit une augmentation considérable de 172 851 320 FCFA. De 2015 à 2016, on remarque une baisse de 64 000 000 FCFA. Mais entre 2017 et 2018, les prévisions du budget ont considérablement augmenté, représentant en valeur absolue 206 850 000 FCFA (voir Tableau 43). Cette situation est favorisée par l'AIBD, les industries, les spéculations foncières et la croissance démographique.

Il y a de cela deux décennies, la communauté rurale de Diass n'était pas bien connue même si les versants des plateaux de Thiès décoraient son paysage rural que le voyageur pouvait contempler. C'était un espace rural dominé par un cordon de massifs qui attirait particulièrement les géologues intéressés par les caractéristiques géomorphologiques du horst. Avec son relief plus ou moins accidenté et ses réserves foncières constituées en général de forêts classées et de zones pionnières, les zones d'altitude étaient, cependant, réservées à la faune et aux parcours du bétail. Personne ne pouvait imaginer que cette campagne, non loin de Dakar, traversée par la route nationale N°1 et située entre Rufisque et Mbour, était susceptible de devenir un pôle de développement attractif et compétitif. Or, voilà aujourd'hui que la commune de Diass devient un cas d'école dans les relations dialectiques entre la ville et la campagne.

Diass plonge notre réflexion dans les enjeux des mutations socio spatiales, engendrées par les effets de la périurbanisation, la gentrification, la planification spatiale et l'aménagement du territoire. Sa proximité avec les grands centres urbains de Dakar, Thiès et Mbour et la disponibilité de ses terres à usage agricole et pastoral constituent maintenant les moteurs d'une conurbation sans précédent qui inscrit la commune de Diass au cœur d'un système urbain en pleine transformation. Cette assertion se confirme par la réalisation du plan directeur d'urbanisme qui la transforme en une plaque tournante où se réalisent les projets d'envergure du Plan Sénégal émergent. C'est dans ce contexte de planification du développement et de l'agglomération du Grand-Dakar que des projets structurants sont programmés sur 75 % des terres de Diass, selon l'avis du Maire.

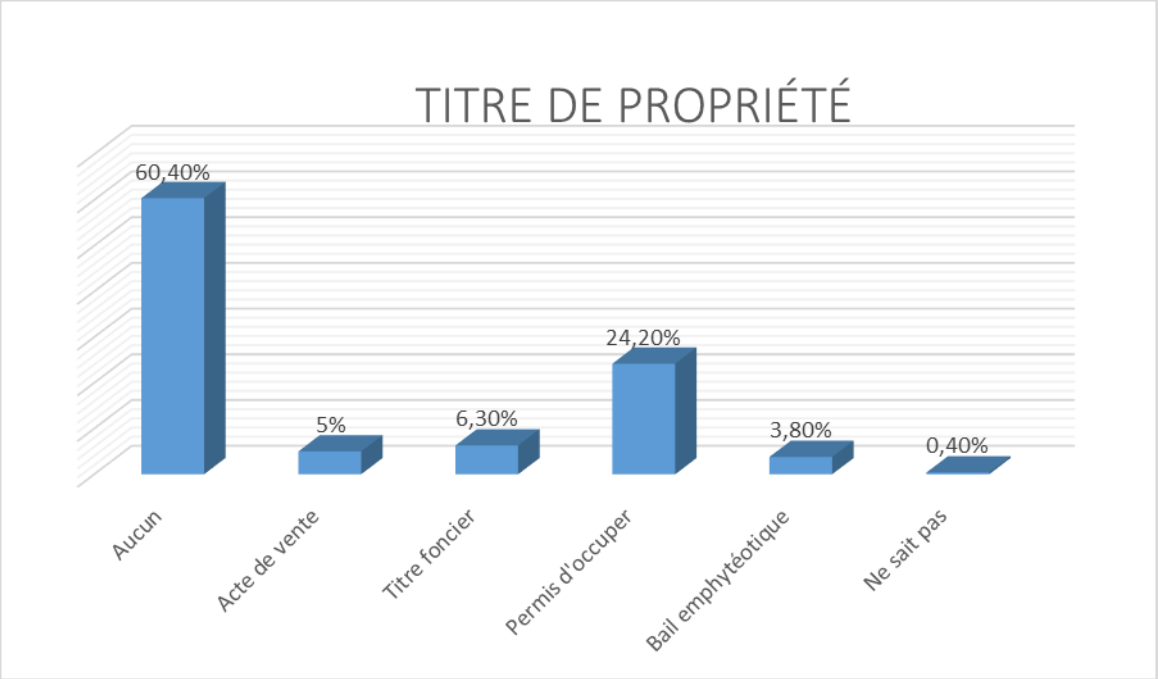
Si la construction de l'aéroport AIBD, des autoroutes à péage, des pôles urbains, de la zone économique spéciale intégrée, de la ville nouvelle, etc., mobilisent autant de financements, il est aussi évident qu'elle reconfigure l'espace rural et compromet l'avenir des paysans autochtones. Ce paradoxe relevant du volontarisme d'État a engendré des tensions et des conflits fonciers que l'étude cherche à comprendre à travers l'exploitation des données du diagnostic territorial.

1.1.2. Analyse des données du diagnostic territorial de Diass

- **L'occupation du sol**

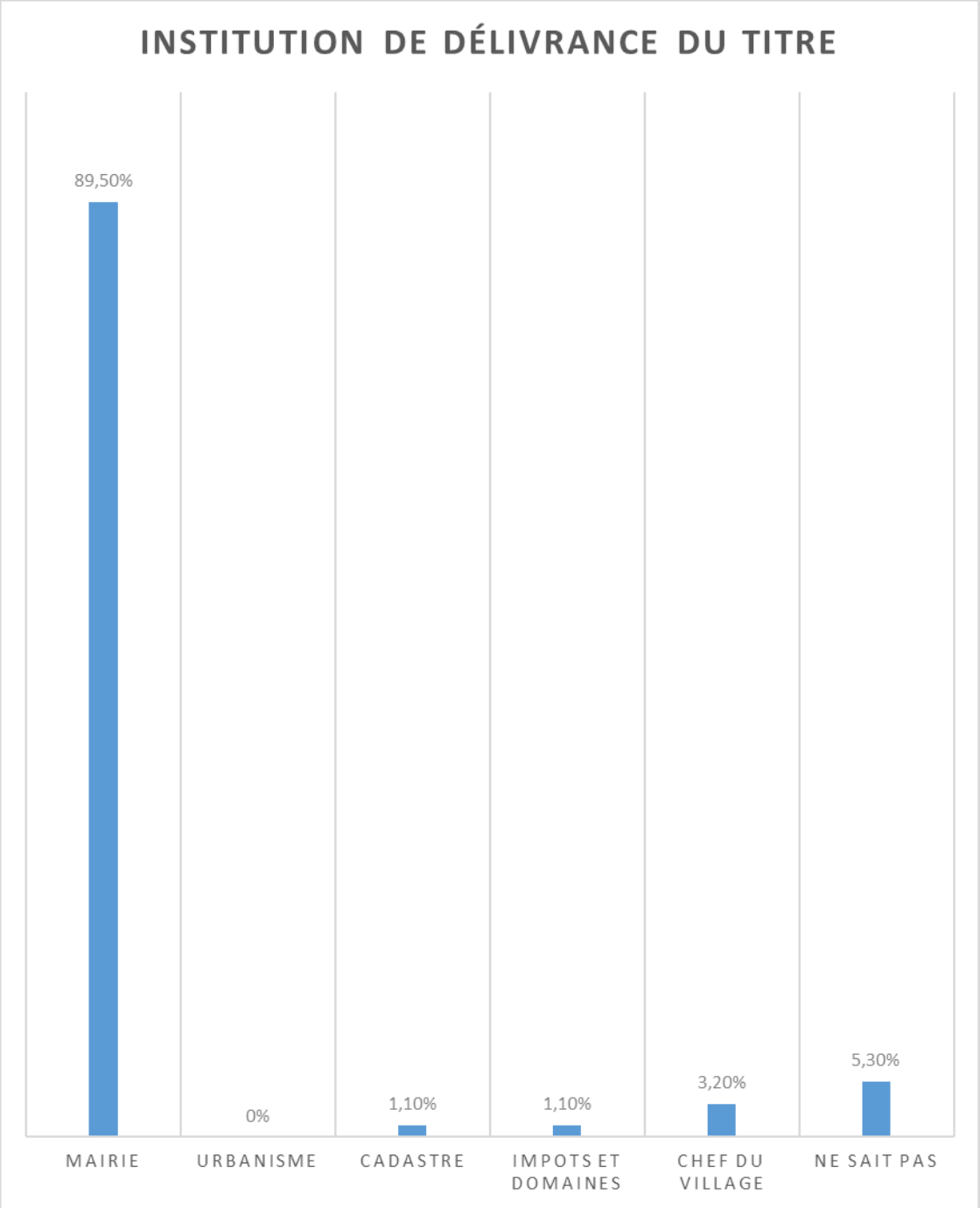
Les personnes enquêtées, lors de notre travail de terrain, se sont prononcées sur leur date d'installation au niveau de leurs villages respectifs. Les résultats de ces enquêtes ont montré que 37 % sont venus habiter à Diass entre 1990 et 2020. Cela montre que le solde migratoire est fortement alimenté par l'arrivée de nouveaux occupants qui pourrait faire basculer les tendances démographiques. En effet, 24,6 % de la population situent leur arrivée dans le village à l'époque coloniale ; c'est-à-dire entre 1900 et 1960. Il est évident qu'avec la peste, et les guerres, les mouvements de population étaient très fréquents. Cependant, il faut émettre des réserves sur ces résultats, car les autochtones ne maîtrisent plus l'histoire de leurs localités. La plupart de ces villages sont d'âge séculaire. Cette assertion se confirme, car 9,2 % de la population ont répondu à la question sur la date de création de leurs villages par « je ne sais pas ».

En zone rurale, la régularisation foncière est devenue très problématique. La question relative au titre foncier n'a fait que confirmer cette affirmation, car 60,4 % des ménages ne disposent pas de titre de propriété. Néanmoins, 24,2 % des ménages ont déclaré qu'ils détiennent des permis d'occuper, 6,3 % des titre fonciers et 3,8 % des baux emphytéotiques (voir Graphique 17). Il est évident que les populations répondent aux questions de nos enquêteurs sans avoir des connaissances en droit de l'urbanisme. Elles ne font pas la différence entre les différents titres de propriété existants. Une analyse foncière rapide nous permettra de voir s'il y a des permis d'occuper dans la zone. Des baux et des titres fonciers y sont délivrés, mais très timidement, car cela relève d'une cession du patrimoine foncier de l'État à titre précaire, partiels ou définitifs. Pour entreprendre des démarches de transformation d'un terrain TNI (Terrain non Immatriculé), il faut disposer d'abord d'un titre de propriété dûment délivré par le maire à la suite d'une délibération. C'est ce titre de propriété qui sera déposé au niveau de l'urbanisme pour avoir la régularisation et la demande de bail avant le titre foncier.



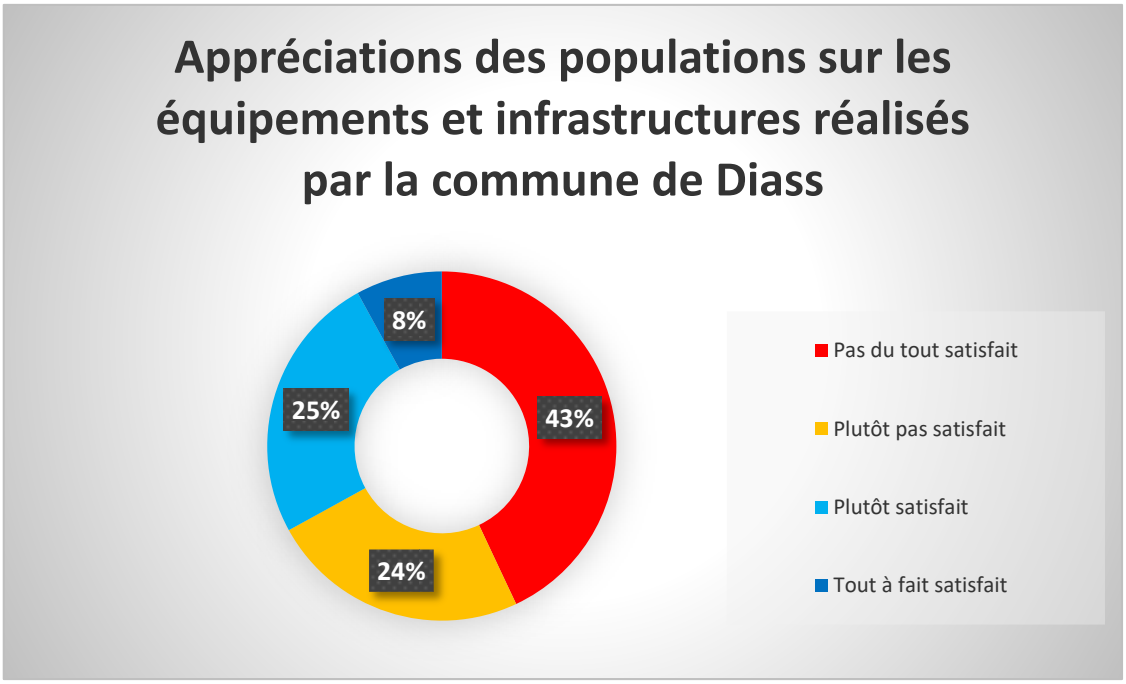
GRAPHIQUE 17: TITRES DE PROPRIETE DES PERSONNES ENQUETEES
Conception : Mame Cheikh Ngom, étude monographique et stratégique de la commune de Diass, page 49
Source : données enquêtes

Depuis l'acte III de la décentralisation, il revient de droit aux collectivités territoriales de délivrer un titre de propriété. Au niveau de la commune de Diass, ils sont délivrés par la mairie (89,5 %), par le chef de village (2,2 %), par le cadastre (1,1 %), par les impôts et domaines (1,1 %) et dans 5,3 % des cas, la source de la délivrance n'est pas connue (voir Graphique 18).



GRAPHIQUE 18: INSTITUTIONS CHARGEES DE LA DELIVRANCE DES TITRES FONCIERS
Conception : Mame Cheikh Ngom, étude monographique et stratégique de la commune de Diass, page 50
Source : données des enquêtes

Le Graphique 19, intitulé satisfaction au niveau des équipements et des infrastructures, évoque la sensibilité des ménages à la qualité et au nombre des infrastructures et au niveau des équipements. On note 43 % pas du tout satisfaits, 25 % plutôt satisfaits, 24 % plutôt pas satisfaits et 8 % tout à fait satisfaits.



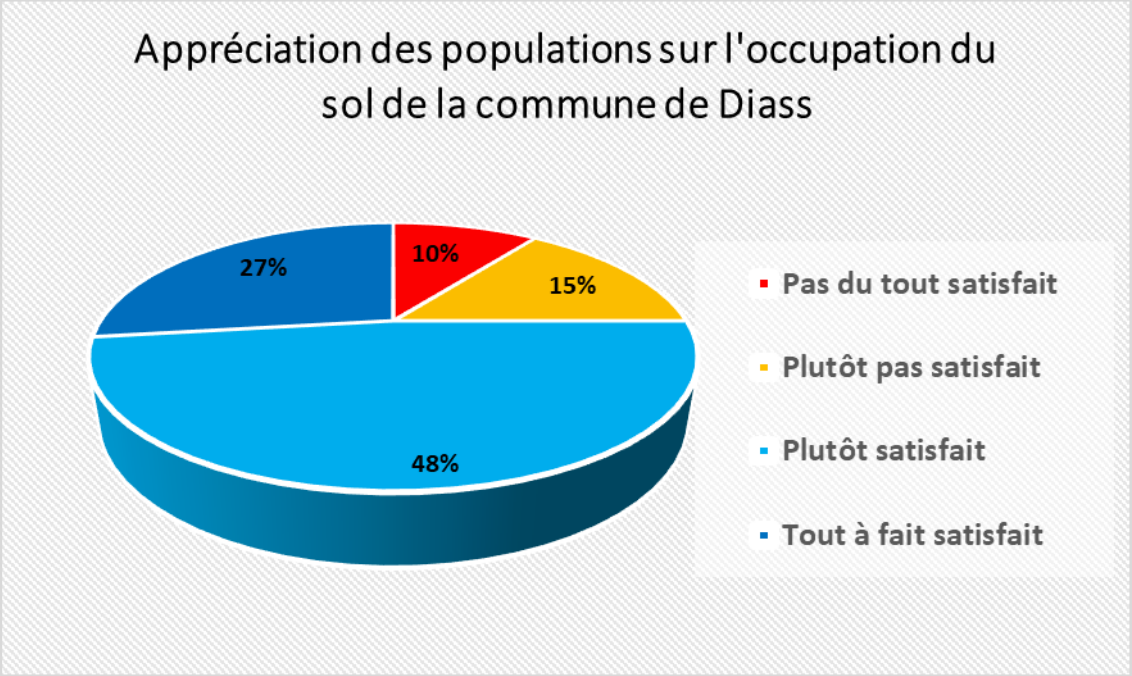
GRAPHIQUE 19: NIVEAU DE SATISFACTION SUR LA DISPONIBILITE DES EQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES
Conception : Mame Cheikh Ngom, étude monographique et stratégique de la commune de Diass, p. 50
Source : données enquêtes

La perception des ménages sur l'occupation du sol est montrée par le Graphique 20 avec 47,9 % plutôt satisfait, suivis de 26,7 % tout à fait satisfaits, 15 % plutôt pas satisfaits et 10,4 % pas du tout satisfaits. Cela laisse naître la conclusion cherchant à savoir s'il existe trop ou pas de litiges fonciers au niveau de cette localité de Diass.

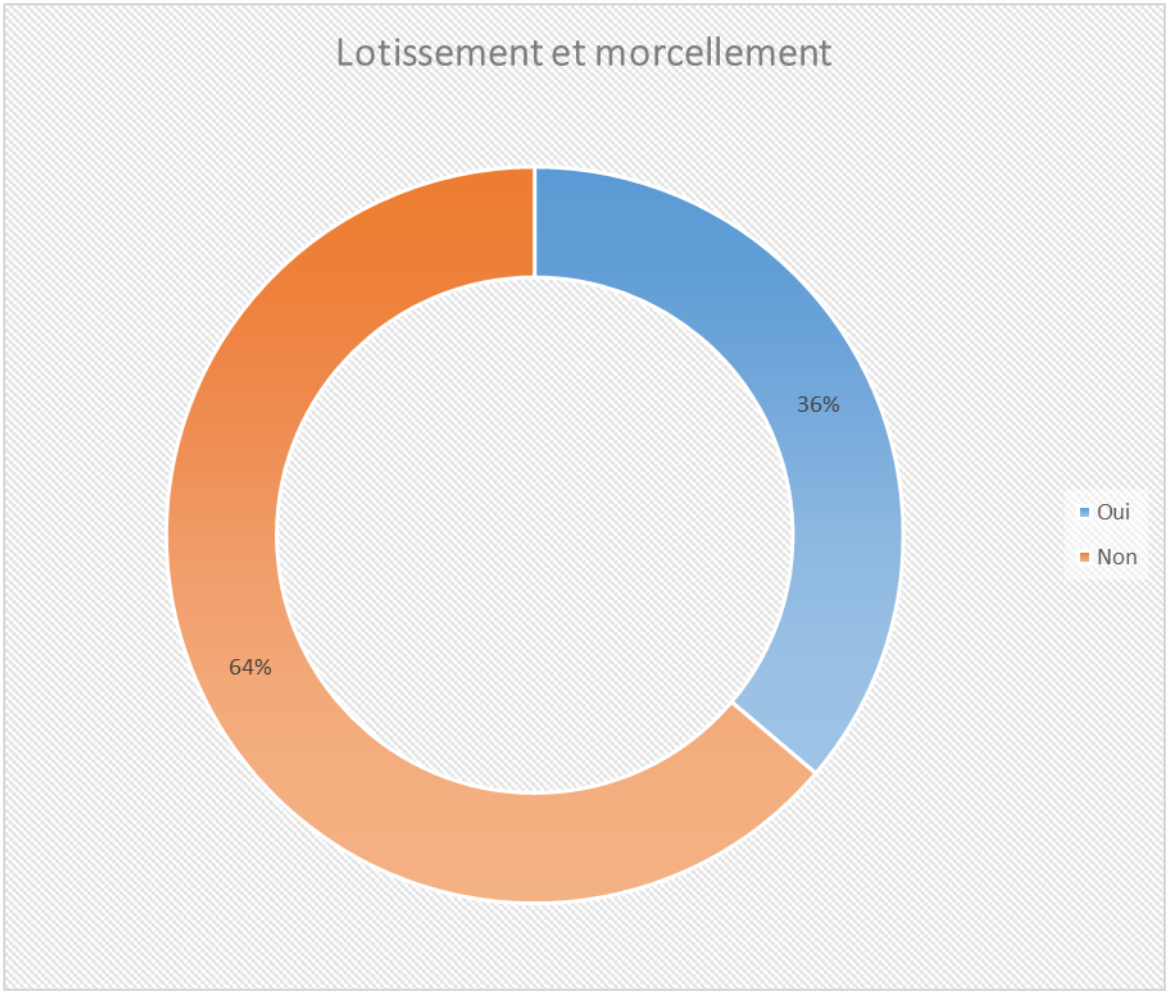
Le lotissement constitue l'opération ayant pour effet l'aménagement de l'équipement et la division en lots d'une ou de plusieurs propretés foncières. Il est fait par respect au droit de l'urbanisme avec au préalable un certificat de lotir sur un terrain constructible. Par contre, le morcellement dont il est question est le découpage des terres de cultures en parcelles d'habitation. Il est souvent fait par le propriétaire terrain, avec la complexité des autorités locales. Ainsi, il est ressorti des enquêtes de terrain que 63,8 % des ménages ont procédé au moins à un morcellement contre 36,3 % qui déclarent avoir conservé leurs champs (voir Graphique 21).

Les morcellements à Diass soulèvent beaucoup de polémiques et de contradictions parce que les paysans et les autorités locales se renvoient mutuellement la responsabilité. Si les paysans affirment que les autorités locales leur demandent de morceler rapidement leurs champs avant qu'ils ne fassent l'objet de délibération, les autorités locales, quant à elles,

affirment que la décision de morcellement relève souvent des paysans. En réalité, ce sont les courtiers qui proposent aux paysans la possibilité de monnayer leurs terres. Malgré tout, la « main » des autorités y est visible, car elles exigent illicitement aux paysans un quota de parcelles après le morcellement. Ces révélations sont rejetées par les autorités locales de la commune de Diass qui affirment que les morcellements se font par la voie officielle. Si les morcellements ont permis d'artificialiser des champs et augmenter la surface bâtie de la commune alors ils ont enrichi certaines personnes (conseillers et courtiers) à Diass.

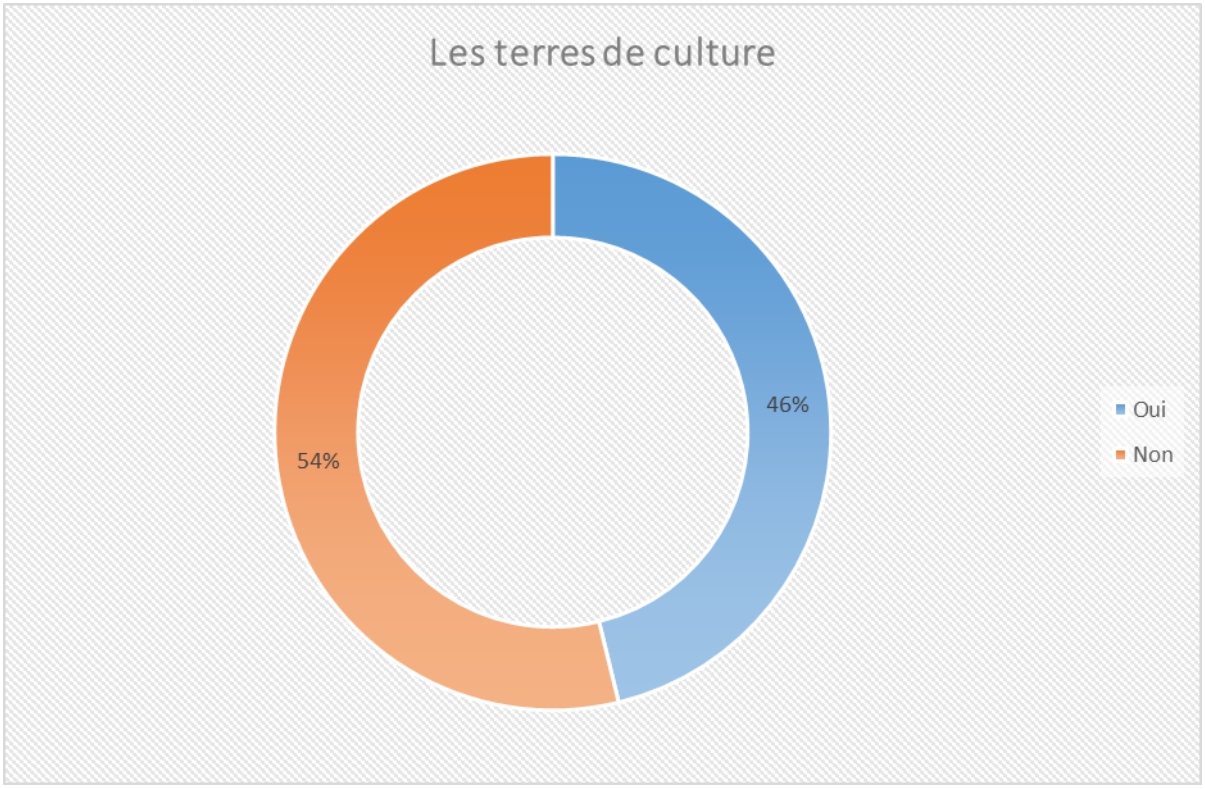


GRAPHIQUE 20: NIVEAU DE SATISFACTION SUR L'OCCUPATION DU SOL
Conception : Mame Cheikh Ngom, étude monographique et stratégique de la commune de Diass, page 51
Source : données enquêtes



GRAPHIQUE 21: PERSONNES ENQUETEES AYANT MORCELE LEURS CHAMPS
Conception : Mame Cheikh Ngom, étude monographique et stratégique de la commune de Diass, p. 51
Source : données enquêtes

Dans les zones rurales, auparavant, les ménages pratiquaient l'agriculture de subsistance d'autant plus que la plupart des ménages possédaient un champ. Maintenant, la tendance est inversée à cause des aléas qui affectent l'agriculture sénégalaise, et qui ont pour noms : la dégradation du sol, la baisse de la production agricole, le manque de politique agricole réelle, le manque de terres cultivables ou de bras, etc. Cependant, nous avons dans la commune de Diass 46 % de ménages qui ont au moins un champ et 54 % qui n'en disposent pas (voir Graphique 22).

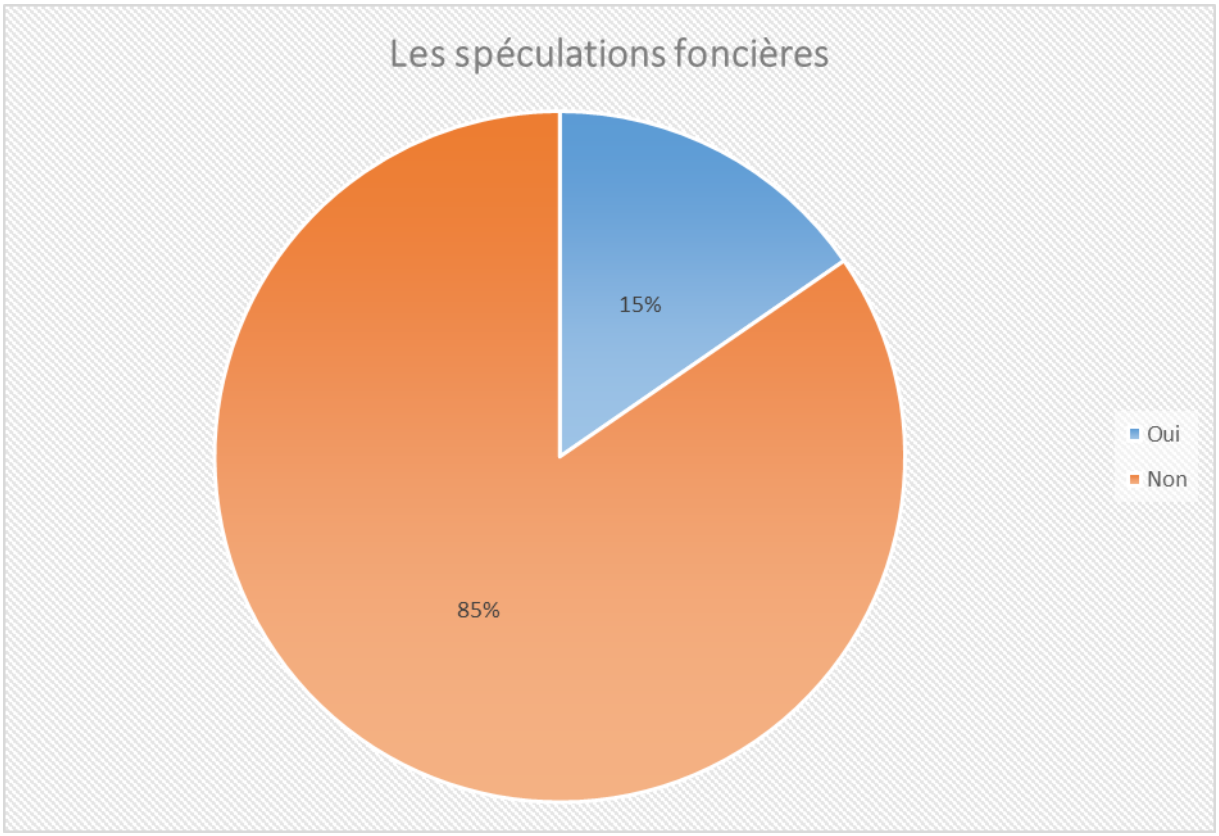


GRAPHIQUE 22: PERSONNES ENQUETEES DISPOSANT AU MOINS D'UN CHAMP
Conception : Mame Cheikh Ngom, étude monographique et stratégique de la commune de Diass, page 52
Source : données enquêtes

La situation foncière de la commune de Diass révèle que 81,1 % des ménages ont hérité des terres de cultures de leurs ancêtres (cette gestion traditionnelle de la terre était bien reconnue par le droit coutumier, appliqué sur le foncier par le pouvoir colonial français, mais elle est remise en question par la loi de 1964 portant création du domaine national), 9,9 % des ménages ont eu des terres sous forme de don, 8,1 % des ménages ont acheté leurs terres et 0,9 % des ménages ont emprunté leurs terres de culture à des tiers. Cette dernière est différente du fermage ou du métayage. Ceux qui prêtent leurs champs sont soit des héritiers jeunes ou de vieux dignitaires qui ont plusieurs terres. Cependant, l'absence de contrat écrit soulève des conflits, notamment après la mort du bailleur ou de l'acquéreur.

Les données du terrain renseignent sur le nombre de ménages ayant procédé, au moins, à la vente d'un champ. À ce propos, 85 % des ménages déclarent n'avoir jamais vendu de champs alors 15 % des ménages soutiennent le contraire. Ces spéculations foncières ont montré que le prix à l'hectare est passé de 500 000 FCFA en 2010 a 40 000 000 FCFA en

2020. Il s'y ajoute que seuls 15% des ménages enquêtés ont été victimes d'expropriation alors que Diass a accueillie les grands projets de l'Etat dont l'aéroport AIBD..

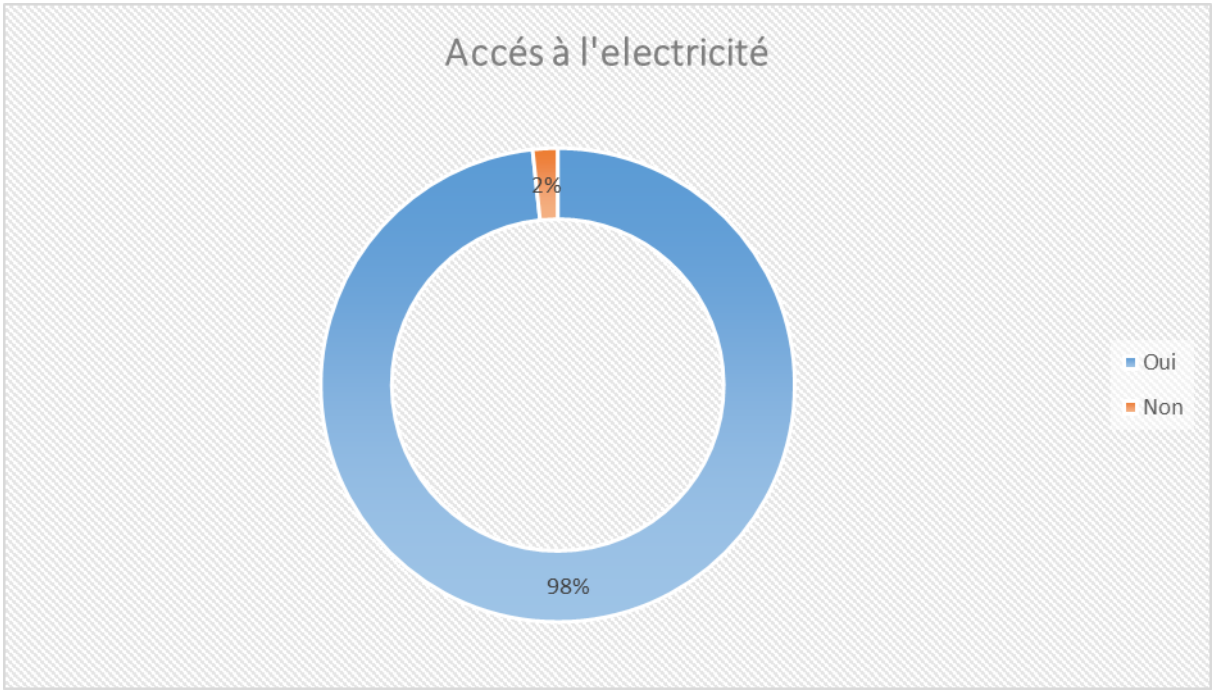


GRAPHIQUE 23 : MENAGES AYANT VENDU AU MOINS UN CHAMP (SPECULATIONS FONCIERES)
Conception : Mame Cheikh Ngom, étude monographique et stratégique de la commune de Diass, page 53
Source : données enquêtes

L'expropriation consiste à faire de quelqu'un un ex-propriétaire. L'étude évoque que 85 % des répondants n'ont pas subi cet acte juridique. Par contre, 15 % des ménages ayant un terrain ont été expropriés (voir graphique 23).

- **Accès aux services de base**

Par rapport à l'accès à l'électricité, 98 % des répondants ont comme mode d'éclairage l'électricité, quand seulement 2 % d'entre eux n'en disposent pas (voir Graphique 24). Sur ce plan précis, on note les efforts consentis par l'État du Sénégal dans le cadre de sa politique d'électrification rurale et aussi des améliorations dans le domaine de l'éclairage public. L'accès à l'électricité est très important dans cette localité, car il limite les recours aux bois morts, à l'abattage des arbres villageois, à la déforestation et au déboisement qui s'accentue.



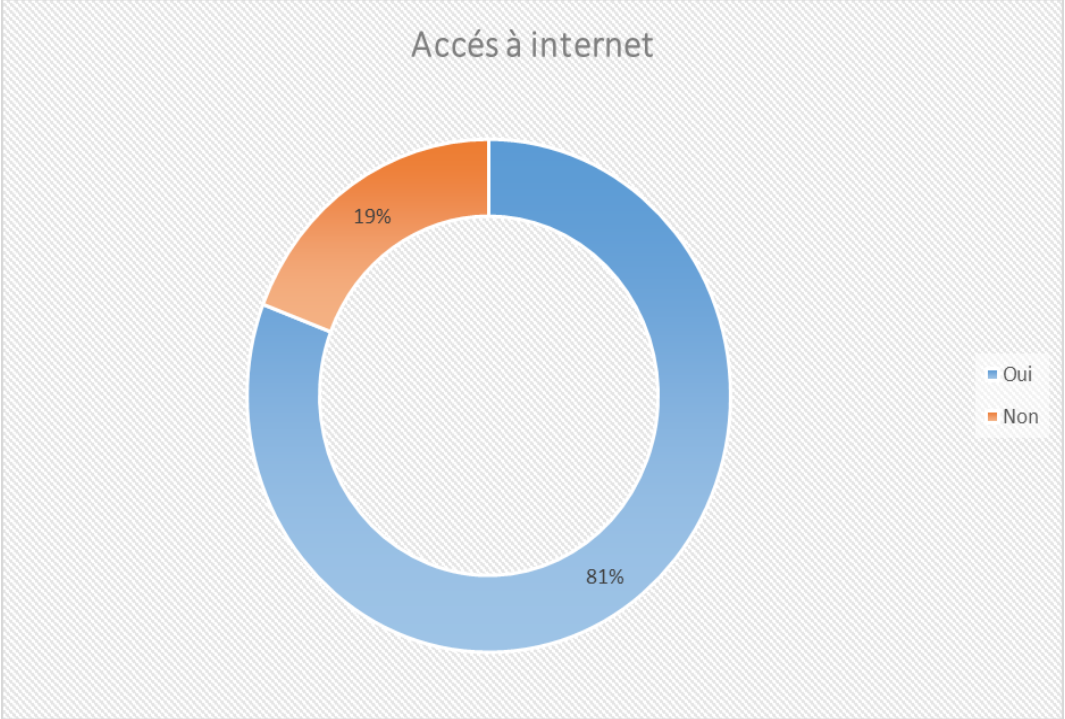
GRAPHIQUE 24: MENAGES AYANT ACCES A L'ELECTRICITE
Conception : Mame Cheikh Ngom, étude monographique et stratégique de la commune de Diass, page 54
Source : données enquêtes

C'est la principale préoccupation des zones périurbaines. Ainsi, le professeur Lat Soucabe Mbow disait dans un de ses cours de licence en 2000[68] que *« l'étalement urbain ou rural entraine forcément l'émergence de nouveaux quartiers, réguliers ou irréguliers, en plus des besoins de raccordement aux réseaux existants »*. D'autre part, la croissance démographique conduit vers une nécessité de prise en charge des ordures. La gestion des ordures fait partie des compétences transférées aux collectivités locales. Au regard de ce que la gestion des ordures peut générer comme revenus (la collecte, le recyclage, l'incinération et l'exploitation du biogaz), elle se fait partout dans un cadre intercommunal. En effet, 85 % des répondants affirment qu'il n'existe pas un système de collecte des ordures au niveau de la commune. C'est un des principaux défis à relever par le prochain édile de la commune. Seuls 15 % disent qu'ils ont un système de collecte des ordures. Ce qu'il faut comprendre de ces derniers c'est l'existence de dépotoirs d'ordures. Cela peut provoquer l'insalubrité avec comme exemple les dépôts sauvages d'ordures.

[68] Extrait du cours de géographie urbaine que Pr Lat Soucabé MBow dispensait en Licence au département de géographie de l'UCAD en 2000

- **L’accès à l’Internet**

À l’heure actuelle de la mondialisation et la globalisation des économies, l’Internet est devenu incontournable. Aussi bien en milieu urbain qu’en milieu rural, l’accès à Internet est devenu la principale préoccupation des pouvoirs publics au Sénégal. *Le numérique au Sénégal a connu une croissance fulgurante ces dernières années, particulièrement durant cette pandémie qui a ralenti bon nombre d’activités, mais a quand même contribué à l’accessibilité de l’information de masse. En effet, le Sénégal dispose d’un très bon réseau local et international de transmission. En 2017 déjà, le poids de l’économie numérique du PIB était estimé à 3.3%. Que ça soit l’usage des médias sociaux, le commerce en ligne, alors la connectivité est devenue une activité non négligeable qui occupe une bonne partie de la vie des Sénégalais*[69]. Cette assertion montre que l’Etat du Sénégal fait des efforts pour atteindre un seuil de couverture numérique plus satisfaisant. Cependant, des disparités sont notées dans l’accès aux services d’Internet, car les espaces urbains sont plus couverts que les espaces ruraux en numérique. Ainsi, à Diass, 81 % des ménages ont accès à l’Internet et 19 % n’y ont pas accès voir Graphique 25).



Graphique 25 : MENAGES AYANT ACCES A L'INTERNET
Conception : Mame Cheikh Ngom, étude monographique et stratégique de la commune de Diass, p. 56

[69] Voir : https://noisydigital.com/les-chiffres-du-numerique-en-2021-au-senegal/

SOURCE : DONNEES ENQUETES

1.1.3. RAPPORTS DE TERRAIN SUR L'ÉTUDE MONOGRAPHIQUE ET STRATÉGIQUE DE LA COMMUNE DE DIASS, RÉALISÉE EN 2020, PAR LE GROUPE DE RECHERCHES EN DÉCENTRALISATION ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

1.1.3.1. Le rapport de Pathé Kontheh

Les 28, 29, 30 et 31 janvier de l'année 2020, des enquêtes ont été réalisées à Diass, respectivement dans les villages de Ngaam, Gandoul, Toglou wolof, Boukhou, Raffo et Samkedji. Le Maître d'œuvre est le GREDAT, sous la direction de Dr Mame Cheikh Ngom et sous la supervision de Messieurs Mouhamadou Siby et Mansour Thiongane. L'objectif est de faire le Diagnostic territorial et l'étude monographique de la commune de Diass.

Le quartier Ngaam :

Dans ce quartier, 12 personnes ont été interrogées. Parmi elles figurent le chef de quartier Abdou Seck et l'ancien chef de quartier Omar Diouf. Nous avons commencé notre premier questionnaire à 13 h 07 et avons terminé le dernier à 18 h 17. Ainsi à travers ces enquêtes, nous avons recueilli les informations suivantes :

Aujourd'hui, Ngaam fait partie des quartiers les plus peuplés et les plus étendus de la commune de Diass. Fondé par Demba Diaouma Faye originaire du quartier de Koubit, parrain de l'école primaire de Ngaam, le quartier Ngaam prend son site initial auprès de l'actuel site des cimetières de ce quartier. Le nom de ce quartier est inspiré d'un arbre appelé Ngaam dans le dialecte du sérère Safène. Cet arbre doté d'une valeur historique et symbolique reste très efficace dans le traitement de certaines maladies et dans l'excitation à l'appétit.

Spécifiquement habité par des Sérères Safène et des musulmans, Ngaam dispose d'une école primaire, d'une école arabe. Les populations ont un accès à l'eau et à l'électricité dans les ménages. Les principales activités sont l'agriculture à travers l'emploi des femmes et des jeunes dans la société de Van Oers, la maçonnerie et le transport urbain. Cependant, malgré son étendue, Ngaam présente un vide en infrastructures scolaires, sanitaires, socio-culturelles et de transport qui expose les populations à de nombreuses difficultés. Ce village est victime d'une occupation irrégulière, de problèmes d'éclairage

public, d'un taux de chômage élevé et de l'absence d'un marché. Les populations de Ngaam ont aussi exprimé leur exclusion par rapport à la gestion municipale. Toutes les personnes interrogées ont demandé le départ du maire et exhortent le maire qui sera prochainement élu de se rapprocher de la population et de leur construire un poste de santé, la route qui relie à Diass, un marché, une mosquée et de permettre la régularisation de leur champ.

Le village de Gandoul :

Dans ce village, 5 personnes ont été interrogées parmi elles figure le chef du village. Ainsi à travers ces enquêtes, nous avons recueilli les informations suivantes : Selon les personnes interrogées, le village de Gandoul a été fondé vers les années 1806 par Gothiel Diop qui est originaire de Diobass-Sérère. Le nom de ce village est inspiré d'un Djinn appelé Gandoul venu du Diobass qui a recommandé au fondateur de ce village de s'installer dans cette terre paisible et prospère.

Ce village où habitaient en majorité des Sérères Safène musulmans, abrite des terres fertiles avec une population qui s'activent en majorité dans l'agriculture et la maçonnerie et le transport. Gandoul dispose d'une école primaire et coranique, une case de santé, une ONG (ADTERT) qui s'implique dans la réduction de la vulnérabilité aux inondations et dans le financement des femmes.

Par rapport à la gestion municipale, les populations déclarent que le maire les a appuyées dans la clôture de l'école et la construction de la case de santé. Ainsi si les uns pensent que le maire doit continuer ses projets d'autres sont plus critiques.

Dans tous les cas, elles souhaitent la dotation de leur case de santé en ressources humaines et matérielles, la construction de la route Diass-Gandoul, le financement des femmes et l'emploi des jeunes dans les entreprises en place

Le quartier de Toglou-Wolof :

Dans ce quartier, 7 personnes ont été interrogées. A travers ces enquêtes, nous avons recueilli les informations suivantes : selon les personnes interrogées, le quartier Toglou-Wolof a été fondé par Ngekelew ngelew vers les années 1900. Ce quartier habité en majorité par des Sérères Safène musulmans et des Wolofs (étrangers), une école primaire

et coranique, une case de santé, un lycée, un collège, une usine d'eau. La population de Toglou s'active en majorité dans l'agriculture, la maçonnerie, le transport et le commerce.

Ce quartier présente un manque en infrastructures, sanitaires, socio-culturelles, de transport et de marché. Il est victime d'une occupation irrégulière, des problèmes liés à l'éclairage public, au chômage et à l'absence d'un marché.

Par rapport à la gestion municipale, les populations déclarent que le maire les a appuyées dans la clôture de l'école et la construction de la case de santé. Ce sont les raisons pour lesquelles la majeure partie des personnes interrogées souhaite un second mandat au maire pour qu'il puisse continuer ses projets. Cependant, ils ont exprimé leurs besoins comme la construction de la route Toglou-Wolof - Diass, d'un marché, des centres socioculturels.

Le quartier de Boukhou :

Le nom de ce quartier renvoie à quelqu'un qui est digne honnête, qui ne vole jamais. Dans ce quartier 12 personnes ont été interrogées dans les quartiers de Los, Boukhou-Centre, Dingue. Les personnes enquêtées nous ont livré les informations suivantes :

Boukhou est doté d'une case de santé, une école primaire et coranique, un collège, un cimetière, un garage. Il est traversé par la route nationale RN3, habité par des Sérères Safène musulmans qui s'activent en majorité dans l'agriculture, le transport et la maçonnerie.

Il est confronté à un manque d'eau, une occupation anarchique, une irrégularité foncière des champs, un problème d'éclairage public, le chômage des jeunes et le manque de financement des femmes, une vulnérabilité à la pollution de l'air.

Par rapport à la gestion municipale, la majorité des populations s'indigne du manque de réalisations du maire et réclame un autre maire, lettré et capable de prendre en charge les préoccupations des populations. Elles attendent du maire prochainement élu l'aménagement d'un cimetière, la construction d'un marché, des routes qui relient Boukhou avec les localités environnantes, l'acheminement de la construction de leur

mosquée, l'emploi des jeunes dans les entreprises se trouvant dans la commune, le financement des femmes.

Le village de Raffo :

Dans ce village 2 personnes ont été interrogées dans les localités de Tokoy et de Ndiayéne. Parmi elles figure le chef du village. Ainsi à travers ces enquêtes nous avons recueilli les informations suivantes :

Le nom de Raffo renvoie un dépeuplement qui s'est produit à la suite d'une maladie qui a provoqué beaucoup de ravages dans ce village. Raffo est un petit village doté d'une école primaire et coranique, mais désenclavée de Diass et Popenguine. Dans ce village, seules deux personnes ont été interrogées, notamment aux quartiers Tokoy et de Ndiayenne. Parmi ces personnes à enquêter figure le chef de village. Le nom de Raffo renvoie un déguerpissement intervenu à la suite de l'expansion de la peste des années 1946. Raffo est un petit village de la commune de Diass, mais il est doté d'une école élémentaire et d'une école coranique, avec une position excentrée par rapport à Diass.

Le village souffre d'un manque d'eau potable, d'équipements et d'infrastructures, de pistes praticables en période d'hivernage et de spéculation foncière. Ces populations sont frustrées de la gestion du maire qui ne prend pas en charge leurs principales doléances. Elles revendiquent une régularisation des terres par la municipalité, le désenclavement du village par des équipements et surtout des infrastructures routières.

Les populations de Raffo revendiquent une régularisation de leurs terres, le désenclavement de leur village, leur dotation en équipement et en infrastructures.

Par rapport à la gestion municipale, après avoir exprimé leur insatisfaction par rapport aux réalisations du maire dans leur village qui se résume à la clôture de l'école et à l'aménagement de la route en latérite, la population réclame le départ du maire.

Le village de Samkedji :

Au total, 5 personnes ont été interviewées dans les quartiers de Diacksao et Kanhan-Daly (la maison de Daly). Il est ressorti de ces enquêtes de terrain que les principales activités économiques du village sont l'agriculture, la maçonnerie et le transport. Toutefois, il faut

noter que l'agriculture est fortement concurrencée par les agro-industries, en particulier, l'agro-industrie Van Oers, qui utilise la main-d'œuvre locale, en particulier les femmes.

Le nom du village signifie en wolof « Diam Xédj » qui renvoie à une zone d'amodiation. Samkedji dispose d'une école élémentaire, d'un collège d'enseignement moyen et d'une carrière de l'OMC (Organisation mondiale du commerce). Malgré tout, Samkedji est confronté à un manque d'équipements et d'infrastructures, en plus des problèmes liés à l'insécurité foncière et la vulnérabilité des ressources naturelles due à la pollution de l'air. À propos de la gestion municipale, les habitants de Samkedji expriment leurs déboires.

Difficultés rencontrées :

Certaines personnes prenaient ces enquêtes comme un sondage politique pour les prochaines élections municipales, raison pour laquelle elles ne voulaient pas dire ce qu'elles attendent. D'autre étaient sceptiques et nous demandaient une justification de l'autorisation de la mairie ou du département de Géographie.

Par ailleurs, l'enclavement de certains villages comme Gandoul et Raffo a provoqué des dépenses supplémentaires non prévues à travers la location de voitures, motos ou de longues marches qui provoquent à leur tour un dérèglement budgétaire et un épuisement physique.

Le manque de relais dans certains quartiers comme Boukhou a aussi été une contrainte pour interroger certaines personnes qui attendent toujours l'avis de ces personnes ressources.

De plus, certaines personnes ont perçu les enquêtes comme une perte de temps, car des enquêtes précédemment effectuées dans ces localités n'avaient pas porté leurs fruits.

1.1.3.2. Le rapport de Khoudia Ndong

Nous avons passé quatre jours d'enquêtes durant lesquels nous étions dans la commune de Diass plus précisément aux villages de Diass (au quartier Garage), Kandam, Thicky, Bandia-Mbambara et Sessene.

Le 28 janvier 2020 était notre premier jour d'enquête à Diass, dans le quartier de Garage :

Notre enquête s'était déroulée entre 12 heures et 18 heures avec 10 questionnaires. J'ai eu à interroger 10 chefs de ménages dont 5 hommes et 5 femmes, et leurs réponses étaient similaires.

De par leurs dires, le quartier s'appelle garage parce qu'il se trouve près de la route. La plupart des habitants sont originaires de Diass et sont des Sérères. On peut noter aussi la présence des autres ethnies. Il y a la présence de plusieurs infrastructures publiques, dont les écoles (primaires collèges et lycée), un poste de santé, une route, une mosquée. L'eau et l'électricité sont présentes aussi même si elles ne sont pas suffisantes. À part quelques services sociaux de base, les populations sont confrontées à de nombreux problèmes parmi lesquels on peut noter une absence d'un système de collecte des ordures ménagères, des coupures d'eau et d'électricité, des problèmes d'assainissement, des problèmes environnementaux causés principalement par la présence des carrières et entreprises dans la zone. La majeure partie des gens a été victime d'une confiscation foncière qui est due en partie à l'implantation de l'AIBD

Malgré l'installation de plusieurs usines et entreprises la moitié des jeunes est au chômage. Ces entreprises n'investissent pas dans la gestion du village où elles sont implantées. La gestion municipale laisse à désirer, les populations militent pour un changement.

Le 29 janvier, deuxième jour d'enquête, village de Kandam :

Les enquêtes se sont déroulées entre 12 h 30 et 17 h et sont administrées à 12 ménages. Le village de Kandam se trouve dans la partie extrême de la commune de Diass. Ses premiers habitants sont les sérères Safi, mais aujourd'hui le Peul y est l'ethnie dominante. Le village était très enclavé, mais avec la construction de la RN1 (Route Nationale N°1) il se développe de part et d'autre de cette voie routière. Depuis les inondations de Dakar en 2005, Kandam accueille de nouveaux habitants en provenance de la capitale.

Les problèmes notés à Kandam sont plus préoccupants que ceux de Diass parce que dans ce village il y a que des bornes fontaines pour approvisionner les populations en eau, d'ailleurs il y a une famille peule qui possède un forage et c'est grâce à cette activité qu'ils peuvent assurer leurs dépenses quotidiennes. Dans une de mes enquêtes un chef de concession m'a affirmé qu'il dépense chaque jour 2 000 francs CFA pour avoir de l'eau.

On peut signaler l'absence de marché, de collège, de lycée (une école privée primaire moyenne et secondaire est présente) et la seule structure sanitaire qui s'y trouve appartient à des protestants. Les problèmes sont les mêmes que ceux notés à Diass, même si les habitants sont moins impactés par l'implantation de l'AIBD. Le chômage reste toujours à l'ordre du jour malgré la présence de plusieurs usines (Prodas, Plaisir et Van Oers). Les problèmes environnementaux sont toujours présents et la gestion municipale fait défaut.

30 Janvier 2020 troisième jour d'enquête, au village de Thicky :

À Thicky, j'ai commencé mon enquête à 12 h et j'ai terminé à 17 h 15. C'était le jour d'enquête le plus difficile. Thicky est plus reculé que les autres villages. Le village de Thicky a été créé il y a longtemps par Ndioupoub et Niolep. Thicky était un village qui se trouvait en Casamance et certains de ces habitants avaient migré vers ce lieu. C'est pourquoi ils lui ont donné le nom de Thicky. Le village est composé principalement de Sérères Safène musulmans. C'est un lieu où la concentration humaine est plus importante, car la majeure partie des concessions compte plus de 10 enfants. Les habitants sont diminués financièrement et la plupart sont des agriculteurs. On y trouve deux écoles élémentaires et un collège d'enseignement moyen. Les habitants réclament un lycée alors qu'il faut au préalable trois CEM. Pour le moment, les lycées de Diass et Boukhou polarisent les CEM des autres villages. Il y a par ailleurs la présence d'un poste sanitaire. Les problèmes de Thicky sont plus nombreux. On peut noter les problèmes environnementaux causés par la présence des carrières et par conséquent, il en résulte des pollutions. Il y a aussi la pollution sonore produite par des gros porteurs. Contrairement aux autres villages, les industries présentent dans la zone investissent dans le social surtout dans le secteur de l'éducation, car elles fournissent chaque année des fournitures scolaires et construisent des salles de classe (cimenterie du Dangote et du Sahel). En venant à Tchiky, on remarque une route très abimée. Les problèmes sont identiques à ceux des autres villages enquêtés, à savoir le manque d'infrastructures pour l'accès à l'eau et à l'électricité, une absence de marché et de site de dépôt d'ordures. La gestion communale est la même que dans les autres villages.

Le fait le plus marquant est l'exploitation de Van Oers sur les habitants particulièrement les femmes (plus de 10 heures de travail en étant debout avec une courte pause sous les

rayons de soleil et un salaire journalier très minime. Les habitants reprochent à Van Oers d'avoir pris leurs terres sans les avoir dédommagés, et ce avec la complicité de la mairie.

Vendredi 31 janvier 2020, quatrième jour d'enquête, village de Bandia (Bambara et Sessene) :

J'avais commencé non enquête en premier à Bandia Sessene avant 12 h avec 4 questionnaires. La première remarque que j'ai faite concernait le paysage, avec la présence de plusieurs baobabs avec un paysage magnifique et c'est à partir de ces baobabs que le nom Sessene est né. Sessene est en effet le nom du fruit d'un baobab.

C'est un village séculaire du XVIIe siècle, crée par Yapap Maam originaire de Malicounda-Sérère, Dioye Siir venu de Sipane et de Dak Waan Diane de Tenn-Toubab. L'implantation du village de Bandia a été rendue possible grâce à la découverte d'une source naturelle. Mais le tarissement de cette source conduira les populations à creuser plusieurs puits dans le temps. La première école élémentaire du village se nomme Demba Ndione et la case de santé est fonctionnelle depuis 1999. On note aussi la présence d'un collège.

Les problèmes de Bandia Sessene sont identiques à ceux des autres villages : coupures d'eau et l'électricité, un poste de santé mal équipé, des routes bitumées de mauvaise qualité, le chômage des jeunes, des problèmes financiers. Les chefs de ménages ne disposent pas de titres de propriété, car ils estiment que c'est un héritage de leurs parents. La présence des carrières constitue une menace pour l'environnement avec la pollution de l'air rendant ainsi les sols moins fertiles pour les activités agricoles qui sont très présentes dans la zone.

Dans l'après-midi, j'étais à Bandia-Bambara qui se trouve à quelques mètres de Sessene où j'ai eu à effectuer trois questionnaires. Les premiers habitants étaient des Bambaras, c'est pourquoi on l'appelle Bandia-Bambara. Dans tout le village, on note la présence d'une seule école primaire mal clôturée, une case de santé et aussi une école coranique (plus de 50 élèves). On peut également remarquer la présence d'une diversité ethnique (les Wolofs, les Pulaar et les Sérères). Les populations font toujours face aux mêmes problèmes que ceux des autres villages.

J’ai eu à passer quatre jours sur le terrain, chaque jour j’ai fait des enquêtes dans chacun de ces villages (Diass, Kandam, Thicky et Bandia). Nos enquêtes ont fait ressortir des problèmes similaires dans tous les villages. Dans toutes ces communes, on note la présence d’un seul lycée, l’absence de centre de formation, un éclairage public et un système de collecte des ordures ménagères insuffisants. L’une des forces de la commune est la cohésion sociale, la tranquillité et la diversité ethnique. La commune de Diass est très convoitée par les usines, carrières et industries du fait du potentiel important de son sous-sol. Leurs implantations dans la zone sont plus néfastes que bénéfiques pour les habitants. Un grand remerciement à monsieur Ngom et à toute sa famille, à Mansour et Siby sans oublier les habitants de la commune, ils ont été très accueillants et disponibles.

1.1.3.3. Le rapport de Saliou Thiaw

Les enquêtes, réalisées dans le cadre de l’étude monographique et stratégique de Diass, ont débuté le mardi 28 janvier 2020 et ont pris fin le vendredi 31 janvier 2020. Elles se sont déroulées successivement dans les villages de Kirène et Mbayard.

À Kirène où nous nous sommes rendus le jeudi 30 dans quatre hameaux, Tembring, Kane-Ndiaye, Tak et Fouk, l’enquête s’est bien passée avec des populations très accueillantes et compréhensives. Au cours de la séance des questionnaires à administrer au niveau des concessions, nous avons recueilli beaucoup d’informations allant de l’impact des industries implantées dans la zone, en passant sur la gestion du maire de la commune notamment dans les quatre hameaux qui composent Kirène. De ces informations, on peut en citer quelques-unes qui nous ont été répétées à plusieurs reprises : toute la population se plaint des terres qui sont vendues par la mairie sans aucune possibilité de la faire reculer et des expropriations qui en découlent.

L’exemple le plus frappant vient de celui de Abdoulaye Thiaw, un septuagénaire qui dénonce ces 14 parcelles confisquées par la mairie, car dit-il, il avait suggéré un lotissement de 40 parcelles aux agents de la mairie et ils ont pris en échange cette part. Un ancien ouvrier du périmètre maraîcher de Van Oers dénonce les conditions difficiles de travail des employés, mais il a été licencié sans droit pour avoir soumis l’idée de mettre en place un syndicat des travailleurs. Il déplore leurs salaires de misère et interpelle le Maire au pouvoir depuis 17 ans. Malgré tout, les industries de la place font de bonnes réalisations dans le domaine de la responsabilité sociétale d’entreprise (RSE).

C’est le cas de l’usine d’eau minérale « Kirène », du périmètre maraîcher Van Oers et les Ciments du Sahel au niveau de la population locale comme l’achat de fournitures scolaires, de blouses et de matériels pédagogiques, mais aussi la fourniture de médicaments dans le district sanitaire tous les six mois.

Notre deuxième séjour dans la terre Safi s’est passé à Mbayard, une localité située au nord-ouest de Diass où on trouve le massif de Diass. Mon passage est marqué par le souci de jeunes très dynamiques et engagés, mais disent-ils le chômage est accentué dans la zone et l’État et la mairie ne font aucun investissement alors qu’ils abritent l’AIBD et plusieurs carrières. Ousseynou Gueye, un jeune libéré de l’armée, se plaint de son sort, car dit-il, il vient d’acquérir une formation en maçonnerie et peine à trouver un travail alors qu’il est responsable d’une famille élargie, à notre arrivée, sa Maman nous a suppliés de remonter ce qu’il se passe dans leur localité aux autorités.

Les revendications tournent autour de plusieurs axes et les plus fréquemment soulevées sont la construction d’une route pour désenclaver le village, trouver du travail pour les jeunes et aider les associations féminines à financer leurs projets.

L’étude monographique et le diagnostic de la commune de Diass nous a permis de connaitre la communauté sérère des Safène qui habite dans la région de Thiès, une communauté très enracinée dans leur culture et valeur traditionnelle. Cela nous a permis également de nous rapprocher auprès des populations pour recueillir leur cahier de doléances qui tourne autour de leurs conditions de vie, mais aussi et surtout de leur cohabitation avec l’AIBD et les nombreuses industries extractives minières et agroalimentaires avec tous les impacts notés au niveau de la société et de l’environnement.

1.1.3.4. Le rapport de Ngoné Sarr

Diass est une commune rurale située à environ 40 km au sud-est de Dakar, où est construit l’aéroport international Blaise Diagne. Elle dépend administrativement de l’arrondissement de Sindia du département de Mbour. La commune présente des caractéristiques physiques très attirantes et une population plus ou moins diversifiée. Son territoire est constitué par 16 villages. Avec un échantillon de 240 ménages, l’enquête s’est déroulée en quatre jours, dans 43 concessions. Les villages concernés par ces enquêtes sont Kandam, Thicky, Sakiraak et Bandia (Bambara et Sessene).

Nos enquêtes du premier jour eurent lieu dans le quartier de Sakiraak. Le quartier n'est pas loin du mur de clôture de l'aéroport de Diass. Notre échantillonnage dans ce quartier est limité à 11 ménages. Les informations recueillies auprès des populations nous ont permis de connaître les forces et les problèmes du quartier.

Selon les chefs de ménages interrogés le nom Sakiraak a pour origine « kou diekh am » le village est occupé en premier par des sérères cultivateurs. Avec le temps le quartier a grandi et des problèmes socio-économiques commencent à faire surface. Mais ces problèmes sont accélérés selon la population par l'installation de l'aéroport de Diass. La population ne cesse de grandir ce qui fait que Sakiraak perd de plus en plus ses terres. Parallèlement à ces pertes de terres, le quartier est confronté à un manque d'activités économiques. La plupart des champs sont vendus ou confisqués par la commune. L'insécurité aussi est très présente avec un manque d'éclairage public. Avec l'augmentation de la population, l'approvisionnement en eau devient de plus en plus difficile, car le quartier ne dispose que d'un seul forage.

Sur le plan politique, ces habitants ne sont pas satisfaits de leur maire (Alioune Samba Ciss) qui selon eux n'a pas fait beaucoup de réalisations là-bas. Le ramassage des ordures pose problème. Des voitures de ramassage ne sont pas mises à leur disposition. Le village manque aussi d'équipements et d'infrastructures. Le seul poste de santé dont ils disposent manque de matériel et de médicaments. Il n'y a pas de centre de formation et le quartier n'est pas loti. Mais les personnes interrogées nous font savoir que malgré tous ces problèmes, les habitants restent unis et solidaires. Ils s'entraident entre des groupements pour des financements de projets. Les enquêtes se sont bien déroulées les populations étaient accueillantes et on n'a pas eu de difficultés à collecter des informations.

Le deuxième jour je suis allé à Kandam, un village pas loin de Diass. L'enquête à débuter à 12 h 25 et termine à 18 h 35. 11chefs de ménages ont été interrogés.

D'après les réponses collectées, Kandam été un petit village de Mbourokh colonisé par Cheikhou Touré en 1952, habité en majorité par des cultivateurs sérères. Ce qui lui a donné le nom de Kandam. Mais pour des problèmes de sécurité, le village est déplacé près de l'autoroute. Ainsi le village est sous l'autorité du maire Alioune Samba Ciss. En se basant sur les enquêtes, le maire n'est pas bien aimé dans le village. En effet, le village présente beaucoup de manquements, mais celui qui est le plus ressenti demeure le

manque d'eau. Ils peuvent rester quatre jours sans eau. Il n'y a pas de poste de police alors que les voies publiques ne sont pas éclairées. Ceci fait que les populations vivent dans une insécurité totale.

Sur le plan sanitaire le village n'a pas d'hôpital ni de pharmacie, mais un poste de santé privé construit par des protestants.

Au niveau de l'éducation : le village dispose d'une école primaire publique et d'une école privée de l'élémentaire à la terminale. Mais il n'y a pas de centre de formation ni de centre socioculturel.

Les personnes interrogées ont cependant souligné qu'il y a la présence de l'usine d'eau (plaisir) qui a beaucoup contribué à la diminution du chômage. Certains d'entre-deux ont aussi apprécié l'installation de l'aéroport de Diass qui selon eux facilite l'accès au transport, diminue le chômage parce qu'il y a des jeunes qui travaillent là-bas. Le prix du foncier a aussi augmenté. Du côté des paysans ; ils ont profité de ces fluctuations pour vendre leurs terres qu'ils jugent menacées.

Nous n'avons pas rencontré beaucoup de difficultés sur le terrain, les habitants nous ont écouté et ont bien répondu aux questions. Même si certaines personnes n'étaient pas très disposées à nous recevoir disant que les questionnements sont très nombreux dans leur village, sans aucune satisfaction de leur côté.

Le troisième jour, je suis allé à Tchiky. Un village pas loin de Kirène qui a été fondé selon le chef de village par Nialep et Ndioupoub. J'ai commencé les enquêtes à 11 h 16 et j'ai terminé à 17 h 40. On a ainsi interrogé 12 personnes, parmi celles-ci, il y avait le chef de village de Tchiky.

Les enquêtes ont permis de collecter des données intéressantes au niveau des villages. La plupart des habitants sont originaires de Tchiky. Ainsi il y avait plus de concessions que de maisons. Ceci est selon les personnes enquêtées le « *nono* » de père en fils, c'est-à-dire l'occupation du sol par héritage. C'est ce qui explique le fait que la plupart de ces concessions n'ont pas de titre foncier ni d'acte de vente.

Les habitants nous ont fait comprendre que plusieurs démarches ont êtes faites au niveau de la mairie pour donner au village le statut de quartier, mais il n'y a toujours pas de

réponse satisfaisante sur ce point. Selon quelques habitants du village, le manque d'infrastructures et d'équipements est criant. Les infrastructures routières sont dans un piteux état. Elles sont mal entretenues et dangereuses à cause de la rotation des camions gros porteurs. La fréquence des gros camions est due à la présence des carrières de grès. Il s'y ajoute la pollution de l'air qui provient des usines de concassage. Malgré les études d'impact environnementales et sociales, les nuisances sont permanentes dans les contrées mitoyennes aux sites d'exploitation minière.

Le village compte deux écoles : un élémentaire et un collège. Il y a aussi un centre de formation dirigé par des femmes qui participent au développement d'activités économiques. C'est un groupement de femmes qui effectue des transformations (savon, grain de javel, thiof, …) pour les revendre. Ceci leur permet d'en recevoir des bénéfices financiers.

Les industries et les usines les aident aussi. Les habitants ont cité l'usine d'eau (Plaisir) et la culture des haricots (Van Oers) qui participent à la diminution du chômage. L'entreprise Sahel-ciment leur a offert des médicaments d'une valeur de 1,2 million de francs CFA, a construit dix classes et offre aux élèves chaque année des blouses et des fournitures. Il y a aussi l'entreprise Dangote ciment qui contribue à la diminution du chômage. Mais à côté de ces aides, les populations ont aussi souligné que l'usine de Kirène a puisé toute leur eau souterraine favorisant le tarissement de leurs puits.

D'après les enquêtes, les problèmes persistent toujours avec l'installation de l'aéroport de Diass qui selon eux, au lieu de leur apporter des retombes économiques, a favorisé le pillage et l'expropriation de leurs ressources.

L'enquête s'est bien passée, les populations étaient compréhensives et nous n'avons pas rencontré beaucoup de difficultés pour obtenir leurs collaborations. Néanmoins, c'était le jour le plus difficile pour moi parce que cette localité est un peu enclavée et les routes sont en latérite, mais également parce que Thicky est un village très étendu.

Le quatrième jour, j'ai fait mes enquêtes sur les deux Bandia (Sessene et Bambara) j'ai commencé à 11 h 30 et j'ai fini à 17 h 00. J'ai interrogé trois chefs de famille à Bandia Sessene et parmi eux, le chef de village.

Selon le chef de village, Bandia Sessene est un village de Sérères Safène qui a été fondé au XVIIe siècle par Yagap Maam, originaire de Malicounda-Sérère, Dioye Siir venu de Sipane, et de Waan Ndione de Tenn-Toubab. Bandia Sessene est un village qui, d'après les enquêtes, fait face à beaucoup de difficultés. Il y a une seule école primaire et un collège. Il n'y a pas de centre de formation ni de centre socioculturel. Le poste de santé est mal équipé, il n'y a pas de marché et les routes ne sont pas bonnes. Le manque d'eau aussi est récurrent là-bas, les habitants recourent à des « charrettes pour acheter de l'eau chaque jour ». Il n'y a pas assez de voitures pour le ramassage des ordures. La plupart des populations interrogées ont été victime d'une confiscation de leurs terres par la commune. Avec la présence des carrières, les terres cultivables sont de plus en plus occupées par des investisseurs. Les habitants ont même donné l'exemple de Sahel-ciment qui voulait prendre 230 hectares de leurs terres. Ceci a poussé les habitants à se révolter.

Sur le plan religieux, la plupart sont des musulmans : les deux villages sont très religieux, ainsi une petite mosquée est construite sur la place publique dans le village de Sessene et des associations religieuses (Dahira) sont aussi présentes sur place. Des enquêtes ont aussi été faites à Bandia-Bambara où j'ai eu à interroger quatre chefs de ménage. Selon les personnes interrogées, le nom « Bambara » est originaire des premières personnes qui occupaient le village. Ces personnes étaient des Bambaras, mais avec le temps, ils ont eu des conflits avec les Sérères qui étaient alors minoritaires, puis ils sont partis laissant les Sérères sur place. Bandia-Bambara présente les mêmes problèmes que Bandia-Sessene : manque d'eau, manque de marché, manque de système de collecte des ordures, il y a une seule école élémentaire, le poste de santé n'est pas bien équipé, la présence des usines et des carrières comme SODEVIT qui exploitent les ressources, exproprient les terres et polluent l'atmosphère, pose par ailleurs de nombreux problèmes.

J'ai bien mené mes enquêtes avec l'aide et la compréhension des populations. Même si parfois elles se plaignent des enquêtes nombreuses ne débouchant sur aucun résultat satisfaisant. Ainsi on peut dire que les problèmes communs de ces villages ciblés sont le manque d'infrastructure et d'équipement, la pollution de l'air, le non-éclairage public, le manque d'eau à cause des forages insuffisants qui ne sont pas capables d'approvisionner une population qui augmente de plus en plus. Ils signalent aussi le manque d'ambition de leur maire qu'ils jugent incapable de faire des réalisations de grande envergure. Pour la majorité des personnes des zones enquêtées, le maire doit quitter le pouvoir.

2. Gestion foncière, spéculation foncière et conflit foncier à Diass

Avec l'arrivée de l'aéroport international Blaise Diagne (AIBD), de l'autoroute Diamniadio-Mbour, de la zone économique spéciale et intégrée et des autres projets d'envergure, la commune de Diass ne veut pas rester en marge du développement. Depuis quelques années, Diass vit un véritable boom démographique et économique.

Ce gros village qui est devenu une commune à la faveur de l'acte III de la décentralisation attise les convoitises. Cet engouement sans précédent est lié en grande partie aux divers projets de très grande utilité que le gouvernement y a implantés. Cela entraine des pressions sur le foncier.

Ce deuxième sous-chapitre concentré sur les conflits fonciers sera étudié selon trois angles complémentaires. Il s'agira de :

- ✓ Représenter les acteurs intervenant dans la gestion du foncier.
- ✓ Étudier les spéculations foncières.
- ✓ Évoquer les différends générés par ces spéculations.

2.1. La gouvernance foncière et le jeu des acteurs

Au Sénégal, particulièrement dans les zones rurales, les populations accordent une importance capitale à leurs terres qu'elles considèrent comme un bien, l'unique source de revenus économique qu'elles géraient selon le régime coutumier. La gestion foncière et des ressources naturelles, l'urbanisme et l'habitat font partie des domaines de compétences transférés aux collectivités locales.

2.1.1. L'administration territoriale et les services déconcentrés de l'État

2.1.1.1. Le sous-préfet

Le représentant de l'État a aussi son mot à dire dans la gouvernance foncière. Il approuve les actes de délibérations en matière foncière, mais aussi les actes de construction. Les délibérations des actes à usage d'habitation ou agricole pour qu'elles soient exécutoires, doivent être approuvées par le sous-préfet. Après un délai d'un mois, si le sous-préfet ne donne pas approbation, le conseil municipal délibère.

Toute personne qui prétend être lésée par une affectation ou une désaffectation peut recourir au sous-préfet, dans le mois qui suit la notification. Le sous-préfet peut décider d'annuler la décision ou de suspendre l'exécution, soit sur la réclamation de la partie intéressée, soit d'office, pour inopportunité, mauvaise appréciation des circonstances ou violation des lois et règlements en vigueur.

Pour mieux comprendre les enjeux de la gestion foncière à Diass, nous avons interrogé le sous-préfet de Sindia, Ibrahima Ndiaye, le 10 décembre 2018 (voir ci-après). Il est ressorti de notre entretien que les actes de délibérations en matière foncière et les permis de construire doivent être approuvés obligatoirement par le sous-préfet. Cette disposition de la loi entre dans le cadre du contrôle de légalité de l'administration territoriale. Avant de donner un acte de délibération sur un projet quelconque, il est indiqué de faire une consultation auprès des populations pour collecter des données relatives à l'élaboration du rapport de l'étude d'impact environnemental et social (EIES). Les données de l'EIES doivent être soumises au comité national de suivi environnemental et social pour validation s'il s'agit d'un projet d'envergure nationale. Le rapport validé passe à l'audience publique, c'est-à-dire que les populations valident le rapport d'étude à condition que leurs préoccupations soient prises en compte. Au demeurant, le projet est annulé par le comité national.

Mais l'audience publique peut « tourner au vinaigre » comme ce fut le cas en 2000 sur le projet d'installation d'un centre d'enfouissement technique à Diass. Ainsi, le sous-préfet rappelle que des problèmes surgissent souvent à cause des projets de l'État du Sénégal. Il arrive que les populations s'opposent à l'implantation des projets malgré le fait qu'ils soient d'utilité publique. La résistance devient plus sérieuse si l'expropriation bute sur un titre foncier appartenant à un tiers. L'expropriation est suivie d'une compensation, mais les populations acceptent difficilement d'être dépossédées de leurs terres ancestrales. Cela devient plus compliqué s'il s'agit de terres familiales dont les exploitants ont hérité de leurs parents ou arrière-grands-parents.

Interrogé le 10 décembre 2018 sur la gestion du foncier, Ibrahima Ndiaye (sous-préfet de Sindia) déclare que les actes de délibérations en matière foncière, mais aussi les actes de construction doivent être approuvés par le sous-préfet. Avant de donner un acte de délibération sur un projet : il faut d'abord faire une consultation populaire (couche représentative), ensuite faire une étude d'impact environnemental et social soumise au comité national de suivi environnemental et social si c'est un projet d'envergure nationale, et il peut valider comme il peut rejeter. Si le rapport est validé, on passe à l'audience publique c'est-à-dire on retourne vers les populations on leur présente le rapport d'étude ; si leur préoccupation a été bel et bien intégrée dans le rapport, le projet est validé, au cas contraire, on l'annule.

Selon lui, il y a toujours des problèmes avec les projets de l'État : les populations s'opposent à l'implantation des projets. Même si vous avez un titre foncier et l'État veut implanter un projet et ce dernier ne peut être réalisé que sur votre titre foncier, on vous s'exproprie pour cause d'utilité publique. Mais cette expropriation est suivie d'une compensation. Les populations n'acceptent pas d'être dépossédées de leurs terres, surtout les terres de culture qui sont l'unique source de revenus et elles les ont toujours exploitées, les tenant de leurs parents ou grands-parents.

2.1.1.2. Le service du cadastre

Le service du cadastre assure les missions fiscales, foncières et topographiques, essentielles aussi bien à l'établissement des bases des impôts locaux qu'à la bonne tenue du plan. La mission fiscale consiste en l'évaluation des biens fonciers, le recensement de leurs changements et la détermination des bases d'imposition qui les grèvent.

- ✓ Évaluation de tous les biens fonciers.
- ✓ Classement des locaux.
- ✓ Classement des parcelles.
- ✓ Recensement des changements fiscaux par la mise en œuvre du système déclaratif, à défaut par voie d'évaluation d'office.
- ✓ Détermination des bases d'imposition des taxes foncières et des taxes annexes.
- ✓ Détermination du débiteur de l'impôt foncier.

La mission foncière : l'identification et la détermination physique des biens,

Opération à caractère personnel : identification des propriétaires et de leurs droits.

La mission technique : consiste à établir et à tenir à jour le plan cadastral. Le cadastre centralise aussi toutes les levées à grandes échelles effectuées par les services de l'État. On retrouve tous les niveaux d'interventions :

La confection du plan cadastral : remaniement du cadastre.

Les procédures d'aménagements fonciers :

- Documents modificatifs de la parcelle cadastrale établis par les géomètres.
- Les croquis de conservation fiscaux et fonciers établis par les géomètres du cadastre.
- La mission documentaire : elle consiste en la diffusion des renseignements topographiques.

2.1.1.3. Le service de l'urbanisme

L'urbanisme a pour objet l'aménagement et la gestion prévisionnelle et progressive des agglomérations dans le cadre de la politique de développement économique, social et d'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement. Son objectif est l'organisation rationnelle du sol en vue de l'amélioration des conditions de vie des populations et d'asseoir les bases de production de richesses et d'un développement durable.

Il assure les missions suivantes :

- Dispositions relatives aux normes de densité : il est institué des normes pour les lotissements d'habitation et pour les constructions au niveau de la parcelle. La densité au niveau du lotissement vise à limiter la superficie totale affectée aux parcelles, pour garantir un minimum de voiries, d'équipements collectifs et d'espaces publics. La limitation de la construction au niveau de la parcelle a pour objet de maîtriser les paramètres qui permettent d'améliorer les conditions de vie des populations. La densité d'occupation au niveau du lotissement d'habitation

s'apprécie en fonction de la densité résidentielle nette et du taux d'occupation par types d'activités.

- Les dispositions financières : Les organismes publics, parapublics ou privés compétents peuvent participer conjointement avec les collectivités locales et l'État à l'élaboration des documents d'urbanisme et à la réalisation des opérations d'aménagement.

Dans le cadre du plan de développement économique et social, du plan national d'aménagement du territoire, les prévisions et règles d'urbanisme s'expriment par :

- ✓ Les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme.
- ✓ Les plans d'urbanisme de détails.
- ✓ Les plans de lotissement.

2.1.2. La collectivité territoriale et son administration

2.1.2.1. Le conseil municipal

Le conseil municipal est l'organe représentatif des intérêts des habitants du terroir pour tout ce qui concerne l'utilisation du sol. Il est obligatoirement consulté sur tous les projets de développement, d'aménagement ou de mise en valeur intéressant tout ou une partie du terroir, que ces projets entrainent ou non l'immatriculation par l'État de certaines terres du domaine national sises dans le périmètre du terroir. Le fonctionnement efficace, équitable et durable des collectivités locales est donc indispensable à une bonne gestion des terres et des ressources naturelles.

Le conseil municipal règle par ses délibérations les affaires de la commune.

Les articles 4, 5 et 6 de la loi sur le domaine national confient la gestion des portions du domaine national affectées à l'habitat, à la culture ou à l'élevage, à des communautés rurales s'administrant démocratiquement par l'intermédiaire d'un conseil élu et de son président. Il donne son avis toutes les fois que celui-ci est requis par des lois et réglementations ou à la demande du représentant de l'État. Le président du conseil municipal, ex-conseil rural, administre, conformément aux dispositions de la réglementation générale, régionale ou locale et aux délibérations du conseil municipal, le patrimoine foncier confié par l'État à la gestion du conseil municipal. Il transmet les délibérations et avis du conseil rural au chef de CER qui les transmet au préfet.

Le conseil municipal affecte les terres du domaine national suite à la demande d'un individu ou de l'État pour des projets, après avoir fait une étude d'impact environnemental et social qui est soumise au comité national de suivi environnemental et social, mais aussi en tenant compte des préoccupations et ententes des populations. Donc, c'est lui qui affecte et désaffecte les terres du domaine national. Il délibère sur les matières ci-après :

- Modalités d'exercice de tout droit d'usage pouvant s'exercer à l'intérieur du terroir à l'exception des droits ci-après :

- ✓ Droits d'exploitation des mines et carrières qui sont réservées à l'État.
- ✓ Droits de chasse et droits de pêche dont les modalités d'exercice sont définies par décret.
- ✓ Exploitation commerciale de la végétation arborée.

- Projets d'aménagement, de lotissement et d'équipement des périmètres affectés à l'habitation.

Les délibérations du conseil rural ne sont valables qu'après approbation du représentant de l'État. À défaut de réponse dans le délai d'un mois de la réception par le représentant de l'État, la délibération est réputée approuvée. En cas de refus d'approbation, le conseil rural peut formuler un recours devant le ministre chargé du développement. Par délibération adoptée à la majorité des trois quarts de ses membres et approuvée par décret, le conseil rural peut décider de la révision générale des affectations en vigueur dans le terroir, pour tenir compte de l'évolution des conditions démographiques, culturelles et économiques.

Les décisions du président du conseil municipal sont susceptibles de recours devant le préfet dans le délai d'un mois suivant leur affichage au siège du conseil municipal. Le conseil municipal détermine, en accord avec le CER, les conditions de transit ou de pacage des troupeaux appartenant à des ressortissants d'autres territoires. Il fixe, pour l'ensemble du territoire, les modalités du droit de vahiné et de pâturage sur les terres en jachère après l'enlèvement des récoltes.

2.1.2.3. Le pouvoir du Lamane et des privés.

Les populations s'intéressent de plus en plus à la gestion de la terre du fait de son importance économique. La plupart des jeunes de la localité s'adonnent au métier de courtage où ils peuvent facilement gagner beaucoup d'argent selon l'emplacement des terrains. Ils servent d'intermédiaires entre les propriétaires terriens et les acheteurs. La plupart de ces jeunes sont des étudiants qui abandonnent leurs études pour devenir des courtiers, ce qui leur permet d'améliorer leurs conditions de vie.

2.2. Le mode de gestion des terres et les spéculations foncières

2.2.1. Les affectations des terres

Interrogé le 15 novembre 2018 sur les conditions d'affectation des terres du domaine national, Bathie Senne, le président de la commission domanial du conseil municipal de Diass explique : « *Il existe deux types d'affectations, car le conseil affecte des terres à usage agricole et des terres à usage d'habitation. À propos des terres à usage agricole (par exemple le cas des vergers) alors l'affectation fait l'objet d'une délibération du conseil municipal. Le maire exécute après approbation du sous-préfet à la demande de la population, soit individuellement ou soit par groupement (les GIE). Concernant les parcelles, il faut faire une demande individuelle ou en coopérative. Si le conseil municipal fait sa délibération alors le sous-préfet donne son approbation. S'il n'approuve pas sans un motif de rejet, après un délai de 45 jours, le conseil municipal exécute la décision. Donc, tout passe par une délibération. L'affectation est personnelle à l'individu ou à un groupement. Elle ne peut faire l'objet d'aucune transaction. Mais elle prend fin de plein droit après le décès de l'affectataire (la personne physique) ou la dissolution du groupement affectataire. Puisqu'il n'y a plus une terre à usage agricole à affecter dans la commune, seules les demandes concernant les parcelles sont traitées. Pour construire une maison dans le verger, alors il faut faire une demande de changement d'objectif.* »

Conformément à l'article 15 de la loi N°64-46 du 17 juin 1964, les personnes occupant ou exploitant personnellement des terres dépendant du domaine national à la date d'entrée en vigueur de la présente loi continueront à exercer les droits qu'ils avaient à cette date, jusqu'à ce qu'il en ait été décidé autrement par les organismes compétents de la communauté rurale.

L'affectation est personnelle à l'individu ou au groupement bénéficiaire. Elle ne peut faire l'objet d'aucune transaction. Elle est prononcée pour une durée indéterminée. Elle confère à son bénéficiaire un droit d'usage sur les terres qui en font l'objet. Les terres affectées au parcours par le conseil municipal peuvent être utilisées par tout ressortissant du terroir dans les traditions déterminées par le conseil.

Les terres de culture et défrichement sont affectées aux membres d'une communauté, groupées ou non en association ou en coopérative en fonction de leur capacité d'assurer directement ou avec l'aide des membres de leur famille, la mise en valeur de ces terres conformément au programme particulier du terroir. Les affectations au profit des nouveaux membres de la collectivité sont faites par prélèvement sur les terres non affectées ou sur les terres désaffectées. L'affectation prend fin de plein droit au décès de la personne physique, ou à la dissolution du groupement affectataire.

En cas de décès de l'affectataire, ses héritiers obtiennent l'affectation à leur profit de tout ou d'une partie des terres affectées à leur auteur, dans les limites de leur capacité d'exploitation, tel que prévu par l'article 18 et sous réserve de ne pas aboutir à la construction de parcelles trop petites pour être susceptibles d'exploitation rentable. La demande d'affectation doit être adressée au président du conseil municipal, elle doit lui être adressée dans les trois mois qui suivent le décès du président affectataire.

En cas de réaffectation d'une terre pour quelque cause que ce soit, le nouvel affectataire est tenu de verser à son prédécesseur ou à ses héritiers une indemnité égale à la valeur des améliorations apportées à l'immeuble et, le cas échéant, des récoltes pendantes, estimée au jour où le nouvel affectataire est prononcé.

2.2.2. Les désaffectations des terres

La désaffectation de ces terres peut être prononcée par les organes compétents de la commune, soit à la demande de l'intéressé, soit d'office, un an après une mise en demeure restée sans effet :

- Pour insuffisance de mise en valeur résultant notamment du mauvais entretien ou de l'inobservation de la réglementation applicable au terroir.
- Si l'intéressé cesse d'exploiter personnellement, notamment s'il cesse de résider sur le terroir, sur le terrain ou d'assurer personnellement la mise en valeur des terres qui lui sont affectées.

La désaffectation de certaines parcelles peut être décidée par le conseil municipal, sous réserve du recours porté devant le gouverneur, lorsque l'intérêt général de la collectivité exige que les terres intéressées reçoivent un autre affectataire. Dans cette hypothèse, l'affectataire doit recevoir une parcelle équivalente à titre de compensation. La désaffectation peut être demandée par le conseil lorsque l'intérêt général exige que des terres reçoivent une autre affectation, notamment en vue de l'établissement de chemins de bétails pour des travaux hydrauliques. La désaffectation peut être prononcée à toute époque.

Dans le cas d'une réaffectation d'une parcelle pour une cause quelconque, le nouvel affectataire est tenu de verser à son prédécesseur, ou à ses héritiers, une indemnité égale à la valeur des constructions et des récoltes pendantes estimées au jour de la nouvelle affectation. L'estimation est faite par le président du conseil sur l'avis du conseil rural. La même règle est applicable en cas de dissolution de l'association ou de la coopérative affectataire. L'indemnité est alors versée entre les mains du membre de ce groupement désigné comme liquidateur.

2.2.3. Analyse des modes d'accès à la terre

Les populations ont accédé de manière différente à la terre. Ainsi, la plupart d'entre elles ont accédé à la terre en l'héritant de leurs parents. Ce mode d'acquisition est le plus fréquent dans la localité. Près de 8,2 % des ménages ont accédé à la terre par achat et par

affectation de la mairie. Par ailleurs, certains ont obtenu des terres grâce à des dons venant de leurs proches ou de voisins. Ils représentent 3,2 % de la population.

2.2.4. Les spéculations foncières

La commune de Diass est particulièrement riche en ressources naturelles. Avec la présence des carrières, l'arrivée des projets étatiques tels que l'AIBD, l'autoroute à péage et le pôle urbain Daga-Kholpa et du fait de sa proximité avec les régions de Dakar et Thiès, elle devient une zone de convoitise et sera au centre du triangle Dakar-Thiès-Mbour. De ce fait, les promoteurs se précipitent pour accéder au foncier. Cette situation va engendrer des spéculations foncières qui méritent une analyse.

2.2.4.1. Marché foncier et renchérissement du prix des terrains

Avant la construction de l'aéroport AIBD, l'accès à la terre de Diass était facile grâce à des coûts relativement faibles. Certains ont obtenu des terrains gratuitement par don ou legs. La valeur des terrains n'était pas élevée et les promoteurs ne s'intéressaient pas trop au foncier de Diass. La valeur foncière des terrains de 300 m^2 tournait autour de 200 000 à 1 000 000 de francs CFA l'hectare. D'après l'enquête, 98,1 % des ménages affirment que leurs terres valent moins de 500 000 francs CFA alors que 1,9 % des ménages les situent entre 500 000 et 1 000 000 de francs CFA. Malheureusement, les répondants se sont focalisés sur le prix et non sur la superficie. Il faut aussi rappeler que les prix varient en fonction de la distance entre le terrain et l'aéroport AIBD.

Après l'arrivée de l'AIBD, la spéculation foncière a pris des proportions inquiétantes. La valeur des terrains a augmenté considérablement. La plupart des populations sont dépossédées de leurs terres avec l'arrivée des projets étatiques. Autour de l'AIBD, une forte pression est exercée sur le foncier pour des raisons diverses. Le prix des terrains varie selon les zones, mais également selon l'emplacement du terrain. À propos du prix des terrains de 300 m^2, les avis des répondants sont partagés. Selon 33,1 % des enquêtes, ces prix varient entre 2 000 000 et 3 000 000 francs CFA, mais 29,7 % d'entre eux prononcent des prix allant de 3 000 000 à 4 000 000 francs CFA. D'après 17,7 % des ménages, le coût des parcelles varie entre 1 000 000 et 2 000 000 de francs CFA. Donc, nous admettons que les prix des parcelles de même dimension varient d'une localité à

l'autre. Par exemple, le prix d'une parcelle de 300 m^2 peut être inférieur à 1 000 000 de francs CFA dans les villages reculés comme Semketh.

L'accaparement des terres agricoles par l'État du Sénégal, les agro-industries, les sociétés immobilières et les industriels, compromet le bon déroulement des activités champêtres et pastorales ainsi que la disponibilité des ressources naturelles et surtout l'équilibre de l'environnement dans le contexte actuel des changements climatiques. Cette tendance est une menace à la survie des populations et à la sécurité de la plateforme aéroportuaire. Un septuagénaire du village de Kholpa nous a confié que les dignitaires Safi, détenteurs des connaissances mystiques, sont capables de neutraliser les avions puis paralyser l'aéroport AIBD dans son fonctionnement si l'Etat continue de confisquer leurs terres ancestrales.

2.2.4.2. La régularisation

La plupart des populations n'ont pas régularisé leurs parcelles d'après l'enquête. Elles ont acquis de manière différente les parcelles et se basent sur des systèmes coutumiers. Seulement 34,6 % de la population ont pu régulariser leurs parcelles. Or, la régularisation est importante pour pouvoir conserver son terrain ou avoir une indemnisation après être réquisitionné. Selon les populations, la somme fixée pour la régularisation est énorme ; il s'élève à 100 000 francs CFA pour les parcelles à usage d'habitation et à 2 000 000 francs CFA pour les terrains de plus d'un hectare. Par contre, dans certains villages, la régularisation des parcelles est en instance à cause de la non-délimitation de certains projets étatiques.

2.3. Analyse des données du conflit foncier

Depuis l'installation de l'AIBD, la plupart des populations de la commune de Diass sont dépossédées de leurs terres pour des raisons diverses. Certains ont perdu des hectares au profit du nouvel aéroport. Les populations sont devenues des paysans sans terre. Cette situation va engendrer des conflits entre les différents acteurs.

2.3.1. L'origine des conflits fonciers

L'Afrique noire n'a pas découvert les problèmes fonciers avec la période contemporaine ni même avec la colonisation. On admet actuellement que les principes de base de l'organisation des rapports sociaux de maîtrise de l'espace ont été posés par la révolution

du néolithique c'est-à-dire à l'occasion de la domestication des animaux et à l'invention de l'agriculture.

Les conflits fonciers sont nés de la volonté de l'État du Sénégal de créer un aéroport dans la commune de Diass. Ce dernier occupera des superficies qui dépassent celles convenues au départ. Les surfaces occupées par l'AIBD passent environ de 1.350 ha, selon le décret N°2001-666 du 30 août 2001, à 4.500 ha. Aujourd'hui, on parle plus de 8.000 ha occupé par l'AIBD non seulement pour la réalisation de ce projet, mais il est créé une zone d'extension, d'environ quatre mille (4.000 ha) hectares, du périmètre de l'AIBD, et prescrit des mesures de protection et de sauvegarde. Cette situation va engendrer surtout la frustration des populations à l'égard des autorités. Outre le projet de l'AIBD, l'État du Sénégal s'est engagé à créer un pôle urbain au niveau des villages de Kholpa et Dagga qui couvre une superficie de 3.000 hectares et une zone d'aménagement concerté d'une superficie de 300 hectares selon le décret n°2013-1038 du 25 juillet 2013.

Toutes ces volontés manifestes de l'État du Sénégal à faire de Diass une cité non dortoir vont engendrer des conflits fonciers de part et d'autre parce que les populations refusent d'être dépossédées de terres qu'elles considèrent comme leur patrimoine, et qui est la source principale de leur activité économique.

2.3.2. Analyse des différents types de conflits fonciers à Diass

2.3.2.1. Analyse des conflits fonciers entre l'État et la commune

Les conflits fonciers opposant l'État du Sénégal et la commune de Diass sont rares. Le seul que l'on peut citer est relatif à la construction de la centrale solaire de Kholpa. Après avoir délibéré et affecté la surface devant abriter le projet de la centrale solaire, les autorités locales ont constaté une extension de celle-ci au moment de la construction. Cet empiétement sur les terres de culture des populations a généré des conflits entre l'Etat et les autorités municipales. Le contentieux atterrit dans les locaux du sous-préfet pour un arbitrage. À ce propos, les autorités locales se sont rangées du côté des paysans pour les défendre contre les envahisseurs. Les populations impactées ont eu un soutien très fort de la part des conseillers municipaux. En effet, cette position des autorités municipales est assimilable à une récupération politique pour les jeunes de la localité, car selon eux, le conflit foncier est intervenu à quelques mois des élections locales.

2.3.2.2. Analyse des conflits fonciers entre l'État et les populations locales

Les populations s'opposent aux projets étatiques qu'ils considèrent comme étant une menace à leur survie. La majorité des populations n'ont plus accès à la terre à cause de ces projets. Durant la construction de la centrale solaire à Kholpa, des jeunes du village s'étaient opposés à ce projet. Ceci avait conduit à l'organisation d'une manifestation pour l'arrêt immédiat de cette construction. Il a fallu l'intervention de la gendarmerie et l'arrestation de dix jeunes du village pour que les travaux puissent redémarrer.

Le projet de construction des cités ASECNA, non loin de l'aéroport, a également abouti à des conflits fonciers entre le promoteur et les populations locales. Celles-ci ont organisé une marche pacifique en vue de réclamer la rétrocession de leurs terres affectées à la coopérative des travailleurs de l'AIBD. Encore une fois, cette surface occupée par la coopérative ne faisait pas partie des terres que le conseil a affectées à l'État pour le projet de construction de l'AIBD. Les populations de Diass contestent cette expansion des terres de l'aéroport et se demandent par quelle voie elles peuvent remettre en cause les dérives du décret d'extension de l'aéroport. Ne connaissant pas les limites réelles de l'aéroport, les populations choisissent de faire un bras de fer avec l'Etat en conservant leurs terres. Cette situation inédite, caractérisée par des conflits asymétriques, est en faveur de l'Etat.

2.3.2.3. Analyse des conflits fonciers entre la commune et les populations

Les conflits entre la commune et les populations sont nés de la volonté de la commune de vouloir lotir certains villages au profit des promoteurs selon les populations. Par exemple, dans le village de Boukhou, selon les populations, la municipalité a entrepris des projets de lotissements sur les parcelles agricoles ce que refusaient les populations. Ces dernières accusent la municipalité de vouloir s'accaparer une partie de leurs terres.

2.3.2.4. Analyse des conflits fonciers entre les privés et les populations

Du fait de la richesse de son sous-sol, elle favorise l'implantation d'unités industrielles qui sont de plus en plus présentes dans la zone. De ce fait, l'arrivée de ces unités industrielles crée des conflits non seulement par leur implantation, mais également ces dernières, une fois installées sur les sites, veulent étendre leur espace en occupant plus d'hectares. Ce sont les parcelles des agriculteurs qu'ils occupent sans les indemniser.

Monsieur Niang, un des membres du collectif des paysans impactés de Bandia Sessene par le projet maraicher de Van Oers s'est confié à nous lors de nos interviews. Le 18 janvier de 2018, il dit qu'« A*vant le démarrage du projet Van Oers, les autorités municipales nous avaient informés de la mise en place d'une fondation pour aider les pays impactés. En plus, elles avaient promis de recruter trois travailleurs au sein de chaque famille impactée. Cependant, es paysans, victimes de la confiscation des terres par la société, ont déclenché les hostilités. Actuellement, l'arrêt du paiement des indemnisations explique nos différends avec les autorités locales et celles de Van Oers ».*

2.3.2.5. Analyse des conflits fonciers entre les populations elles-mêmes

Les projets de l'Etat ont accentué les conflits entre les populations. La valeur foncière a suscité des envies au point que beaucoup de familles se déchirent à cause des conflits internes. Beaucoup de villageois qui avaient migré en ville sont revenus pour proposer la vente des terres à leurs frères restés au village pour ainsi réclamer leurs parts. Cette situation a créé d'énormes problèmes au sein des familles. Les limites entre deux champs n'ont jamais posé un problème entre des paysans voisins. Mais, aujourd'hui, on constate le renchérissement du prix des terrains qui fait que les empiétements sont devenus très fréquents. Les problèmes d'héritage au sein des familles y constituent le nœud gordien.

Les spéculations foncières opposent aussi les membres d'une même famille. Il arrive très souvent qu'un membre de la famille vende une parcelle de terre ou un champ à l'insu de ses frères et sœurs. Ces cas sont très fréquents entre les héritiers d'une même famille. Ils le font en complexité avec les conseillers qui leur délivrent de faux papiers. L'autre forme de conflits fonciers entre les populations est celle qui oppose les agriculteurs aux éleveurs. Le morcellement des zones de parcours du bétail en est la principale cause. La dernière forme de conflit interne porte sur la « double cession » c'est-à-dire vendre une parcelle de terre à deux personnes différentes. Tous ces cas de conflits atterrissent à la gendarmerie de Popenguine avant d'être traduits aux cours et tribunaux de Mbour.

2.3.3. Analyse des conséquences induites par les conflits fonciers

Les conflits fonciers peuvent avoir d'énormes conséquences sur la vie des populations. Elles peuvent être d'ordre économique et social. Les formes d'instabilité qui affectent la localité à cause des violences causées par l'accaparement des terres peuvent freiner son

développement. L'organisation des marches non autorisées se traduit par des arrestations. Ces faits peuvent avoir des répercussions sur la croissance économique de la commune. Le développement d'une entité repose sur la paix et la stabilité.

Les problèmes liés à l'héritage, lesquels se manifestent par un bon nombre de procès devant les instances juridiques et peuvent conduire à la dislocation des familles suivies des règlements des comptes. Ces litiges vont cultiver une mésentente entre membres d'une même famille ou entre voisins. La cohésion sociale et la solidarité pour réussir un développement se sont ainsi vues rompues. Sur le plan politique, des conséquences sont aussi remarquables. À Diass, les populations se sentent frustrées et sont mécontentes contre la mairie, mais également à l'égard de l'État. Ces situations peuvent aboutir à des sanctions par l'électorat.

3. Les conflits fonciers dans le village de Boukhou à Diass

Situé sur la route nationale N°1, entre les villes de Dakar et Mbour, Boukhou est un village de la commune de Diass. Sa population est constituée majoritairement de l'ethnie Sérère-Safi et est estimée à 2 516 habitants en 2013. Le village occupe une position stratégique au niveau du triangle Dakar-Thiès-Mbour et se situe à 34 km de Dakar, 35 km de Mbour et 24 km de Thiès. Il est dans la sphère de l'aéroport international Blaise Diagne (AIBD) et à proximité de grandes industries dont SIAGRO, Van Oers et les Ciments du Sahel. Grâce à cette position stratégique, ses avantages et ses opportunités, le village de Boukhou est aujourd'hui très convoité par les promoteurs immobiliers, par les autorités locales et surtout par les spéculateurs fonciers.

Le village de Boukhou se localise de part et d'autre de l'axe routier reliant Dakar à Mbour sur un rayon d'un kilomètre. Il se distingue par une pente plus ou moins raide de son tracé routier d'où la fréquence des accidents à ce niveau. Sa proximité de la voirie lui assure une bonne desserte et le développement de petites activités commerciales le long de la route. Il partage des limites avec les villages de Kandam, Packy, Diass et Kholpa. Malgré les mutations socioéconomiques qui s'y opèrent, son économie locale reste dominée par l'agriculture et l'élevage.

3.1. Boukhou, un village d'agriculteurs et d'éleveurs

L'agriculture est au cœur de l'économie sénégalaise. Elle occupe près de 70 % de la population nationale et participe pour 11 % au PIB. Cette activité du secteur primaire est pratiquée dans quatre zones éco-géographiques que sont le Delta du fleuve Sénégal, le Bassin arachidier, la basse Casamance et les Niayes. La commune de Diass est sur le littoral sénégalais, dans la zone des Niayes, où l'agriculture constitue l'activité principale avec un taux de 58,5 % des activités économiques.

L'existence de sols Deck et Deck-Dior dans toute la localité de Diass constitue un potentiel très important pour la pratique de l'agriculture. Cela explique aussi la présence des agro-industries, dont Van Oers. Ces variétés pédologiques permettent la diversification des types de cultures (arboriculture, maraichage, culture d'arachide, du mil, du maïs et du niébé). En effet, celles-ci se caractérisent par leur forte capacité de rétention d'eau et leur fertilité. Cette disponibilité en eau permet de pratiquer la culture pluviale en période d'hivernage et le maraichage en saison sèche, grâce à l'existence des mares. L'agriculture pluviale est pratiquée entre les mois de juillet et septembre, en particulier la culture céréalière (mil, maïs, sorgho). Cette culture est vivrière, destinée à l'autoconsommation tandis que l'arboriculture et le maraîchage sont des cultures de rente. L'agriculture en saison sèche concerne plutôt le maraîchage et l'arboriculture.

Les activités agricoles pratiquées dans la commune font face à des contraintes qui inhibent leur développement. Parmi celles-ci, la baisse de la fertilité des sols due à l'absence de jachère, la pression foncière, l'érosion hydrique. Cela entraine la réduction des superficies cultivables et des zones de parcours du bétail, la diminution des rendements agricoles et surtout la fréquence des conflits fonciers entre les agriculteurs et les pasteurs.

L'implantation des sociétés extractives (les carrières) et de certaines industries en plus de la présence de l'aéroport et des lotissements abusifs des terrains à usage d'habitation sont autant de facteurs qui favorisent les mutations spatiales et socioéconomiques et contribuent à secouer la commune de Diass. Par exemple, nous constatons que les zones de pâturage et de parcours du bétail sont utilisées à d'autres fins par les autorités étatiques ou locales sans se soucier de la survie de ces espèces vivantes et de l'avenir de cette

activité traditionnelle dans la localité. En conséquence, les conflits, les querelles, les arrestations et les agressions finissent par décourager les jeunes.

Avec la raréfaction des terres de culture, les jeunes agriculteurs abandonnent aussi les activités agricoles pour migrer vers la ville ou aller travailler dans les agro-industries ou dans les usines. Ce phénomène s'accentue dans la commune et affecte particulièrement la couche juvénile. Il faut savoir que les influences des villes de Dakar (la capitale), de Mbour (ville touristique) et de Thiès (ville industrielle et minière) se font sentir dans le mode de vie des populations rurales. L'autre difficulté est liée à la commercialisation des produits agricoles, car les agriculteurs vont squatter les marchés urbains pour écouler rapidement leurs produits (fruits et légumes).

Au même titre que l'agriculture, l'élevage joue un rôle central au niveau du village de Boukhou. En effet, l'élevage assure une partie de l'autoconsommation avec notamment les bovins, les caprins, les ovins, mais également les porcins. De plus, la commercialisation de ces dernières occasionnera en même temps plus de revenus dans le souci de bien satisfaire certains besoins. Le facteur travail qui demeure incontournable dans les piliers des facteurs de production sera à moitié assuré, en ce sens que la main d'œuvre reste insatisfaite de la migration. Notons que l'utilité de l'élevage n'est pas seulement d'assurer la survie ou l'accumulation de profits, mais participe également de la bonne marche du secteur agricole. En effet, il est important de souligner que les déchets des animaux servent souvent aux fumures organiques. De plus, les points d'abreuvement dans la zone ne sont pas assez significatifs. Par conséquent, ils ne parviennent plus à assurer un bon approvisionnement en eau pour les animaux.

Ainsi, nous nous rendons compte que malgré les nombreux avantages que renferme le secteur de l'élevage, des difficultés sont à signaler :

- Vol de bétail.
- Divagation des animaux.
- Absence d'abattoirs et de foirails.
- Absence de parcs de vaccination.
- Faible utilisation des techniques d'embouche et d'insémination artificielle.
- Absences de points d'abreuvement pour les troupeaux.

Toutefois, des mesures ont été proposées afin de remédier à cette situation qui ralentit le bon fonctionnement ainsi que l'émergence de ce secteur. Les solutions prônées sont entre autres :

- Installer une brigade de surveillance des troupeaux.
- Augmenter les peines de prison pour les voleurs.
- Construire un abattoir et des points de vente de bétail.
- Aménager des parcs de vaccination.
- Former les éleveurs en techniques d'embouche et d'insémination artificielle.
- Construire des forages pour assurer l'abreuvement du bétail.

- **Commerce**

Du fait de la forte pratique de l'arboriculture, les fruits sont produits en abondance. Cela encourage le commerce essentiellement accentué sur la mangue, la mandarine, la pastèque et le pamplemousse, aux abords de la route.

3.2. Analyse des enjeux fonciers

L'étalement périphérique des villes est un problème qui affecte presque tous les pays du monde entier. Il est plus complexe en Afrique où la poussée démographique et l'urbanisation galopante constituent des facteurs difficiles à maîtriser. C'est la raison pour laquelle l'étude s'intéresse à l'étalement des villes de la grande métropole Dakar-Thiès-Mbour qui concourt vers une mise en système de cette conurbation fonctionnant avec des interactions de plus en plus fortes. N'ayant pas les mêmes modes de progression, chacune d'entre elles présente une dynamique urbaine qui aboutit à des conflits et des tensions entre les acteurs institutionnels, les partenaires et les populations locales. L'étude a pris le cas de l'autoroute à péage, le bois de Thiès et le foncier de Diass pour analyser respectivement les conflits nés des opérations de déplacements des occupants de l'emprise, des enjeux liés à la gestion de la forêt Allou Kagne de Thiès et des spéculations foncières à Diass. Il s'agira d'étudier la nature des conflits, le jeu des acteurs, et les stratégies d'apaisement.

Dans sa nouvelle politique de développement des infrastructures économiques de soutien à la production afin de renforcer la compétitivité et l'attractivité du Sénégal, le gouvernement a décidé de construire un nouvel aéroport et l'autoroute Dakar-

Diamniadio-AIBD-Thiès-Mbour. Le département de Mbour qui connait un boom démographique extraordinaire aspire à devenir une métropole de premier plan. En plus de créer ou de multiplier l'effervescence dans cette zone, cette infrastructure permettra, l'amélioration des conditions de déplacement et un gain de temps. L'autoroute Dakar-Diamniadio-AIBD-Mbour permettra aux usagers de relier la Petite Côte en moins de 45 minutes. Elle va également assurer le désenclavement des zones traversées et surtout accélérer le redéploiement des activités commerciales de plusieurs communes, notamment celle de Diass. Au regard de tous les conflits fonciers auxquels la commune de Diass est confrontée, ces objectifs officiels annoncés, pour ces projets, ne peuvent être facilement atteints. En effet, il existe souvent des écarts entre le discours officiel et les réalités sur le terrain. Les marches organisées par les communautés villageoises de la commune de Diass, pour manifester leur mécontentement ou pour contester le phénomène d'accaparement de leurs terres au profit des projets de l'Etat, en constituent de parfaites illustrations.

L'Aéroport international Blaise Diagne est situé à 45 km de Dakar, dans la région administrative de Thiès. Le site réservé au nouvel aéroport international est à cheval sur les deux communautés rurales : celle de Diass et celle de Keur Moussa. Le site est très peu accidenté et couvre une superficie de 4 000 hectares, divisée en trois zones qui sont les suivantes :

- La zone de la communauté rurale de Diass, dépendant du département de Mbour.
- La zone de la communauté rurale de Keur-Moussa, relevant du département de Thiès.
- La zone de la forêt classée de Diass.

Ce choix s'est fait sur plusieurs critères, développés par des études menées en l'an 2000, tenant compte des considérations opérationnelles, techniques et économiques. Dix sites potentiels pour le nouvel aéroport ont été identifiés. Le choix du site était basé essentiellement sur cinq critères :

- ✓ Aspect opérationnel.
- ✓ Aspect environnemental.
- ✓ Aspect urbain et social.
- ✓ Aspect infrastructure.

- ✓ Aspect économique.

Après une première sélection, l'analyse a retenu trois sites : le site de Sendou, le site de Diass et le site de Bambilor-Lac Rose. À l'issue de l'analyse de chacun de ces trois sites et de l'approfondissement du processus de sélection, le site de Diass a été retenu. En effet, ce site présentait de multiples avantages en raison de la bonne qualité du sol du point de vue géotechnique, de la disponibilité des infrastructures et réseaux existants, de sa proximité relative par rapport à Dakar et par rapport à la zone touristique de Mbour. De plus, la taille du site de Diass d'une superficie d'environ 2 600 ha, offre le potentiel nécessaire pour tout développement futur. Ainsi, la commune bénéficiera de retombées que le nouvel aéroport aura à produire. En effet, Diass se positionne de plus en plus comme un pôle économique à la fois attractif et compétitif.

- ➢ Les ressources végétales

La commune dispose de deux forêts classées qui sont celle de Diass avec une superficie de 1 860 ha et celle de Bandia qu'elle partage avec la commune de Sindia couvrant une superficie de 7 166 ha. À ces forêts, s'ajoutent les bois de villages et aires protégées dont la responsabilité est dévolue aux populations. Cependant, durant cette dernière décennie la couverture végétale de la communauté rurale de Diass a subi d'énormes pressions d'ordre naturel (désertification), mais aussi, et surtout d'ordre anthropique qui favorisent la disparition de plusieurs espèces végétales et animales. À cela, s'ajoutent les ressources minières telles que le basalte qui est très prisé dans le domaine de la construction (habitats, routes, etc.).

- ➢ Les ressources minières

On sait qu'une forêt riche et dense pousse sur un sous-sol bien constitué. C'est la raison pour laquelle, le sol et le sous-sol de la commune de Diass attirent les investisseurs. Il existe une importante extraction et exploitation minière sur son territoire. En effet, la communauté rurale de Diass dispose d'une dizaine de carrières fonctionnelles, qui ont toutes fait l'objet d'une étude d'impact environnemental, même si les clauses retenues pour la préservation de l'environnement aussi bien en termes d'atténuation ou de compensation ne sont pas toutes respectées par les promoteurs.

Cette interaction (forêt - sous-sol) fait aussi que l'emplacement des carrières est le même que celui des forêts classées. Cette situation provoque parfois des conflits d'intérêts. Le potentiel minier dont dispose la communauté rurale favorise une polarisation des activités minières. Ce qui explique l'implantation des Ciments du Sahel, un des fleurons de l'industrie sénégalaise, non loin du village de Kirène. L'exploitation minière porte essentiellement sur l'extraction du basalte, des argiles industrielles et des céramiques.

- Les ressources hydrologiques

La structure géologique particulière a permis d'isoler différents systèmes aquifères (réservoirs d'eau) de taille et d'importance variables. Il s'agit de la nappe de l'éocène inférieur caractérisée par les calcaires marneux et les marnes blanches aux environs de la falaise de Thiès. Elle se trouve à une profondeur de 50 à 150 m. Il existe aussi la nappe du maastrichtien qui affleure sur la totalité du massif de Diass à l'est, butant sur les calcaires du paléocène dans la zone de Pout, Sébikotane. Elle est la plus profonde, autour de 400 m. Il s'agit de l'aquifère le plus exploité par des forages, dont une partie alimente la ville de Dakar.

Ce potentiel hydrique explique l'implantation de la Société Industrielle agroalimentaire (SIAGRO) plus connue sous le nom de Kirène. En plus du complexe industriel (Ciments du Sahel, SIAGRO et les carrières) établi sur son territoire, Diass se positionne de plus en plus comme pôle économique avec la construction de l'aéroport international Baise Diagne (AIBD).

Tous ces projets structurants à savoir l'Aéroport international Blaise Diagne, la Zone économique spéciale intégrée de Dakar qui a pour vocation d'offrir un ensemble d'infrastructures et de services qui assurent aux entreprises les meilleures conditions d'exercice de leurs activités visent à créer les conditions d'émergence et de développement d'un pôle de compétitivité et de croissance capable d'exercer un puissant effet d'entraînement sur l'économie nationale. Elle constituera l'un des leviers principaux de la Stratégie de Croissance accélérée. L'autoroute Diamniadio-Mbour, la réalisation du projet Train express régional (TER), la concrétisation du plan de développement touristique. Avec tous ces projets, Diass connaîtra un nouvel essor et deviendra probablement l'un des premiers pôles économiques du pays.

3.3. Analyse des conflits fonciers

Les tensions et conflits liés aux fonciers s'accentuent de plus en plus au Sénégal, la commune de Diass avec le village de Boukhou n'y échappe pas. Avec l'installation de l'AIBD, des usines et des carrières…, le village de Boukhou est en train de subir une grande offensive de la chasse aux terres. Après le lotissement de Berdialane et de Boukhou 2, la mairie s'est attaquée à la zone restante dans la forêt déclassée pour effectuer un lotissement. En effet, après l'affection de la quasi-totalité de la forêt classée à l'APIX dans le cadre de la Zone économique spéciale intégrée ZESI, la population de Boukhou se bat pour obtenir l'élargissement du village dans la zone restante entre la ZESI et le village. Mais à la grande surprise de la population, le chef de village l'informe d'un projet immobilier porté par une entreprise dénommée Diarra Sarl dans la seule zone restante de la forêt déclassée. En raison de la vigilance de certains, tout finit par apparaitre au grand jour. Car à travers des études et des recherches approfondies, il a été prouvé que le projet est un projet de lotissement porté par la mairie en collaboration avec le promoteur. D'ailleurs, l'entreprise en question avait même lancé à travers son site internet la vente de parcelles prévues dans le cadre dudit lotissement.

Ainsi, tout paraissait clair : il ne s'agit nullement d'un projet de construction d'une nouvelle cité qui permettrait à la population environnante de bénéficier des avantages des infrastructures, mais d'un lotissement pur et simple. Les « carottes semblaient alors cuites » pour la population. Car jusqu'alors, aussi bien les conseillers que le Chef de village peinaient à défendre réellement les intérêts de la population (il est d'ailleurs à noter que même lors de notre entretien, il nous a été affirmé qu'il n'y avait aucun problème d'ordre foncier dans le village et il nous a été dit qu'il ne disposait d'aucune information liées à ce projet de lotissement), qui consistent non seulement à espérer servir de périphérie à une ville fantôme, mais aussi que le lotissement soit fait, au grand bénéfice de ces nombreux jeunes qui peinent à trouver un lopin de terre à usage d'habitation. Donc, il est clair qu'il ne s'agit pas d'un projet de construction d'une nouvelle cité pour les populations, mais d'un lotissement privé. Ainsi, les conseillers et le chef de village ont eu de la peine à défendre les intérêts de la population sur un projet appartenant à autrui. Lors de nos entretiens, le chef de village a affirmé qu'il n'y avait pas un problème foncier au village. Mais les habitants ont dit le contraire, car il n'était pas informé du projet.

Le Collectif pour la Défense des Intérêts de Boukhou (Diass, Thiès) persiste et signe dans sa lutte contre le lotissement irrégulier de 55 ha. La population est toujours sur le pied de guerre et est déterminée à aller jusqu'au bout de cette affaire en s'attachant même les services d'un avocat. Après avoir été sommées d'arrêter les travaux de terrassement du site, les autorités municipales, par la voix du président de la Commission d'urbanisme, Mamadou Diouf, ont annoncé sa reprise imminente sur le site.

De plus, il essaye d'amadouer la population par la construction de deux salles de classe sur le site litigieux. Et pourtant, le besoin d'une seconde école à Boukhou a été relevé et le site de construction déterminé depuis plus d'un an. Aucune action pour la réalisation de cette école n'a été effectuée par la mairie. Mais actuellement, pour légitimer leurs actions, le maire et ses collaborateurs tentent d'imposer, sans concertation avec la population, une école à quelques mètres de la route nationale (RN1) et de surcroit, sur une colline, ce qui représente un danger pour les enfants.

Le collectif exige l'arrêt immédiat des travaux et la libération des jeunes emprisonnés à Popenguine. Les autorités académiques et administratives ont été saisies par le collectif qui a décidé de ne pas inscrire les enfants du village à cette école. Il réclame l'arrêt immédiat des travaux de terrassement du site en attendant l'adhésion des populations et que des garanties sur les avantages soient déclinées par la mairie. La population veut disposer également des termes du partenariat qui lie la commune au promoteur et compte utiliser tous les moyens légaux pour combattre ce « scandale foncier ». Le collectif précise que les jeunes du village sont soucieux de la disponibilité foncière et réclament des parcelles au promoteur. Les habitants du village de Boukhou veillent strictement sur la gestion de leurs terres. Ils avaient combattu un projet du maire consistant à octroyer illégalement 55 hectares à un promoteur immobilier du nom de Mamadou Clédor Fall.

Selon le communiqué du Collectif, tout laisse croire à un deal. « *Les deux délibérations de la mairie, approuvées par le Sous-préfet avec le même numéro et des contenus différents, laissent penser à un faux en écriture publique authentique par le procédé de falsification qui est une entorse à la loi. Dans le procès-verbal de la Commission régionale d'urbanisme, le Président de la Commission d'urbanisme parle de « Projet de lotissement et d'extension d'un terrain à usage d'habitation à Boukhou dans la commune de Diass » alors que la délibération No 4/CD en date du 12 aout 2015 « autorise le Maire à procéder au lotissement et à la restructuration de Boukhou et Packy* », lit-on

dans le texte (il s'agit d'un extrait du communiqué du collectif des jeunes de Boukhou, le 16 mai 2021).

Il est également prévu « des réserves d'équipement » alors que le 1er adjoint au maire a parlé de « Cité émergente », laissant croire à un projet immobilier. Le président de la Commission d'urbanisme de la mairie affirme qu'il s'agit d'un Partenariat Public–Privé, PPP (sans appel d'offres). Il procède à la mise en vente des terrains à 14 000 francs CFA le m², ce qui constitue un détournement d'objectifs et une violation flagrante de l'article 83 du code de l'urbanisme qui stipule que : « *aucune publicité, sous quelque forme que ce soit, ne peut être entreprise, aucune promesse de vente ou de location ne peut être consentie avant l'arrêté d'autorisation prévue par la réglementation en matière de lotissement* ».

Les problèmes fonciers continuent à apparaître. Les enquêtes menées ont permis de montrer que certains champs avaient été pris aux populations pour en faire des parcelles en dehors du lotissement de 55 ha. Ces deux domaines constituent les problèmes majeurs liés au foncier que rencontre la population de Boukhou.

Le texte ci-dessous fournit une illustration du contexte local. Il s'agit d'un extrait du rapport du 20 janvier 2021 dont le titre était : « *Boukhou ? le village des hommes dignes et honnêtes* ».

Petit focus dans le village de Boukhou

Le nom de ce quartier renvoie à quelqu'un qui est digne honnête qui ne vole jamais. Dans ce quartier 12 personnes ont été interrogées dans les quartiers de Los, Boukhou centre, Dengue. Les personnes enquêtées nous ont livré les informations suivantes :

Boukhou est doté d'une case de santé, d'une école primaire et coranique, d'un collège, d'un cimetière, d'une gare routière pour rallier le village de Packy, notamment. Il est traversé par la route nationale RN3, habité par des sérères saphènes musulmans qui s'activent en majorité dans l'agriculture, le transport et la maçonnerie.

Il est confronté à un manque d'eau, une occupation anarchique, une irrégularité foncière des champs, un problème d'éclairage public, le chômage des jeunes et le manque de financement des femmes, une vulnérabilité à la pollution de l'air.

Par rapport à la gestion municipale, la majorité des populations s'indigne du manque des réalisations du maire et réclame un autre maire lettré et capable de prendre en charge les préoccupations des populations. Elles attendent du maire prochainement élu l'aménagement d'un cimetière, la construction d'un marché, des routes qui relient Boukhou avec les localités environnantes, l'acheminement de la construction de leur mosquée, l'emploi des jeunes dans les entreprises se trouvant dans la commune, le financement des femmes.

3.4. Rapport de terrain de Fatou Yade sur les conflits fonciers à Diass

Fatou Yade, Mémoire de master 2 AGUA, soutenu au département de Géographie de l'UCAD, sur le thème « Analyse des conflits fonciers dans la commune de Diass », encadré par Mame Cheikh Ngom 2020,

3.4.1. Entretien avec l'adjoint au maire de la commune de Diass

Cet entretien est réalisé le 15 novembre 2018 à l'Hôtel de Ville de la commune de Diass avec Cheikh Tidiane Diouf, le premier adjoint au maire de la commune de Diass au moment de l'interview. C'est après le décès du Maire Aliou Samba Ciss que Cheikh Diouf a assuré l'intérim avant d'être élu Maire par le Conseil municipal.

Qui gère exactement le foncier de Diass ?

- « *Depuis que l'État du Sénégal a transféré la compétence des domaines aux collectivités territoriales en 1996, le conseil municipal affecte et désaffecte les terres, après des délibérations approuvées par le sous-préfet. Mais cette prérogative se limite exclusivement au domaine national. Les titres fonciers appartiennent aux tiers ou aux particuliers. C'est le chef de village (Lamane) qui règle les conflits fonciers. Mais, l'AIBD occupe les parties sud-est et nord-est de la commune, des terres du domaine national immatriculées au nom de l'État, alors qu'elles étaient destinées à l'agriculture et l'élevage (zone de parcours du bétail). Donc, le foncier est géré par le conseil municipal et l'État* ».

Dans quelle situation socioéconomique se trouvaient les populations avant l'arrivée de l'AIBD ?

- « *La situation des populations, avant l'arrivée de l'AIBD, était plus ou moins acceptable. Elles étaient des paysannes et pratiquaient l'agriculture vivrière sous pluie. Les familles se nourrissaient des produits de la récolte et les femmes faisaient du commerce en période de saison sèche. En milieu rural, la vie des populations dépend de l'exploitation des produits agricoles et forestiers (ramassage de bois morts et cueillette) en plus du petit commerce des femmes sur la RN1. Les paysans étaient unis par des liens de parenté et de solidarité. Cette fierté a disparu à cause des mutations socio spatiales et économiques* ».

Actuellement, est-il facile d'accéder à la terre ?

- « *En vérité, l'accès à la terre était beaucoup plus facile avant l'arrivée des grands projets de l'Etat, dont l'aéroport AIBD. Maintenant, la terre est commercialisée et ses prix ne cesse de grimper. L'accès à la terre se fait souvent par l'achat* ».

Avez-vous, une fois au moins, vendu des terres ?

- « *Non, les terres ne peuvent être vendues, mais plutôt cédées. Il s'agit d'une cession des peines même si les populations parlent de « vente » dans leurs transactions foncières. Au début de la décentralisation de 1996, les populations allaient auprès du chef de village pour produire des actes de vente. Cette pratique n'existe plus parce « l'acte de vente »*

sur un terrain non immatriculé du domaine national est passible de poursuites et de sanctions ».

Quels sont les différents types d'usages de la terre à Diass ?

- « *Ils sont de trois types : les terres à usage d'habitation, les terres à usage agricole, les terres à usage industriel et les terres à usage commercial* ».

Quels sont les problèmes auxquels sont liés à l'usage des terres ?

- « *On note, aujourd'hui, une forte privatisation des terres à usage agricole, notamment avec les cultivateurs du dimanche. Ce sont des citadins qui débarquent à la campagne pour y acheter des lopins de terre en vue de pratiquer le maraichage ou l'agroforesterie. Les effets de la gentrification rurale commencent à se faire sentir à Diass parce que, de plus en plus, les riches viennent acheter les terres et les maisons des pauvres villageois. Il y a aussi les problèmes d'assainissement dans les villages situés autour de l'AIBD du fait de la mauvaise canalisation des eaux de ruissellement provenant des versants abrupts* ».

L'arrivée de l'AIBD a-t-elle permis de régler le problème de l'emploi des jeunes ?

- « *L'AIBD n'a pas réglé le problème de l'emploi des jeunes de la commune. En réalité, les jeunes ne s'étaient pas préparés à l'arrivée de l'aéroport. Le taux d'alphabétisation était faible dans la localité à cause des durs travaux champêtres. Par manque de qualification professionnelle, les jeunes ne pouvaient pas postuler à certaines offres d'emplois. Ainsi, ils sont là pour des tâches subalternes* ».

Quels sont les conflits fonciers les plus fréquents dans la commune ?

- « *Les conflits fonciers au sein des familles sont plus récurrents dans la localité, notamment les conflits liés à l'héritage et l'identification des parcelles* ».

Est-ce que le conseil municipal a la prérogative d'arbitrer ces conflits ?

- « *Le conseil municipal joue le rôle de médiateur, mais il n'a pas le pouvoir d'arbitrer* ».

Qui occupe les terres actuellement ?

- « *Les terres sont occupées traditionnellement par les populations, mais si l'État en a besoin le conseil municipal délibère et les affecte à l'État* ».

Quels sont les types de conflits fonciers les plus récurrents ?

- « *On constate beaucoup des conflits entre l'État et les populations locales surtout à propos de l'extension de la superficie de l'aéroport pour des raisons de sécurité. L'État intervient dans la régulation des conflits si les terres en litige sont immatriculées au nom de l'État. Il y a aussi des conflits fonciers qui opposent les industries à la population locale. Cela s'explique par le non-respect du plan de gestion environnemental et social* ».

Est-ce que les personnes impactées ont été indemnisées ?

- « *L'indemnisation est considérée comme des impenses sur des terres du domaine national. Elle est calculée sur la base du barème national qui est appliqué depuis l'époque coloniale sans la moindre mise à jour. Ainsi, les faibles taux sont souvent contestés* ».

3.4.2. Entretien avec le président de la commission domaniale

Cet entretien s'est déroulé à la commune avec monsieur Bathie Sene, le président de la commission domaniale de la commune de Diass.

Comment les terres sont-elles affectées aux populations ?

- « *Il existe deux types d'affectations soit pour un verger ou des parcelles. Concernant le verger, l'affectation passe par une délibération du conseil municipal. Le maire exécute après approbation du sous-préfet, à la suite à la demande de la population individuellement ou du GIE. Concernant les parcelles, il faut faire une demande individuelle ou à travers une coopérative. Tout se passe par délibération* ».

Comment se font les délibérations ?

- « *Si le sous-préfet donne son approbation, on fait les délibérations. S'il ne valide pas après un délai de 45 jours, le conseil municipal délibère. L'affectation est personnelle à l'individu ou au groupement. Elle ne peut faire l'objet d'aucune transaction* ».

Quand est-ce qu'elle prend fin ?

- « *Elle prend fin de plein droit, au décès de la personne physique ou à la dissolution du groupement affectataire* ».

Est-ce qu'il y a des demandes d'affectation de terres actuellement ?

- « *Actuellement, pour le verger, il n'existe plus d'espace, les demandes concernent seulement les parcelles. Pour construire une maison dans le verger, il faut faire une demande de changement d'objectif. Les personnes occupantes, ou exploitant personnellement des terres dépendantes du domaine national à la date d'entrée en vigueur de la présente loi, continueront à les occuper et à les exploiter. Toutefois, la désaffectation de ces terres peut être prononcée par les organes compétents de la commune, soit à la demande de l'intéressé, soit d'office deux ans après une mise en demeure sans effet. Insuffisance de mise en valeur résultant notamment du mauvais entretien ou de l'inobservation de la réglementation applicable au terroir. La désaffectation doit être prononcée lorsque le bénéficiaire cesse de résider sur le terrain, sur le terroir, ou d'assurer personnellement la mise en valeur des terres qui lui sont affectées* ».

3.4.3. Entretien avec le chef de village de Thicky

Cet entretien a été adressé à Monsieur Abdoulaye Ndour. Il est agriculteur. L'enquête a été faite à son domicile à Thicky.

Qui sont les différents chefs de village de Thicky ?

- « *Les différents chefs de villages de Thicky sont : Ndiaye Seck, Diendé Seck, Ibra Ndour et actuellement Abdoulaye Ndour* ».

Le village est composé de combien de quartiers ?

- « *Le village est composé de 6 quartiers que sont Kanhan Lamane, Ngossé, Tobonne, Dione Toronne, Ngomol et Ndour Ngo Mol. Les principaux équipements et infrastructures du village sont un forage, un poste de santé, deux écoles élémentaires et un collège d'enseignement moyen* ».

Est-ce que vous notez la présence d'industries dans le village ?

- « *Le village est marqué par la présence de quelques industries dont les cimenteries du Sahel et la cimenterie Dangote qui viennent pour extraire le calcaire. Les cimenteries du Sahel se sont installées dans la zone depuis plus de 20 ans selon le chef du village. Quant à Dangote, il est arrivé vers les années 2013* ».

Est-ce que ces infrastructures aident les habitants du village ?

- « *Les cimenteries du sahel offrent des fournitures scolaires et des blouses à tous les élèves du village. Chaque six mois elles offrent des médicaments et a construit une salle dans le poste de santé et quatre classes dans le collège d'enseignement moyen avec des équipements. Dangote qui est arrivé récemment donne du sucre pendant le ramadan, du riz et des billets d'avion pour la Mecque. Il y a aussi une usine nommée chauffe-mac (fabrique des briques rouges) qui offre du riz et du sucre. On peut dire que l'implantation de ces industries a été bénéfique pour le village* ».

Est-ce que vous notez parfois des conflits entre les populations et les industries ?

- « *Parfois, on note des conflits entre les populations et les industries. Les populations avaient barré la route du Sahel parce que le transport de la matière dégage beaucoup de poussières qui engendre de la pollution. L'industrie avait porté plainte conduisant à l'arrestation de quelques personnes du village. Aujourd'hui on remarque des conflits familiaux à cause de la valorisation du foncier. Les personnes qui s'installaient à Dakar ne travaillant pas la terre viennent réclamer leur part d'héritage. Ces conflits se règlent pour la plupart dans le domicile du chef de village entre les personnes concernées, le chef du village et les notables* ».

Qu'est-ce que l'implantation des infrastructures a causé dans votre village ?

- « *L'arrivée de l'AIBD n'a rien apporté au village. L'autoroute nous a causé d'énormes difficultés comme l'accès aux villages environnants (Kirène, Bandia). On est obligé maintenant de faire un tour pour pouvoir accéder à ces villages* ».

3.4.4. Entretien avec le chef de village de Gandoul

Cet entretien s'est déroulé au village de Gandoul avec Monsieur Ousmane Diouf. Il est le chef de village et sa profession est cultivateur.

Qui sont les premiers habitants du village de Gandoul ?

- « *Ce sont les Mandingues qui sont les premiers à s'être installés dans le village, ensuite sont venus les Sérères. Auparavant, ce sont les chefs de famille qui détenaient les terres. Après ils les morcellent pour donner à chaque membre de la famille, dont les enfants* ».

Combien de quartiers compose le village ?

- « *Le village est composé de six quartiers qui sont : Gandoul Mbambara, Gandoul Diouf, Gandoul Pouye, Gandoul Diop et Gandoul Ciss* ».

Quelles sont les infrastructures existantes dans le village ?

- « *Les infrastructures existantes dans le village ; une école primaire, une case de santé. Selon le chef du village, il y a la présence des robinets alimentés à partir des tuyaux de Sébikhotane* ».

Quel constat faites-vous de l'activité agricole dans votre village ?

- « *L'agriculture a nettement diminué dans le village à cause de la baisse de la pluviométrie. On note l'installation d'une antenne parabole inaugurée en 1972 par le président Senghor. L'autoroute à péage a traversé trois champs selon le chef du village* ».

Y a-t-il des problèmes depuis l'arrivée de l'autoroute à péage ?

- « *L'arrivée de l'autoroute à péage a causé beaucoup d'ennui aux populations parce qu'avant son arrivée, les populations travaillaient avec une ONG belge pour la construction d'une digue de sable et de pierres à hauteur de 87 cm et une longueur de 2 m permettant d'atténuer les eaux pluviales qui envahissaient le village pendant l'hivernage. Le coût du projet s'élevait à 22 800 000 francs CFA. Tout a été détruit par l'autoroute à péage. Actuellement Eiffage a construit un bassin de rétention, mais trop*

petit pour retenir les eaux pluviales qui continuent d'envahir le village selon le chef du village ».

Les champs sont lotis à quelles fins ?

- « *La commune a loti les champs pour usage habitation selon la demande des propriétaires. Elle va avoir un quota de 40 % sur les champs lotis* ».

Est-ce que les autres projets de l'État ont affecté votre village ?

- « *Les autres projets de l'État n'ont pas affecté le village* ».

3.4.5. Entretien avec le chef de village de Mbayard

Cet entretien a été adressé à monsieur Babacar Thiandoum. Il est agriculteur et est le chef de village de Mbayard. L'entretien s'est fait à son domicile à Mbayard le 30 novembre 2018 à partir de 10 h.

Faites nous l'historique du village de Mbayard ?

- « *Le village de Mbayard fait partie de l'un des premiers villages qui ont été créés dans la commune de Diass. Au temps des colons, le canton s'était installé à Mbayard* ».

Combien de quartiers compose le village ?

- « *Il y a quatre quartiers dans le village : Léro, Djilack, Khabane, Gablay* ».

Est-ce que le village dispose d'infrastructures scolaires et sanitaires ?

- « *Le village dispose d'une école élémentaire et d'une case de santé qui manque d'équipements. Alimentation d'eau à partir du forage de Diass* ».

Où travaillent la plupart des femmes ?

- « *La plupart des femmes travaillent à vanniers* ».

Est-ce que l'activité agricole est en effervescence dans votre village ?

- « *L'agriculture tend à diminuer avec l'arrivée de l'AIBD parce que la plupart des agriculteurs vendent leurs terrains* ».

Quels sont vos soucis actuels ?

- « *On a des soucis concernant le pôle urbain Dagga-Kholpa parce que la délimitation n'a pas encore été effectuée et on risque de perdre nos champs* ».

Avez-vous des problèmes litigieux avec l'État ?

- « *On n'a aucun problème litigieux avec l'État parce que concernant le pôle, on nous a dit seulement qu'il va affecter des champs, mais les limites n'ont pas encore été définies. Il y'avait un promoteur qui avait loti le massif de Diass en parcelles sans délibération, mais il a été ordonné par la mairie d'arrêter les travaux* ».

Quels sont les litiges les plus fréquents ?

- « *Les litiges entre les populations sont les cas les plus fréquents à cause des problèmes de limites des champs* ».

Comment le problème a-t-il été réglé ?

- « *Dans la plupart des cas, le problème est réglé par le chef du village, les notables, le conseiller et l'imam. Cela n'empêche pas que deux cas aient été réglés à la commune* ».

Est-ce qu'il y a des paysans qui ont perdu leurs terres avec l'arrivée de l'AIBD ?

- « *Il y a des paysans du village qui ont perdu leurs terres à Diass à cause de l'AIBD* ».

Est-ce qu'il y a la présence d'industries dans votre village ?

- « *Les industries sont les grandes absentes du village* ».

3.4.6. Entretien avec le chef de village de Kholpa

Cet entretien a été adressé à monsieur Moussa Faye. Il est cultivateur et est le chef de village de Kholpa. L'entretien s'est fait à son domicile le 30 novembre 2021 à 13 h.

Qui est le fondateur de votre village ?

- « *Le village a été créé par Lambary et Koras* ».

Combien de quartiers compte le village ?

- « *Il y a trois quartiers dans le village : Fogne, Thiayo, Foutouka* ».

Est-ce qu'il y a la présence d'infrastructures scolaires et sanitaires ?

- « *Le village a une école élémentaire de 6 classes, une case de santé, mais aussi les robinets à partir de la société des eaux* ».

Existe-t-il des conflits fonciers dans la zone ?

- « *Les conflits fonciers existent dans la zone à cause de l'implantation de la centrale solaire qui occupe des parcelles à usage d'habitation lotie par la commune sous la demande des propriétaires. Ces parcelles appartiennent aux habitants du village* ».

Est-ce que ces personnes ont été indemnisées ?

- « *Elles ont été indemnisées, mais c'est insuffisant par rapport aux parcelles qu'elles aient pris de la valeur. Au début, des marches ont été organisées pour réclamer les terres conduisant à l'arrestation de 10 personnes qui ont été détenues pendant deux jours, mais par la suite, les populations ont cédé* ».

Est-ce que l'implantation du pôle urbain a affecté vos terres ?

- « *Concernant le pôle urbain, on entend seulement le projet, mais la délimitation n'a pas encore été effectuée, mais ce dernier affectera les champs. La ZESI a occupé la forêt classée* ».

Existe-t-il une forêt dans le village ?

- « *Il n'existe plus aucune forêt dans le village. Le village est très convoité à cause de sa position par rapport à la route nationale 1. Plusieurs promoteurs viennent y acheter des parcelles. Le prix d'une parcelle de 300 m^2 peut aller jusqu'à 5 000 000 francs CFA. En effet, il est impossible de se prononcer sur le prix au m2 parce que la vente des terres du domaine national est interdite. Les « ventes » ne se font pas devant un notaire. Une usine plastique est aussi prévue le long de la RN1* ».

3.4.7. +Entretien avec Ibrahima Ba de l'association ACCES

Cet entretien est adressé à monsieur Ibrahima Ba, le chargé du projet de sécurisation du patrimoine foncier des populations. L'entretien s'est déroulé au siège d'ACCÈS (Association d'Action concertée pour l'Entraide et la Solidarité) le 10 décembre 2018 à 9 h 45.

Pouvez-vous nous présenter l'ACCÈS ?

ACCES est une association sénégalaise d'éducation non formelle et d'appui au développement à la base, à but non lucratif, apolitique et laïque ; reconnu sous le n°132/GRT/AS, du 29/09/09.

Combien y a-t-il de membres dans l'association ?

L'ACCÈS compte 450 membres.

Quelle est la mission d'ACCÈS ?

- « *Sa mission est : de contribuer à l'émancipation économique, sociale et à la formation civique des populations notamment de ses membres ; participer au renforcement du processus de décentralisation ; impulser et renforcer la gestion durable de l'environnement et des ressources naturelles ; contribuer à la réduction de la pauvreté* ».

Quels sont les principaux programmes de l'association ?

- « *Elle s'appuie sur quatre programmes qui sont : le Programme d'appui à la réduction de la pauvreté ; projet de sécurisation du patrimoine foncier des populations, le Programme d'appui au développement local durable et le Programme d'appui aux initiatives de développement à la base* ».

Quelles sont les différentes phases ?

- « *Concernant le projet foncier, il repose sur deux phases : Première phase (2015-2017) : Sensibilisation sur les lois qui régissent le foncier. Deuxième phase (2017-2020) : accompagne les populations pour régulariser leurs parcelles* ».

Comment se fait l'accompagnement ?

- « *L'accompagnement se fait comme suit. D'abord, on va sur le terrain pour prendre les levés de la parcelle, ensuite les aider à faire un plan parcellaire et le valider par une géomètre agréée. Après, on les accompagne à créer un dossier de régularisation foncière. Le requérant fournit la copie de sa carte d'identité nationale et une demande adressée au maire de la commune concernée avec ses filiations. Dans la commune de Diass, 111 paysans ont été accompagnés pour régulariser leurs parcelles, mais ils sont tous en instance à cause de certains terrains non encore délimités* ».

Est-ce qu'il y a de la sensibilisation sur le foncier ?

- « *Des forums de sensibilisation sur le foncier sont organisés et concernent toutes les couches de la population* ».

Est-ce que l'AIBD a eu des impacts sur les parcelles agricoles à Diass ?

- « *Dans la commune de Diass, l'AIBD a impacté les parcelles agricoles, mais aussi une forêt classée. L'ACCÈS a mis en place des pépinières villageoises et des aires protégées dans les villages. Dans la commune de Diass, sept aires protégées ont été créées dans les villages de Dagga, Kholpa, Mbayard, Samkedji, Thicky, Raffo, Bandia Sessene* ».

Que sont devenues ces aires protégées ?

- « *Aujourd'hui, ces aires protégées sont sous la menace des projets de l'État. Les Pylônes d'électricité de haute tension passent par les aires protégées de Thicky et de Samkedji* ».

En dehors des projets étatiques est-ce qu'il y a d'autres menaces ?

- « *En dehors des projets étatiques, il y a les promoteurs immobiliers. La cession des terres était difficile pour pouvoir créer des aires protégées parce que ce n'est pas toujours facile d'affecter des terres aux femmes dans notre société. Parfois, on affecte des terres non cultivables* ».

Comment faire pour avoir accès à la terre ?

- « *Pour accéder à la terre, il faut, a priori, que le GIE soit reconnu. Ensuite, l'ACCES les accompagne jusqu'à l'obtention d'un récépissé. Enfin s'en suit l'affectation des terres* ».

Est-ce qu'ACCES intervient dans les conflits ?

- « *L'ACCES intervient dans les conflits en formant des animateurs qui font les médiations, mais aussi elle accompagne les populations pour qu'elles puissent faire leur plaidoyer* ».

3.4.8. Entretien avec le sous-préfet de Sindia

Cet entretien est adressé à monsieur Ibrahima Ndiaye. Il est le sous-préfet de Sindia. L'entretien a eu lieu à la sous-préfecture de Sindia le 10 décembre 2018 à 12 h 07.

Quel est le rôle du sous-préfet dans la question foncière ?

Le sous-préfet approuve les actes de délibérations en matière foncière, mais aussi les actes de construction. Les délibérations des actes à usage d'habitation ou agricole pour qu'elles soient exécutoires, il faut qu'elles soient approuvées par le sous-préfet.

Comment se fait l'acte de délibération ?

- « *Avant de donner un acte de délibération sur un projet, il faut d'abord faire une consultation populaire (couche représentative), ensuite de faire une étude d'impact environnemental et social soumis au comité national de suivi environnemental et social si c'est un projet d'envergure nationale et il peut valider comme il peut rejeter. Si le rapport est validé, on passe à l'audience publique ; c'est-à-dire on retourne vers les populations, on leur présente le rapport d'étude si leurs préoccupations ont été bel et bien intégrées dans le rapport. Le projet est ensuite validé, ou le cas échéant on annule le projet* ».

Est-ce qu'il y a des problèmes avec l'État ?

- « *Il y a toujours des problèmes avec les projets de l'Etat : les populations s'opposent à l'implantation des projets. Même si vous avez un titre foncier et que l'État veut implanter un projet et ce dernier ne peut être réalisé que sur votre titre foncier alors on vous*

exproprie pour cause d'utilité publique. Mais cette expropriation est suivie d'une compensation. Les populations n'acceptent pas d'être dépossédées de leur terre surtout que celles-ci constituent leur principale source de revenus. Rappelons qu'elles ont hérité les terres de leurs pères ou grands-pères ».

Quel est le rôle du sous-préfet dans la gestion des conflits fonciers ?

- « *Le sous-préfet est chargé de veiller à la sécurité et à la tranquillité des populations. Il a la compétence en matière de police administrative. Il doit aussi prendre des mesures préventives pour préserver l'ordre public. Le sous-préfet est fortement sollicité dans les conflits fonciers. Une réquisition a été adressée à la gendarmerie de Popenguine pour pouvoir continuer les travaux de la centrale solaire à Diass parce que les populations sont descendues sur le terrain et l'ont arrêté. Concernant la centrale quand la gendarmerie est intervenue pour disperser les populations pour permettre à l'opérateur de poursuivre les travaux de terrassement, les populations se sont déplacées pour bloquer la route nationale conduisant à l'arrestation de 11 personnes libérées plus tard. Le sous-préfet joue aussi un rôle de médiateur parce que les conflits naissent toujours quand il y a un déficit de communication, on projette de mettre en place un cadre de concertation surtout en ce qui concerne les carrières qui sont réalisées à Bandia. Il y a un cadre de concertation qui est en train de voir le jour à Diass qui réunit les populations, le promoteur et la mairie. À Boukhou, il y'a aussi un projet de lotissement régulier autorisé par le ministre en charge de l'urbanisme, les populations s'étaient opposées à ce projet, mais la gendarmerie était intervenue* ».

Est-ce que l'AIBD a amené de la valeur ajoutée dans votre zone ?

- « *L'AIBD a amené de la valeur ajoutée à toutes les terres et a permis de développer un certain nombre d'activités génératrices de revenus et créatrices d'emplois. Il y'a beaucoup d'activités qui sont en train de voir le jour grâce à l'implantation de l'AIBD* ».

Chapitre 3 : Les conflits fonciers sur l'emprise de la forêt classée de Thiès

L'état des forêts du monde continue de susciter de vives préoccupations. Les évaluations mondiales réalisées par diverses institutions (FAO, PIGB, JRC et WCMC) ont montré que la dégradation, la fragmentation et le déboisement des forêts avaient atteint un niveau alarmant, notamment dans les pays en développement (Amérique latine, Afrique et Asie). La Conférence des Nations-Unies sur l'Environnement et le Développement (CNUED), tenue à Rio de Janeiro en juin 1992, avait mis en exergue ces préoccupations sur lesquelles plusieurs conférences ultérieures, tant internationales que sous régionales, ont continué à attirer l'attention. En effet, on admet communément que les forêts sont indispensables à la vie terrestre grâce à leurs fonctions écologiques, car régulant le climat et les ressources en eau et servant d'habitat pour la flore et la faune.

1. Présentation de la forêt classée de Thiès

Depuis au moins deux décennies, les forêts, sous les tropiques, sont soumises à la pression de la croissance démographique qui conduit fréquemment à leur conversion ou à leur dégradation au profit de modes d'utilisation des terres non durables. C'est dans ce contexte que nous allons orienter notre travail. Il va porter sur une analyse des empiétements sur l'emprise de la forêt classée de Thiès.

1.1. Historique de la forêt

L'estimation des ressources forestières au Sénégal n'est guère aisée, car il n'existe pas d'inventaire actualisé des formations forestières. Cependant, on estime que la superficie des formations ligneuses représentait 11,5 millions d'hectares en 1995 (contre 11,9 millions d'hectares en 1990 et 12,7 millions d'hectares en 1981). Mais si environ 60 % de la superficie du pays appartient à l'espace forestier, l'ensemble « forêts denses/claires et savanes boisées/arborées » couvre 38 %, le reste étant classé dans la catégorie des « autres terres boisées » (savanes et steppes arbustives), avec un faible potentiel ligneux par hectare.

Thiès est l'une des 14 régions administratives du Sénégal et couvre une superficie de 6 601 km², soit 3,4 % du territoire national. Sa population est estimée à 1 563 074

habitants au 31/12/2011 (source ANSD), soit 13,3 % de la population nationale. Elle est découpée en trois départements (Mbour, Thiès et Tivaouane) regroupant 15 communes, dont la Ville de Thiès, et 35 communautés rurales. La région de Thiès compte 13 forêts classées pour une superficie totale de 98 926 ha, dont celle de Bandia, classée en 1954 et située entre Thiès et Mbour, soit un taux de classement de 15,0 %. La région de Thiès compte 13 forêts classées pour une superficie totale de 98 926 ha, dont celle de Bandia, classée en 1954 et située entre Thiès et Mbour, soit un taux de classement de 14,3% (ANSD, 2013). Le taux de classement est calculé sur la base du rapport, entre la superficie totale des forêts classées de la région sur la superficie totale des forêts classées du pays.

Cette superficie a baissé au fil du temps du fait des déclassements, concessions minières et autres formes d'empiétements (notamment au sud de la ville de Thiès, du fait de l'habitat). On peut citer la déclassification datant du 25 mai 2009 (arrêté ministériel numéro 6108) autorisant la Sénégalaise des industries à occuper une superficie de 121 ha dans la forêt classée de Thiès. L'arrêt ministériel N°6103 MEPNBRLA du 25 mai 2009 autorise quant à lui les Cimenteries SA à occuper une superficie de 210 ha dans la forêt classée de Thiès.

1.2. Situation de la forêt

La forêt Classée de Thiès est une forêt dans la région de Thiès, Sénégal (Afrique). Elle est située à une altitude moyenne de 105 mètres au-dessus du niveau de la mer (voir Carte 23).



CARTE 23: LOCALISATION DE LA FORET CLASSEE DE THIES
Conception : Mame Cheikh Ngom, site des eaux et forêt
Source : Google Earth

La forêt classée s'étend sur une distance de 4,3 km, partant de la RN1 à la route Mbour–Sindia. Ses coordonnées sont 14°42'0 N et 17°0'0 W en DMS (Degrés Minutes Secondes) ou 14,7 et -17 (en degrés décimaux). Sa position UTM est BB82 et sa référence graphique d'opération conjointe est ND28-05. Elle est couverte par une végétation arborescente et est protégée par des barrières pour les animaux en divagation.

2. Occupation spontanée de l'emprise de la forêt classée de Thiès

2.1. Enjeux fonciers autour de l'emprise de la forêt classée

Les zones classées sont constituées par les zones à vocation forestière ou les zones de protection ayant fait l'objet d'un classement dans les conditions prévues par la réglementation particulière qui leur est applicable.

- Législation : La réforme du code forestier intervenue en 1998 (loi n° 98/03 du 08/01/98) instaure la cogestion des forêts classées.
- Enregistrement : elles ne sont pas immatriculées.

- Transfert : les forêts classées ne peuvent pas faire l'objet de vente ou d'acquisition privative. Le déclassement peut être prononcé et des droits d'usage sont accordés aux populations riveraines. La cogestion est autorisée sur la base d'un plan de gestion approuvé par le service forestier.
- L'absence d'indication de limites précises sur le terrain favorise la confusion des domaines respectifs de l'État et des populations. Elle occasionne les multiples conflits en périphérie.
- Abus dans l'attribution des terres du domaine national et difficultés d'accès aux terres
- Méconnaissance des populations des lois foncières en particulier la loi 64-46 du 17 juin 1964 portant sur le domaine national.

C'est dans ce contexte que s'inscrit le problème de l'empiètement. Ce « sujet » s'est considérablement développé en pratique et génère un contentieux très abondant.



IMAGE 12: L'EMPIETEMENT DE L'EMPRISE DE LA FORET
Conception: Mame Cheikh Ngom,
Source: Google Earth

Sur l'Image 12 nous distinguons la limite de l'emprise de la forêt classée de Thiès en vert, on peut constater l'empiètement des constructions dans le quartier de Mbour 3. Nous devons préciser que cette emprise date de 2002, et depuis, une petite partie de la forêt a été déclassée, mais une bonne partie reste empiétée.

2.2. Analyse des enjeux fonciers à Mbour 4

L'affaire Mbour 4 Extensions, qui a démarré en 2006, est la plus grande escroquerie foncière dans la ville de Thiès. En 2006, la commune avait initié un lotissement sur le domaine national qui avait respecté toute la procédure et une autorisation de lotir avait été délivrée. Mais au bout de quelque temps, il est apparu que ce lotissement avait empiété sur la forêt classée. C'était un lotissement de 82 hectares, et environ 67 hectares avaient empiété sur la forêt classée. Ainsi, les attributaires avaient édifié des constructions sur le site classé alors que pour occuper cet espace, il faut un acte de déclassement. Or, il se trouve que ces 67 ha empiétaient sur la forêt classée de Thiès.

La vraie raison du classement de la forêt, sous l'emprise du quartier de Mbour 4, remonte en 1933. Celle-ci fut aménagée en 1935 par le pouvoir colonial français dans le but de créer une forêt-rail ; c'est-à-dire l'utilisation du bois pour les traverses des chemins de fer en cours de construction. Cependant, le conflit foncier, constaté à Mbour 4, est parti d'un lotissement clandestin réalisé sur l'emprise de la forêt classée de Thiès. Après avoir reçu leurs titres de propriété en 2006, les attributaires ont engagé des travaux de construction. Mais, ils ne pouvaient pas s'imaginer, un seul instant, que leurs titres relèvent du faux.

Huit ans après, plus précisément en octobre 2014, la mairie de Thiès-Ouest avait terrassé une quinzaine de maisons pour caser les mareyeurs déguerpis du marché Sham de Thiès. C'est le début d'une longue bataille d'opinion pour demander l'arbitrage du chef de l'État. Entre temps, 250 sommations ont été distribuées par la DSCOS, mais des gens ont continué à ériger des constructions irrégulières, souvent nuitamment, au mépris de toute la réglementation en vigueur. C'est d'ailleurs ce qui a motivé les opérations de démolition de constructions jugées irrégulières et bâties dans la forêt classée entamée par certains services de l'État.

Ainsi, on a cherché à comprendre les réelles causes du problème et identifier les auteurs du fameux lotissement ayant conduit les populations à construire dans une zone classée comme ce fut le

cas au quartier Mbour 4. D'abord, il faut noter que le département de Thiès est confronté à un problème de découpage territorial. La ville de Thiès est ceinturée par les limites de la commune de Fandène de l'est à l'ouest et du nord au sud. Cette situation inédite est la cause des conflits entre Thiès et Fandène. À Mbour 4, la forêt classée est mitoyenne aux limites de la commune de Thiès Est qui abrite Mbour 4. N'ayant plus d'espace pour son extension urbaine alors les populations ont pris pour cible l'emprise de la forêt de Thiès.

Mais, cet empiètement est d'abord lié à une poussée démographique c'est-à-dire une augmentation, au cours du temps, du nombre d'individus vivant dans la région de Thiès, mais aussi un déplacement des populations vers la ville pour une meilleure condition de vie. Cette dynamique va enclencher l'empiétement dont il est ici question. Après toutes ces raisons évoquées, il faut noter aussi que cette occupation a été faite avec une complicité de la commune dans le but de pousser l'État à déclasser cette zone occupée.

Durant nos reconnaissances et enquêtes, nous avons posé quelques questions aux occupants trouvés sur place dans le but de mieux maîtriser cette question et c'est là que nous avons rencontré un Peul du nom de Diallo. Il vit dans cette zone depuis 2004. Il nous a raconté que c'est un problème de régularisation foncière, et toujours en s'appuyant sur ses propos, il nous a dit que l'État était déjà venu pour faire des enquêtes, des recensements, pour ensuite attribuer les parcelles à leurs occupants respectifs. Toujours lors de nos enquêtes, une dame que nous avons trouvée sur le site nous a raconté que son intervention lors des démolitions lui a permis d'être toujours là. Toujours dans nos observations dans le site on voit que des mosquées sont construites pour jouer sur la sensibilité de l'État et toujours favoriser ce déclassement. C'est ainsi que la présence de la mosquée a servi de prétexte aux populations qui sautent sur l'occasion pour solliciter le déclassement de cette partie de la forêt occupée à Mbour 4.

2.3. Litiges fonciers entre Thiès et Fandène et sur les emprises forestières

Il existe plusieurs types de litiges dans la zone d'étude où la recherche a été effectuée. Aucune caractérisation ou localisation de ces litiges fonciers ne peut être définitive dans la mesure où de nouveaux problèmes apparaissent chaque jour. Malgré tout, il a été possible d'obtenir une vue d'ensemble de la situation. Fandène est une zone caractérisée par de nombreux litiges, car un agent du cadastre de Thiès qui préfère garder l'anonymat

a révélé que 6 000 ha de terres ont été perdues par les paysans entre 1945 et 2000. En effet, l'extension des limites de la commune de Thiès se fait de manière démesurée au point qu'il s'avère difficile de les identifier. Monsieur Martin Mbaye, un militaire retraité et agriculteur au village de Diassap, entre Thiès et Fandène, a été interviewé en février 2021. Après avoir déploré la situation, il soutient que les limites physiques entre Thiès et Fandène ne sont pas claires. Selon lui, elles sont juste indicatives, parce qu'il n'y a pas de borne ou document cartographique qui délimitent ces deux communes, en perpétuel conflits sur le foncier. Il termine son intervention en précisant que les litiges fonciers qui opposent ces deux communes ont commencé depuis le découpage de 1996.

Le Coordonnateur du programme de coopération décentralisée entre les villes de Thiès et de Cergy (France), Ibrahima Bakhoum, ajoute que « *les limites frontalières entre Thiès et Fandène sont clairement définies parce que c'est la route qui les sépare. Mais le découpage est fait de sorte que Fandène ceinture toute la ville de Thiès et l'empêche, par conséquent, de s'étaler. Puisque la ville continue de s'agrandir alors les conflits fonciers deviennent récurrents. Vous êtes à Thiès ville mais il suffit de traverser la route pour se retrouver à Fandène. Cela montre que les limites entre les deux communes sont proches* ».

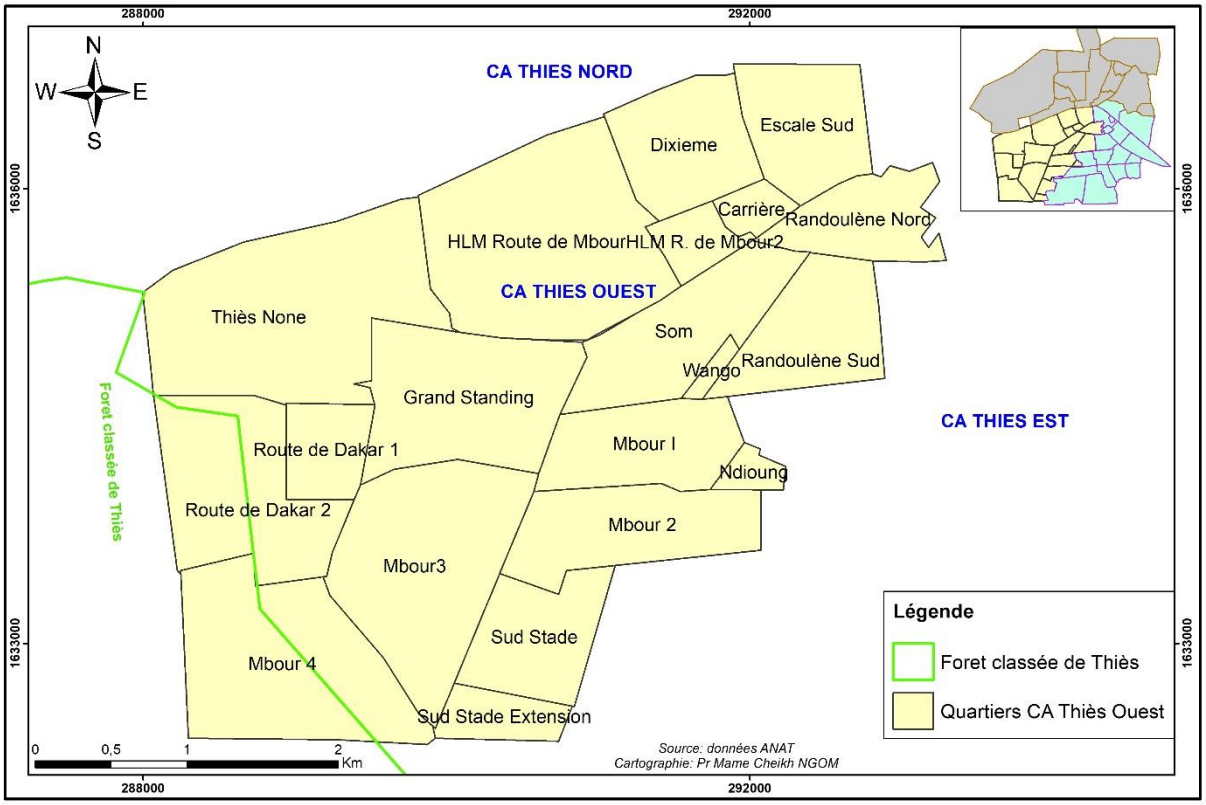
Monsieur Bakhoum ajoute que « *Le manque d'espace pour la réalisation des projets de la ville nécessite une gestion concertée entre les deux communes. C'est ainsi qu'un cadre de concertation, appuyé par le projet IMAP3, est mis en place. Cette initiative est difficile parce que Thiès est limitée à l'ouest par la commune de Keur Moussa. Certains villages ont été rattachés à la ville par décret en 1978 dont Diassap, Thiapone, Silmang, Keur Dago, Dioung, Boula noir, Keur Lamane Khar, Sérère, Thiopone Peul et Nguenth Peul. L'objectif était d'élargir la base de la population électorale. Le projet IMAP (Instruments et Modèles pour un aménagement participatif) dont les membres sont Enda-Graf, RUP et ECOPOP, l'école polytechnique de Thiès et celle de Lausanne n'a pas connu un long succès. Alors, les projets continuent d'être réalisés sans la moindre concertation entre les deux communes. Seul le projet Ecocité a réussi à les unir. Il porte sur les villes durables et l'amélioration des conditions de vie des populations ».*

Malgré la limite artificielle qui sépare les deux communes dans la partie sud, le problème persiste. La ville de Thiès est ceinturée par la commune de Fandène. C'est l'urbanisation

galopante et les fortes densités démographiques qui poussent les populations riveraines de la forêt à se livrer volontairement à des empiètements sur l'emprise classée.

Pour mieux argumenter les litiges fonciers au niveau de l'emprise de la forêt, notre démarche consiste à descendre sur le terrain pour recueillir les avis des populations vivant sur place. « *Le flou sur les limites entre les zones d'habitation et la forêt est toujours là. Il y a des confusions, car malgré les interdits, les constructions poussent comme des champignons et les champs continuent d'être morcelés* » selon l'avis d'une dame qui cultive sur l'emprise de la Forêt. Un habitant du village de Laalan, souligne que « *à ce rythme, nous risquons de finir mal, car n'ayant plus de terres à cultiver, à plus forte raison qu'on soit illettré et analphabète comme moi qui ne pouvons plus exercer un autre travail pour joindre les deux bouts du fil* ».

Si ces dernières années, il y a eu des lotissements à outrance dans la commune de Thiès, c'est qu'en réalité, les autorités de la localité tentaient de répondre à la forte demande des populations en logements (voir Carte 24). Seulement, il faut préciser que cela est loin d'être la seule raison, car certaines autorités locales y trouvaient aussi leur compte. Un paysan qui n'a pas les moyens et surtout les compétences pour procéder à un morcellement, va solliciter les autorités locales qui, en retour, lui réclame 20 % des terrains. En plus de cela il doit acquitter des frais de bornages dont le montant retenu lors de la délibération passe de 15 000 francs CFA à 100 000 francs CFA par parcelle. Seul le conseil municipal est habilité à délibérer sur les taux à affecter aux taxes assujetties aux frais de bornage. Les morcellements des terres agricoles sont souvent suivis de spéculations foncières. Les paysans et les promoteurs immobiliers contribuent au renchérissement des prix du foncier parce que le morcellement des champs est devenu récurrent à Thiès est. L'augmentation du taux des frais de bornage permet à la commune de « gonfler » son budget annuel.



CARTE 24: LES EMPIETEMENTS SUR L'EMPRISE DE LA FORET CLASSEE DE THIES
Conception : Mame Cheikh Ngom, thèse, 2021
Source : Données ANAT

Un habitant de la localité affirme que les politiques effectuaient des lotissements abusifs. Mais, depuis que les bornes indiquant la limite entre les deux communes ont été détruites, alors la situation est devenue beaucoup plus compliquée. Le Coordonnateur du Groupe de Recherche et d'Appui aux Initiatives mutualistes (GRAIM) et chef de village de Laalan, André Demba Wade, le 31 mars 2018, trouve une raison qu'il partage avec nous : « *Les collectivités locales n'ont pas assez de ressources et le foncier est le gagne-pain des élus locaux. Regardez-les, ils n'ont même pas d'indemnités et malgré tout ils sont tous riches. D'où provient tout cet argent ? Ils font de la politique au détriment des populations administrées et cela entraîne des conflits fonciers sur tout le long de l'emprise de la forêt classée de Thiès* ». Il révèle par ailleurs que : « *Cette forme d'expansion foncière a débuté en 1996 avec le régime socialiste et en 2002 les lotissements ont augmenté comme on ne les a jamais constatés au Sénégal. Lorsque les autorités locales procèdent à un lotissement de 200 parcelles alors les populations n'en reçoivent que les 100, soit 50 % des parcelles. Le reste des 100 parcelles est confisqué par le conseil rural* ». Alphonse Tine, un habitant du village de Fandène, affirme quant à lui en mars 2018, que : « *60 %*

du budget de la communauté rurale de Fandène proviennent des frais de bornage à cause des morcellements ».

À cause du manque des terres à cultiver, les activités économiques en milieu rural changent. Par exemple, à Keur Saïb Ndoye, le chef de quartier soutient que les autorités locales poussent les paysans à morceler leurs champs en parcelles d'habitations puisqu'il n'existe plus de zone d'extension pour les jeunes générations. D'ailleurs, c'est à cause du manque de terres pour cultiver que les populations se lancent dans la commercialisation des mangues.

2.3.1. Spéculations foncières et déguerpissements sur l'emprise de la forêt

Les réformes administratives et foncières de 1964 interdisent tout acte de vente sur des terres du Domaine national, c'est la raison pour laquelle, il est mentionné sur les titres de propriété relevant d'une affectation par délibération que les parcelles ne peuvent être ni vendues ni cédées. Malgré toutes les dispositions juridiques sur le foncier, les paysans arrivent néanmoins à les contourner en procédant à la vente illicite de leurs champs. Pour se couvrir maintenant et éviter d'éventuelles poursuites judiciaires, ils disent qu'ils vendent les peines de leurs champs. Au niveau du quartier de Mbour 4, les spéculations foncières sont très fréquentes. Pire, les gens parviennent à empiéter sur l'emprise de la forêt classée de Thiès pour des morcellements de terres en parcelles d'habitation, d'où les déguerpissements pour la libération de l'emprise.

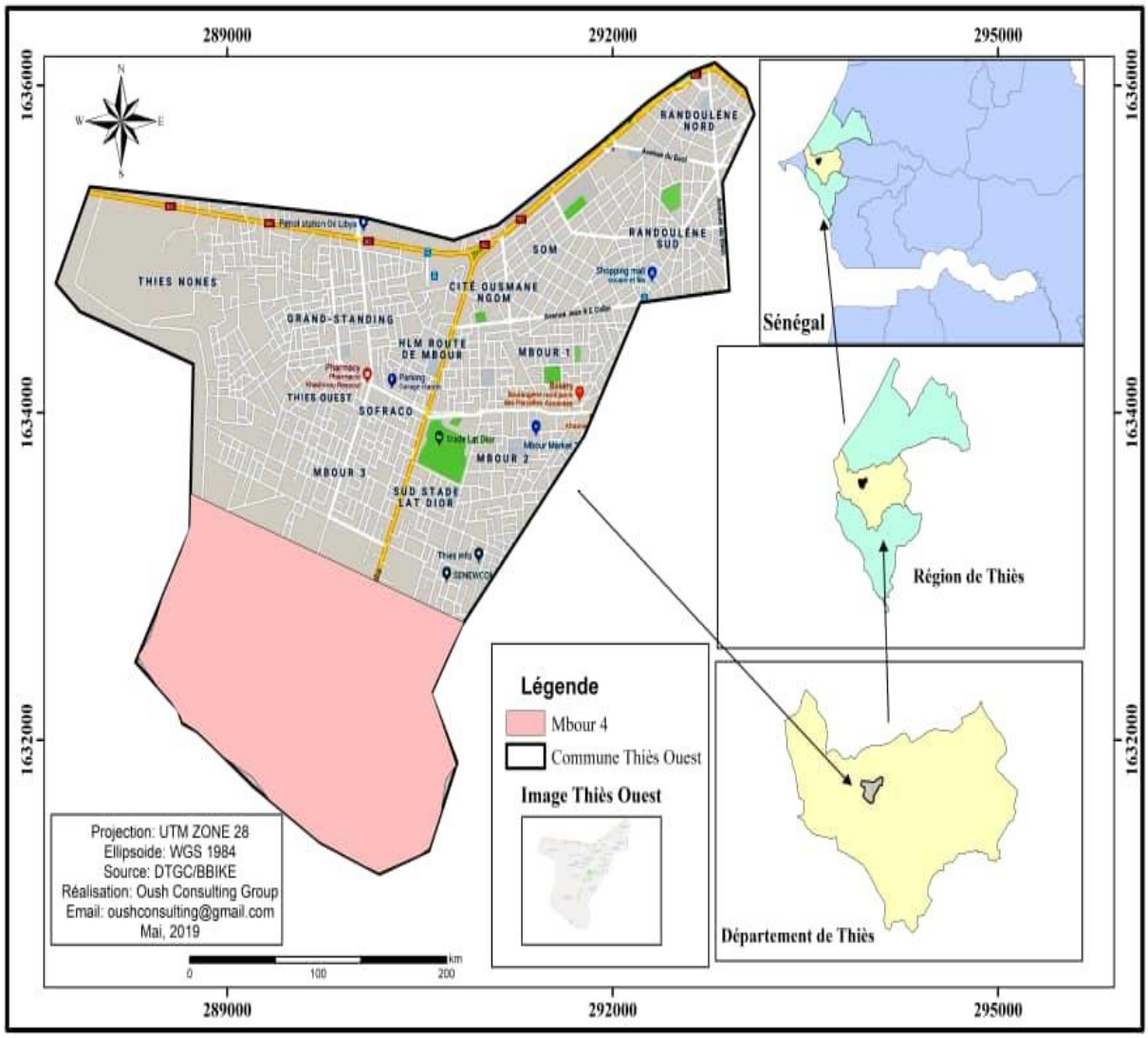
Le code forestier stipule, en son chapitre 2, article L.10 que dans les forêts du domaine national, les populations riveraines sont autorisées à exercer des droits d'usage suivants :

- Le ramassage du bois mort et de la paille.
- La récolte de fruits, de plantes alimentaires ou médicinales, de gomme, de résines et de miel.
- Le parcours du bétail, l'émondage et l'ébranchage des espèces fourragères.
- Le bois de service destiné à la réparation des habitations. Ces droits n'entrainent aucun droit de disposer des lieux.

Malgré tout, les populations riveraines outrepassent ces dispositions réglementaires et se donnent le droit d'empiéter et de construire en dur sur l'emprise. D'autres, plus véreux, procèdent à des morcellements et vendent les parcelles en complicité avec les autorités

des services compétents. En 2003, la PCR de la communauté rurale de Fandène avait pris un arrêté portant interdiction de vente des terres de l'emprise de la forêt classée, mais les agressions sur la forêt continuent. Ces spéculations foncières ne se limitent pas seulement à Fandène, mais elles existent sur toute l'emprise, en particulier à Thiès None et dans le quartier de Mbour 4 (voir carte 24) où le phénomène est devenu récurent.

La région de Thiès est l'une des quatorze régions administratives du Sénégal. Elle a été subdivisée en communes d'arrondissement lors des réformes administratives et territoriales de 2002. Parmi celle-ci, figure la commune de Thiès Ouest qui abrite le quartier conflictuel de Mbour 4. La création de ce quartier relève d'une pression exercée par les populations qui sont venues volontairement pour squatter les limites de la forêt. Compte tenu du laxisme des autorités chargées de veiller sur l'emprise de la forêt et avec la complicité des autorités locales, les populations continuent d'envahir les limites de ce patrimoine naturel. Pour jouer sur la sensibilité des autorités étatiques, les populations, en complicité avec les autorités locales, ont construit des mosquées sur le site et y ont développé de petits commerces et des activités artisanales.



CARTE 25: LOCALISATION DU QUARTIER DE MBOUR 4
Source : Rapport des étudiants de Master 2, UFR SI, 2021

Cependant, avec la première phase de l'Acte III de la décentralisation, une guerre des textes sur la dévolution des compétences et la répartition du patrimoine foncier de la ville de Thiès oppose les décideurs politiques. Le Maire de la Commune de Thiès Ouest considère que les réformes administratives et territoriales de 2014, l'Acte III de la décentralisation lui donnent le pouvoir d'exercer sur le domaine foncier du quartier de Mbour 4 (voir Carte 25). Il est évident que les anciennes communes d'arrondissement sont devenues des communes de plein exercice, mais le Maire de la ville de Thiès soutient le contraire et s'oppose à la confiscation des terres de Mbour 4. Chacune des deux communes veut délibérer et morceler les terres du quartier de Mbour 4 qui sont pleinement dans l'emprise de la forêt classée. La finalité est de morceler pour après pousser l'État à déclasser, d'où la guérilla juridique entre les deux communes.

Des courtiers véreux, en collaboration avec des agents de l'administration, font régulièrement des ventes de terrains. Certains acquéreurs en profitent pour les ériger en mosquée afin de jouer sur la sensibilité des services compétents, chargés du contrôle foncier comme la DSCOS. Le maire de Thiès Ouest considère que ce sont les occupants traditionnels, déjà dédommagés, qui procèdent à ces ventes illégales de terrains sur le Domaine national. Le directeur technique de la commune de Thiès Ouest informe que ses services sont souvent sur le terrain et qu'ils délivrent des sommations interpellatives s'ils constatent des constructions irrégulières. Si les occupants refusent d'obtempérer, la commune est en droit de procéder aux démolissages.

2.3.2. RAPPORT DES ÉTUDIANTS DE L'UFR SI DE L'UNIVERSITÉ DE THIÈS SUR LES ENJEUX FONCIERS AUTOUR DE L'EMPRISE DU FORET CLASSÉ DE THIÈS : CAS DE POUT

Le domaine foncier occupe une place importante dans tout processus de développement en raison des multiples possibilités d'usage de la terre. La forte croissance démographique remarquée en Afrique et au Sénégal en particulier entraîne une demande croissante des terres. De plus, la poussée de l'urbanisation aggrave le problème foncier. L'élargissement des villes, qui se fait souvent par une absorption de terres cultivables et souvent par déclassement de forêts classées, produit des situations conflictuelles entre le milieu rural et le milieu urbain, des conflits liés à la répartition des terres. L'implantation de nouvelles industries cause aussi de nombreux problèmes de litiges fonciers entre les bailleurs et les populations. Les zones périurbaines sont particulièrement touchées par cette problématique. Les habitants de ces zones, dont la plupart sont des cultivateurs, sont les premières victimes des phénomènes d'urbanisation. En perdant leurs terres, ils perdent aussi leur principale source de revenu.

A titre d'exemple, la commune de Pout, qui est une zone stratégique en raison de sa situation géographique, présente une importance économique et démographique remarquable (voir Carte 25). Elle se situe à la limite ouest de la Forêt de Kagne, dans une plaine au pied des chaînes de collines et du plateau de Diass au sud. Elle se trouve à 54 km de Dakar sur la nationale N°2 et à 10 km de Thiès, la capitale régionale. Cette commune qui abritait sur une partie de son espace des terres à vocation agricole lorsqu'il était un petit village a connu de profondes transformations. Son agrandissement lié à

l'urbanisation a de plus en plus phagocyté les vergers. L'arrivée de plusieurs activités industrielles, telles que SISMAR, Dangote, ou encore SIGELEC a généré de nouveaux enjeux fonciers. Ceci a concerné les populations et a entrainé des problèmes sur les limites de la commune en rapport aux collectivités locales voisines et également aux forêts classées de Pout.

La ville de Pout doit faire face à un certain nombre de contraintes qui entravent son développement. Les principales sont les suivantes :

- Sa situation au pied de la chaîne de collines de la forêt de Kagne fait que la ville de Pout est le lit naturel par où passent les eaux de ruissellement venant de ces collines vers le sud-ouest, ce qui l'expose à des inondations et réduit ses superficies de terrains habitables.
- La construction du chemin de fer et de la route nationale N°2, avec un profil en long surélevé par rapport au terrain naturel, a créé des zones inondables dans la ville. C'est notamment le cas du quartier Mbambara et d'une partie de Tchéchène et de Mbayène.
- La ceinture de vergers autour de la ville empêche le développement de la ville, surtout vers l'est et le sud.
- La construction de la SISMAR constitue une « muraille » à l'ouest de la ville, entre les voies de chemin de fer et la route nationale N° 1.
- La construction de l'usine de la SISCOMA (devenue SISMAR) et de celle de la SIGELEC, aux limites ouest et est de la commune, ont créé des entraves à l'expansion de la ville dans ces directions.

Il ressort de ce qui précède que la commune de Pout souffre d'un manque évident d'infrastructures et d'équipements. Des efforts soutenus doivent être entrepris pour satisfaire la demande des populations. À cet effet, les problèmes majeurs sont : d'une part l'enclavement relatif à son habitat insuffisamment contrôlé et aux contraintes en matière d'assainissement et d'autre part, l'exode des jeunes. En effet, Pout est accessible uniquement par la route nationale N°2, par Thiès ou par Sébikotane (ou le lieu-dit « croisement 50 »). Cette contrainte a favorisé l'émergence de pôles de concurrence de la ville pour la commercialisation des produits fruitiers, maraîchers et halieutiques.

C’est ainsi que le Croisement 50, Sébikotane, Diamniadio et même Thiès récupèrent, à la place de Pout, une grande partie de la production maraîchère des Niayes, du poisson de Kayar et parfois même des fruits de la Casamance. Pour faire de Pout un carrefour commercial compétitif de dimension nationale et spécialisée dans le commerce des fruits et légumes et du poisson, il est nécessaire de réaliser la route départementale Pout – Ndame Lo, qui relierait la ville à la route des Niayes et faciliterait ainsi l’accès aux producteurs maraîchers de la zone de Mboro et aux mareyeurs de Kayar.

Structuration des quartiers irréguliers de la commune de Pout.

Cette situation gêne énormément son développement aussi bien pour le tracé de la voirie qu'en ce qui concerne les réseaux de distribution d’eau et d’électricité. Elle favorise également l’insécurité urbaine. Cette restructuration devrait faciliter la gestion des problèmes d’assainissement.

Enfin, le troisième problème majeur est le taux élevé de chômage des jeunes dans la ville et le rythme important de l’exode de cette catégorie de population vers les centres urbains, avec un taux de retour très faible. Cette situation est favorisée par le manque d’infrastructures socio-éducatives, d’équipements de sport ou de loisirs susceptibles de les retenir dans le terroir. D’autres problèmes auxquels cette commune doit faire face sont directement liés au développement des activités dans la ville, en particulier pour les jeunes. En raison de sa vocation agricole, les difficultés d’accès à l’eau pour le développement des cultures irriguées constituent un handicap majeur. Cette situation est aggravée par la sécheresse persistante qui a découragé les populations s'adonnant à la culture saisonnière des céréales et de l’arachide. Une autre difficulté concerne les contraintes de conservation des produits fruitiers (très périssables), faute d’unités modernes spécialisées. Par rapport à ses infrastructures et équipements, les problèmes majeurs de la commune demeurent :

- La forte demande de scolarisation des enfants non satisfaite chaque année et qui aggrave son faible taux de scolarisation de la commune.
- La vétusté de ses marchés et leur localisation dans des zones enclavées.
- L’absence de structures de sports et de loisirs pour les jeunes dans la commune.
- La faible couverture sanitaire de la Commune.

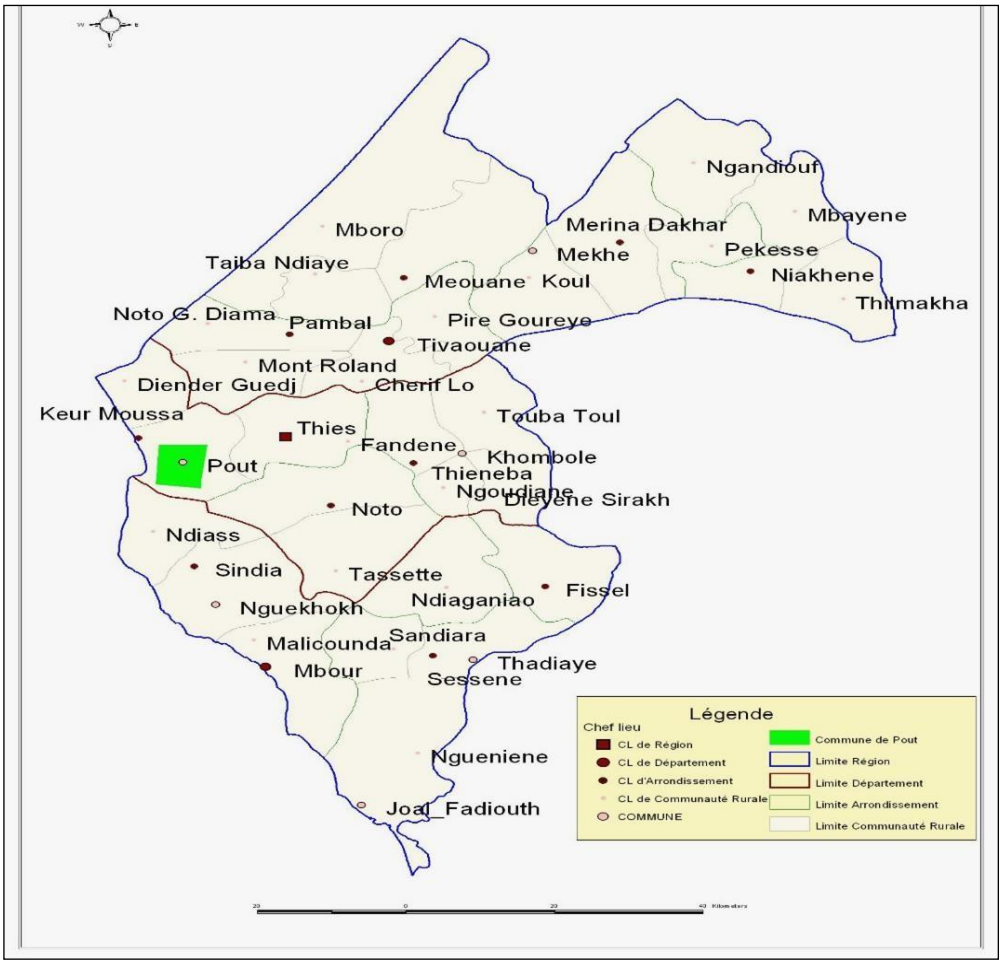
- L’importance des zones inondables dans les quartiers.

Par extension, le terme de conflit s’applique aujourd’hui à toute opposition survenant entre des parties en désaccord, l’une souhaitant imposer ses positions, à l’encontre des attentes ou des intérêts de l’autre partie. Au sens légal, un conflit est un contentieux sur un ou des points de droit. On entend par conflit, au sens profond ou authentique du terme, l’affrontement de deux ou plusieurs volontés individuelles ou collectives qui manifestent les unes à l’égard des autres une intention hostile et une volonté d’agression, à cause d’un droit à recouvrer ou à maintenir. Ces volontés essaient de briser la résistance de l’autre, éventuellement par le recours à la violence.

Pour l’élaborer ce document, nous avons procédé d’abord à la collecte des données. En fait, la pluridisciplinarité est à la base des méthodes de collecte, de traitement des données et de leurs interprétations. Toutefois, la revue de la littérature est utilisée pour la collecte de données relatives aux variables utilisées. Elle consiste essentiellement en l’inventaire des bases de données (base de données géographique / statistique), en la lecture de documents (ouvrages de référence, manuels, revues scientifiques, rapports, etc.), en des discussions avec des habitants de Pout rencontrés au passage, en leur soumettant des questionnaires qui avaient préalablement été établis. Des informations ont également été obtenus par des discussions avec certains responsables administratifs dans la mairie de Pout qui ont été très ouverts à notre égard.

Présentation de la zone d’étude (physique, démographique et socioéconomique)

Initialement, cette localité est peuplée de Sérères qui s’étaient installés avant l’époque coloniale. Le nom de Pout signifierait sommet ou cime en sérère. Pout fut le chef-lieu de la communauté rurale qui porta son nom de 1976 à 1990, année de son érection en commune de plein exercice. Avec le début de son industrialisation en 1975, marqué par l’installation de la SISCOMA et plus tard par celle de la SIGELEC, la ville a connu un essor marqué par la construction de zones d’habitation structurées et une mutation de l’habitat spontané dans les quartiers irréguliers. Actuellement, la commune de Pout compte 29 600 habitants (source : municipalité de Pout, 2004) répartis comme suit : 48 % d'hommes et 52 % de femmes. La population a la particularité d’être très jeune, car 56 % de celle-ci a moins de 21 ans.



Carte 26: Localisation de la commune de POUT
Source : rapport de mémoire des étudiants de l'UFR SI de Thiès, 2018

La Commune de Pout est située dans la zone des Niayes qui s'étend, le long de la frange maritime du Sénégal de Dakar à Saint-Louis, sur une bande de 180 km de long pour 5 à 30 km de large. Grâce à son climat favorable, à ses terres fertiles et à l'accessibilité de la nappe phréatique, les Niayes offrent des conditions propices à l'agriculture et à l'élevage. La zone d'étude proprement dite est circonscrite à la commune de Pout rattachée administrativement à la région de Thiès et plus précisément au département de Thiès (voir Carte 26). La commune de Pout est située à 54 km à l'est de Dakar et à 10 km à l'ouest de Thiès. Comme il a déjà été indiqué, Pout fut le Chef-lieu de la communauté rurale dont il a porté le nom de 1976 à 1990, année de son érection en commune de plein exercice par le décret N°90/1135 du 8 octobre 1990.

Enjeux fonciers entre la commune de Pout et celle de Thiès, en rapport à la forêt classée de Thiès :

La commune de Pout a connu jusque-là une évolution lente et très irrégulière avec une première restructuration partielle des quartiers de Thièkène et de Keur Seydou qui a été faite en vue d'améliorer les aménagements urbains. Toutefois, pour répondre aux exigences des aménagements que demande une ville et à la demande de logements jugée très élevée par la mairie, les autorités municipales ont entrepris depuis 1998 un morcellement organisé des terrains disponibles ou de vergers se trouvant sur le domaine national. Ces lotissements prévoient des parcelles à usage d'habitation avec des espaces réservés aux équipements collectifs et aux places publiques.

Ces aménagements qui accompagnent l'extension de la ville de Pout concernent les zones sud et nord de la commune essentiellement occupées par les vergers et aussi du côté de la forêt classée de Pout. Ces derniers qui se trouvent pour la plupart sur le domaine national vont être récupérés par la commune qui se charge d'indemniser les exploitants actuels en fonction de la taille et de l'état du verger. Ces orientations en matière d'aménagement du territoire ont fait l'objet de négociations entre la mairie et les exploitants de ces vergers. Le travail du cadastre est actuellement en cours pour savoir combien de parcelles vont être mises à la disposition de la mairie de Pout qui évalue d'ores et déjà le découpage à environ 500 lots.

Cette politique d'aménagement du territoire au niveau local pose la question de la reconversion d'espaces agricoles en espace urbain et par là, celle de la reconversion des populations exploitantes de ces espaces. Dans une localité où l'économie est essentiellement alimentée par la production de fruits et légumes, est ce que l'urbanisation comblera le manque à gagner qu'occasionne la destruction de dizaines de vergers ?

Tensions et conflits fonciers : litiges, expropriations, spéculations et restructuration

La commune de Pout, étant une zone stratégique, vu sa situation géographique, a connu aussi des situations foncières embarrassantes qui ont été la source de spéculations, de tensions et de conflits importants. Ces conflits opposaient souvent les paysans de la commune à des personnes morales (sociétés) ou physiques extérieures. Sur ce, en nous basant sur notre recherche, nous notons quelques problèmes dans ce sens à savoir **:**

- ✓ EMAP qui est une société d'exploitation agroalimentaire avait des problèmes de foncier avec les paysans de la commune de Pout puisqu'elle avait empiété sur leur espace agricole.
- ✓ Un autre problème plus célèbre qui a suscité beaucoup de spéculation, c'est celui de Dangote avec le marabout mouride Serigne Saliou. Le marabout était attributaire d'une partie de la forêt classée de Pout d'une superficie de 897 ha 70 a, ainsi que d'une autre parcelle dans la forêt classée de Thiès d'une superficie de 44 ha 37 a. Quelques années après, Dangote est arrivé et le régime en place à l'époque, celui d'Abdoulaye Wade, lui a octroyé un site (dans la zone de Tchiky) qui empiétait sur la propriété de Serigne Saliou Mbacké. Le problème a été porté en justice et c'est Dangote qui a gagné le site du fait qu'il avait fait les démarches nécessaires pour formaliser la propriété en sa possession. De son côté, le marabout n'avait pas entrepris une telle démarche, ce qui le fit perdre.
- ✓ **N**ous avons vu dans les archives de Wal Fadjri, un problème d'affectation irrégulière des terres des paysans de la commune de Pout à un privé. Réunis dans un collectif, comprenant 80 agriculteurs de Pout, ces derniers disent n'avoir été alertés de la situation que quand ils ont surpris des engins en train de défricher leurs champs. Venus aux nouvelles, ils recevront, à leur grande surprise, l'information selon laquelle le conseil rural de Keur Moussa aurait attribué 20 hectares de terre à un privé. C'était ce dernier qui était en train d'effectuer des travaux sur son nouveau domaine. Leur surprise fut d'autant plus grande que, si l'on en croit Malick Ndiaye, agriculteur et conseiller municipal de Pout, la bande de terre dont il s'agit se situe sur le territoire communal de Pout et non sur celui de la communauté rurale.

  Selon lui, la procédure d'affectation est entachée de vice de forme. Puisqu'il y a emprise sur le territoire voisin. Même si ces terres appartenaient à la communauté rurale, il y a un problème sur les conditions d'affectation. En effet, précise-t-il, les terres en question renferment des peines établies par leurs occupants qui les ont mises en valeur. Certains d'entre ces occupants détiendraient par-devers eux des délibérations de régularisation dûment établies par les autorités locales compétentes en la matière. Pour dire simplement que ce n'est pas une forêt qui a été attribuée à un privé, mais des champs valorisés par leurs propriétaires depuis des années. Les terres dont ils étaient question correspondaient à une bande située entre les périmètres attribués à Serigne Saliou Mbacké, Serigne Mansour Sy touchant à la forêt classée de Thiès et un verger appartenant à Baba Diaw.

Stratégies de règlement des conflits

Pour régler tous ces problèmes de conflits dans la commune de Pout, à chaque fois que des situations se présentent, des actions ont été menées par les acteurs concernés en vue d'apaiser les tensions. Ainsi pour régler le problème lié à EMAP**,** le propriétaire a préféré ne pas porter cette situation à la justice. Il a voulu régler la situation à l'amiable, donc il appela les paysans pour les dédommager. Pour le conflit de Dangote avec le marabout Serigne Saliou Mbacké**,** bien que la justice ait réglé le problème**,** Dangote continua les négociations avec la famille du marabout**.** Pour ne pas entrer en conflit avec la famille Mbacke, ils avaient essayé d'entamer des discussions. Elles aboutirent à un dédommagement important pour étouffer l'affaire. Aussi pour faire la paix avec les populations de la commune, en dehors des taxes versées à la mairie, Dangote emploie beaucoup de jeunes poutines. Le maire de la commune de Pout joue aussi un rôle primordial dans le règlement de ces conflits.

Depuis les indépendances, une bonne dizaine de forêts a été entièrement ou partiellement déclassée au profit de certains marabouts, hommes politiques ou sociétés industrielles. C'est le cas de Pata à Mbane, en passant par Fanaye et Mbao, et particulièrement la forêt classée de Pout et de Thiès. Mais le processus toujours soigneusement caché finit par remonter à la surface au point de faire scandale, suscitant ainsi la colère des communautés. Ce qui constitue des conflits et tensions qui devront être apaisés par différentes méthodes de règlement de conflits.

Par ailleurs, la gestion foncière entre la commune de Thiès et la commune de Pout et de Fandène reste problématique en raison des intérêts divergents des acteurs impliqués. Les acteurs chargés de la planification de la ville tiennent plus particulièrement à transformer Thiès en une ville moderne, économiquement et politiquement importante. Dans le même temps, les acteurs chargés de la gestion des terres dans le CR visent une meilleure structuration de leurs villages et procèdent à des lotissements à la périphérie de la ville, ce qui va à l'encontre des plans de la commune. Les habitants des lieux périphériques de la ville constituent le dernier groupe d'intérêts concerné. Leur objectif est la conservation de leurs terres agricoles, celles-ci représentent en effet leurs moyens de subsistance. Mais la commune et le CR n'ont le plus souvent pas tenu compte des intérêts de ces derniers dans la réalisation de leurs projets qui se faisaient en l'absence de concertation avec la population.

3. Conflits fonciers et stratégie de régulation

Le maire Aliou Sow, interviewé le 29 novembre 2018, a révélé que « *258 sommations servies, 239 sommations d'arrêt de travail de construction, 19 sommations de démolition, 477 personnes ayant déféré à la convocation, 37 personnes ayant présenté un document et 32 personnes arrêtées pour violation de la sommation, lesquelles sommations sont visibles sur les murs des bâtiments* ».

Il faut rappeler que depuis la promesse du président Sall de régulariser les habitants de ce site, la spéculation a augmenté, des voies ont été obstruées et des bâtiments érigés à tout-va, empiétant parfois sur la voie publique. Une situation à laquelle la DSCOS (Direction de la Surveillance et du Contrôle de l'Occupation des Sols) dit vouloir mettre un terme. Des opérations de démolition de constructions dites irrégulières (voir Photo 26) et bâties dans la forêt classée ont été menées par la DSCOS. Ces opérations sont loin de connaître leur épilogue, car le dossier n'est toujours pas classé et tient en haleine le public.



PHOTO 26: LA DESTRUCTION DES MAISONS A MBOUR 4 PAR LA DSCOS
Source : Cliché Ndiaye Samb, master 2, AGUA, département de géographie, UCAD, 2020

Les étudiants de l'UFR SI de l'université de Thiès, après analyse de la situation, se sont permis de proposer des débuts de solutions listées ci-dessous :

Après analyse de la situation, nous nous permettons de proposer des débuts de solutions listées ci-dessous :

- Installation de bornes et/ou panneaux à intervalles réguliers (ex 5 km) à la limite de la forêt.
- Amendes pécuniaires conséquentes aux occupants en situation illégale pour décourager de nouveaux occupants.
- Sanctions pénales lourdes pour de futurs occupants illégaux, mais aussi pour les acteurs qui ont autorisé et (ou) conclu la vente dudit terrain ;
- Régularisation des parcelles déjà occupées : après avoir subi l'agression des matériaux de construction (ex. : ciment, latérite, gravier, etc.), ces sols devenant peu propices à une reforestation.

La ville de Thiès, malgré sa superficie, connait de plus en plus de déclassements, notamment le problème d'empiétement sur la forêt classée de Thiès. Cela est dû à l'augmentation de la population, car plus la population augmente plus le besoin d'habitations devient élevé. En effet, c'est 67 ha qui empiètent sur la forêt classée de Thiès entrainant un conflit entre la population et l'État. Ce travail nous a permis de mieux appréhender les problèmes de gouvernance foncière dans notre communauté. Après l'analyse de la situation actuelle et de son évolution dans le temps, nous avons essayé de proposer des solutions que nous espérons satisfaisantes.

3.1. Rapport des entretiens réalisés sur l'emprise de la forêt classée de Thiès

Plusieurs acteurs sont impliqués dans les spéculations foncières orchestrées sur l'emprise de la forêt classée de Thiès. En plus des autorités, chargées de la gestion des espaces forestiers, les services techniques communaux et les populations y ont joué des rôles fondamentaux. L'espace périurbain de Thiès est devenu une ressource foncière disputée entre Thiès Ouest et Fandène.

- *Les aveux d'un maire engagé et déterminé*

Nous avons eu un entretien avec le maire de la commune de Thiès Ouest le 29 novembre 2018 à la mairie. Ainsi, il aborde le problème de l'empiétement de la forêt sous un angle politique et dit que « *c'est parce que je suis de l'opposition que mon plan d'aménagement est zappé par le régime en place qui n'hésite pas à me mettre en mal avec la population administrée* ». Se référant à un verset du Saint Coran, il rappelle qu'il est de bonne foi et que seul le Bon Dieu peut mettre fin à sa fonction de maire et son pouvoir au sein de la commune. Il est arbitre agréé par la CAF et la FIFA et soutient que la mairie ne peut assurer son gagne-pain. Il dit qu'il préfère s'allier aux populations pour faire face à ses adversaires politiques. C'est pourquoi il vient au chevet des populations de Mbour 4 qui ont été victimes des derniers déguerpissements. Selon lui, l'équipe municipale précédente ne s'intéressait guère à l'investissement et surtout quand il s'agit de la réalisation d'infrastructures et des équipements publics. Il indiqua ainsi : « *C'est depuis mon élection à la tête de la magistrature de cette commune que les édifices commencent à pousser comme des champignons. Ce sont ces résultats qui frustrent nos adversaires, et c'est ainsi que mon projet d'aménagement avec la coopération chinoise a été littéralement saboté* ». Ce projet, selon Aliou Sow, vise à offrir 2 000 parcelles à des jeunes démunis. De l'avis des populations de Mbour 4, victimes de la furie des démolisseurs, « *des centaines d'hectares ont été cédés à Bara Tall, Youssou Ndour, Baba Diaw dans les mêmes conditions qu'elles, mais personne ne dit rien* ». Des usines et des centres commerciaux sont installés dans la zone, mais personne ne songe à les démolir. C'est la raison pour laquelle les considérations politiciennes ne sont pas à écarter dans ce qui semble désormais être la bombe foncière de Mbour 4.

- *Le chef du service régional des eaux et forêts*

Le commandant Birmane Dieng, de l'inspection régionale des Eaux, Forêts, Chasses et de la Conservation des Sols de Thiès a révélé que 90 % des habitations du quartier Mbour 4 se trouvent dans la forêt classée. Il a fait savoir aux propriétaires, qu'ils ont tort d'occuper la forêt classée, car c'est un domaine national, c'est-à-dire, une propriété de l'État qui peut, à tout moment, s'en servir.

Par ailleurs, M. Dieng a fait une brève présentation de la cartographie environnementale de la région de Thiès, tout en évoquant les différentes opérations de sécurisation. Parlant

de la campagne nationale de reboisement dont l'objectif 2014-2015 se chiffre à 13 millions de plants, la région de Thiès a réalisé, avec un total de 680 pépinières, plus de 1 748 123 plans, composés d'arbres forestiers et fruitiers. En outre, l'on est déjà à pied d'œuvre concernant la campagne de sensibilisation des populations, sur la conservation de la faune et de la flore. Avec l'abondance de la pluie de cette année, affirme M. Dieng, des centaines d'hectares pare-feu ont été réalisés pour lutter contre les feux de brousse.

Néanmoins, des feux de brousse se sont déclarés dans les trois départements de la région de Thiès, et des enquêtes sont ouvertes pour en déterminer les causes et prendre les mesures qui s'imposent. L'inspecteur régional des Eaux et forêts a d'ailleurs ajouté, s'agissant du reboisement de cette année, que l'accent sera mis sur « la ville verte » de concert avec les différentes collectivités locales de la région.

- *Le chef de quartier*

D'après le chef de quartier, des faux actes de vente et une imitation de sa signature ont été établis par les acquéreurs en son insu, dont il déclare que ses derniers « sont des hors-la-loi ». En effet, n'apparaît pas sur le papier de l'acte de vente de mention indiquant que les propriétaires de maison où de terrain ont acheté leurs biens sur une forêt classée. Ils ont mis Mbour 4. Tous les actes de vente sont là. Sur tous les actes, ils ont mentionné Mbour 4. On ne peut pas comprendre que des populations se mettent à vendre des terrains de manière illégale, et en arrivent même à duper des Thiessois et consorts.

- *Les populations riveraines*

Confrontée à des besoins de logement, la population de Mbour 4 n'a pas pu aller autre part pour construire leur maison que dans la forêt classée. Ces derniers, laissés à leur sort, se sont constitués en collectif pour faire face au déguerpissement. Le collectif de Mbour 4 a fait face à la presse pour dénoncer l'attitude de leur maire, Alioune Sow qu'ils accusent d'occuper leurs terres, en favorisant un émigré sénégalais établi en France et à qui il aurait octroyé, sur le site, 4 parcelles appartenant à des tiers.

3.2. Les Stratégies de règlement des conflits fonciers sur l'emprise forestière

Ainsi, les solutions suivantes ont été dégagées pour régler définitivement les conflits fonciers dans cette zone vulnérable. Parmi elles, nous pouvons citer :

- ✓ *Le déclassement de la forêt et la régularisation des lotissements de Mbour 4*

Seuls le déclassement et la régularisation peuvent permettre à la commune Ouest de délivrer les autorisations de construire et de trouver des sites de recasement pour tous ceux qui ont construit sur des terrains destinés à des édifices d'utilité publique. Il appartient à l'État du Sénégal de prendre ses responsabilités régaliennes et de déclasser cette forêt déjà bâtie par des acquéreurs sans droit. Le Maire Aliou Sow a évoqué, pour le fustiger, la fuite de l'État face à cette bombe foncière que constitue Mbour 4. Seuls le déclassement et la régularisation peuvent permettre à la commune de Thiès ouest de délivrer des autorisations de construire et de trouver des sites de recasement pour ceux qui ont construit sur des terrains destinés à des équipements collectifs. Ainsi, l'État doit déclasser cette partie de la forêt déjà habitée et la régulariser au profit des occupants. Le Maire Aliou Sow dit que les autorités étatiques doivent prendre leurs responsabilités pour régler définitivement les boulimies foncières et sécuriser les limites de la forêt classée. Sans cela, dit-il, les habitants de Mbour 4 n'auront jamais de titre de propriété valable.

L'autorité communale va réagir sur le terrain avec tous les risques d'incident que cela suppose. Dans ce conflit, les victimes n'ont pas intérêt à s'engager dans un bras de fer avec l'autorité. La seule stratégie qui paye, c'est de rationaliser la résistance en se rangeant derrière leur maire, Aliou Sow, pour exiger de l'État qu'il procède sans appel au déclassement des sites. Pour ce faire, le maire évoque l'intérêt général, car le transfert des compétences demeure encore une nébuleuse en la matière. La bataille du déclassement de cette forêt qui doit abriter le nouveau quartier de Mbour 4 ne sera pas une bataille aisée selon le directeur technique de la commune. Le Maire a travaillé sur un plan d'aménagement de 2 000 parcelles destinées aux jeunes sans terrain, mais il a les mains liées par la nébuleuse réglementaire. Seul le déclassement peut rétablir les droits réels des propriétaires, et la fiabilisation du site.

Les membres du collectif de Mbour 4 se sont rendus auprès du khalife général des mourides. Ils ont exposé leur situation au chef religieux et sollicité des prières en faveur du déclassement de leur zone d'habitation ainsi que leur régularisation. Les parcelles en conflit sont aménagées depuis des décennies sur l'emprise de la forêt classée de Thiès, à la sortie de la ville de Thiès et sur la route de Mbour. Le collectif, composé de 2000 membres, a demandé au Khalife de Touba d'être leur porte-parole auprès du Président de la République puisqu'il a déjà adressé maintes correspondances pour solliciter le

déclassement d'une partie de la forêt et la régularisation des parcelles. Ces sollicitations se résument aux points suivants :

- ✓ Matérialisation des limites des forêts classées avec des bornes et des pancartes.
- ✓ Identification des limites de la commune.
- ✓ Mise en défense pour la protection des zones les plus vulnérables de la forêt.
- ✓ Renforcement du couvert végétal par la régénération naturelle assistée (RNA).
- ✓ Appui au renforcement des activités génératrices de revenus des populations locales.
- ✓ Mise en place de comités locaux de surveillance des forêts classées et appui à leur fonctionnement.
- ✓ Appui à la police forestière et renforcement de la collaboration entre population et service des eaux et forêts.

Conclusion de la troisième partie

Il ressort de nos analyses que l'agglomération dakaroise est sujette à un étalement urbain consécutif à l'échec des politiques de planification du développement et à la déréglementation du marché du foncier et de l'immobilier, qui ont été source d'exclusion des populations à faible revenu. L'analyse de ce territoire étalé montre un espace complexe, animé d'une dynamique de différenciation socio-spatiale très marquée. L'une des difficultés majeures pour les chercheurs, plus encore pour ceux des pays du Sud, est de disposer de données spatialisées de bonne qualité.

Ainsi, pour s'extraire des études sectorielles, s'intéressant à des espaces confinés, il est nécessaire de recourir à des démarches méthodologiques permettant d'analyser des espaces plus étendus et complexes. Cependant, la disponibilité d'informations sur le temps long, notamment les données des recensements généraux de la population de 1976 et de 1988, aurait pu nous permettre de rendre nos analyses sur l'évolution des configurations socio-spatiales plus dynamiques et de mieux intégrer la question des temporalités. Nos analyses montrent aussi que les écarts entre zones ne sont pas aussi marqués pour certains indicateurs. En effet, leur évaluation montre que certaines zones ne sont pas homogènes et que les ratios obtenus cachent des disparités internes. Le centre-ville et ses environs attirent parce que concentrant les fonctions urbaines les plus importantes (administrative, commerciale, économique, etc.).

Cependant, une analyse beaucoup plus fine et désagrégée permet de mettre en évidence une tendance à l'émergence de nouvelles centralités. Ainsi, l'attrait du centre-ville est à relativiser selon le type de mobilité observé : le centre est attrayant pour certains déplacements, mais les mobilités internes aux quartiers de Dakar, y compris périphériques, restent dominantes. L'observation de ces mobilités urbaines peut révéler d'autres formes ou permettre une autre lecture des différenciations socio-spatiales à Dakar.

L'étalement de la ville de Dakar, conjugué à l'apparition de ces nouvelles centralités ainsi que la mise en œuvre de projets d'infrastructures structurantes (autoroute à péage) risquerait de déclencher de nouveaux processus susceptibles de reconfigurer les dynamiques de différenciation socio-spatiales. Ainsi, les enjeux de l'étalement sur l'organisation spatiale et la vie sociale des populations constituent un réceptacle nouveau quant à la reconfiguration territoriale. Le phénomène étant constaté à la périphérie des villes de Thiès et Mbour, il en est résulté un processus de conurbation découlant sur la formation d'une interface entre Dakar, Thiès et Mbour. Il est le réceptacle des grands projets, réalisés par l'État du Sénégal dans le cadre du Plan Sénégal émergent (PSE).

En somme, nous pouvons retenir que les causes des conflits fonciers sont nombreuses et variés. Sur l'emprise de l'autoroute à péage, les conflits sont liés au déguerpissement de personnes qui ont vécu dans leurs quartiers pendant plus d'un demi-siècle et qui font de la résistance. Mais les conflits sont asymétriques parce que l'Etat exproprie sous prétexte d'une cause d'utilité publique et les populations victimes s'organisent en collectif pour réclamer leur droit. Le même phénomène est constaté sur la gestion des terres agricoles de Diass et sur l'emprise de la forêt classée de Thiès. Après l'insuccès des médiations et du système d'indemnisation, l'Etat du Sénégal a adopté une stratégie consistant à reloger les populations déguerpies. Ce sont ces questions qui vont maintenant être abordées dans la quatrième partie.

Quatrième partie : L'AMÉNAGEMENT DES SITES DE RECASEMENT : UN MODE DE RÉGULATION DES CONFLITS FONCIERS AU SÉNÉGAL

Introduction de la quatrième partie

Cette quatrième partie est exclusivement réservée à l'analyse des stratégies de régulation des conflits fonciers au Sénégal. Il en existe plusieurs, mais notre choix a porté sur le recasement des populations déguerpies et les systèmes d'indemnisation. Malgré la complexité des conflits, les parties antagonistes finiront, toujours, par s'entendre et trouver des accords de principe qui ne font souvent pas l'unanimité à cause des récalcitrants et des belligérants orthodoxes. Dans le cadre de cette étude nous avons ciblé d'une part, le relogement des populations déguerpies de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio sur le site de Tivaoune Peul, communément appelé le site de l'APIX et d'autre part, le recasement des populations déguerpies de l'emprise de l'Aéroport international Blaise Diagne (AIBD) sur les nouveaux sites de Kessoukhate situés dans la commune de Keur Moussa.

L'objectif dans cette partie est de faire un focus général à travers une monographie détaillée des sites afin d'évaluer les conditions de vie des populations déguerpies ainsi que leur capacité d'adaptation et d'intégration. Pour ce faire, des enquêtes ménages et des guides d'entretien ont été administrés respectivement aux chefs de ménage et aux personnes ressources vivant au niveau des deux sites de recasement qui ne présentent pas la même morphologie. En effet, l'étude de cette dernière partie s'intéresse à l'analyse du système d'indemnisation et du mode de paiement qui, généralement, sont à l'origine des conflits, surtout à cause des contestations sur les taux.

Pour des raisons d'ordre stratégique, cette partie est sanctionnée par un chapitre exclusivement réservé à une étude comparée sur les conflits fonciers au Sénégal. Ainsi, le cas du village de Ndengler à Sandock dans la commune de Ndiaganiao a retenu notre attention. Ce conflit foncier a opposé les populations autochtones et un agro-industriel sénégalais, détenteur d'un titre foncier en bonne et due forme et délivré par les services compétents de l'administration sénégalaise. Quelle lecture peut-on faire de cette étude de cas qui a défrayé l'actualité ?

Chapitre 1 : Tivaouane Peul, un site de recasement aménagé par l'APIX pour loger les déguerpis de l'emprise de l'autoroute à péage

La politique de la réinstallation en Afrique de manière générale et au Sénégal en particulier, constitue un problème récurrent. À titre d'exemple illustratif, le projet de recasement de Jaxaay demeure un échec total dans la mesure où le problème d'inondation qui était à la base de leur déplacement continue de sévir dans la zone, en raison d'une mauvaise politique d'aménagement et d'autres problèmes y afférant. Cependant, la zone de recasement devant servir de réinstallation des populations affectées par le projet de l'autoroute à péage et de la restructuration de Pikine Irrégulier Sud constitue une exception du fait de sa politique d'aménagement atypique offrant un cadre de vie de bonne qualité.

1. La monographie d'un site de recasement à la périphérie de Pikine

Tivaouane Peul, est un site de recasement des populations déguerpies (voir Image 13). Il est situé à l'extrémité Est du lac Mbeubeus, à deux kilomètres de la décharge. Il est situé à cheval entre les communes de Keur-Massar et de Tivaouane Peul-Niaga.

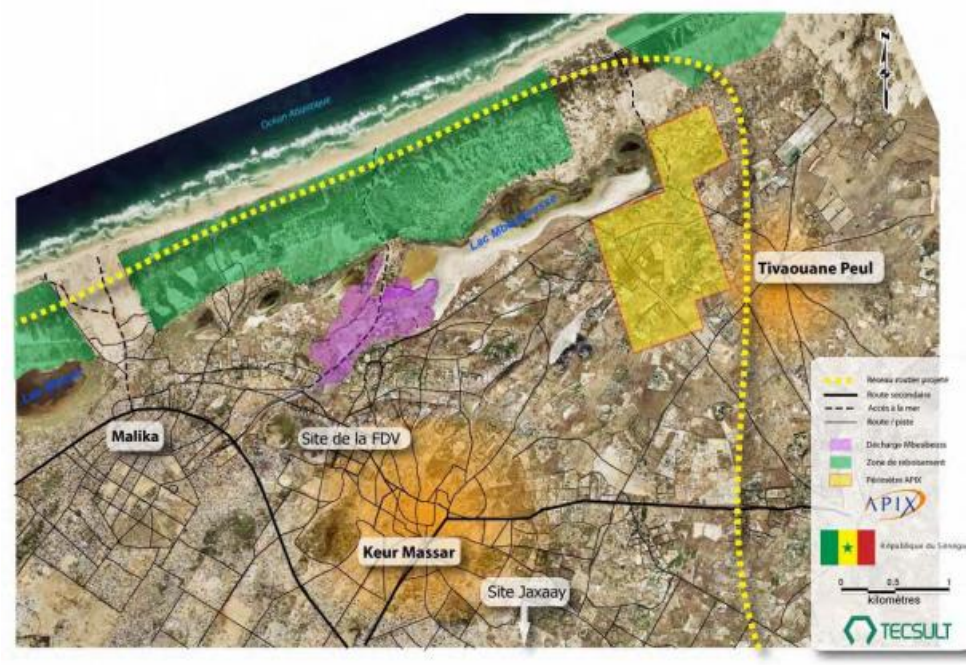


IMAGE 13: LOCALISATION DU SITE DE RECASEMENT DE TIVAOUANE PEUL
Conception : APIX, rapport définitif, janvier 2008
Source : APIX, 2008

L’accès au site se fait ainsi :

- Par la voie principale se rendant à Malika, en empruntant une piste ouest-est longeant le lac Mbeubeus ;
- Par la voie principale qui traverse Keur-Massar en direction nord en empruntant différentes pistes ;
- Par la route menant à Tivaouane Peul en empruntant l’une ou l’autre des pistes menant au lac Mbeubeus.

L’accès se fait aussi par le prolongement de la VDN donnant ainsi une large ouverture du site sur des zones longeant le littoral. Du point de vue géomorphologique, le site de recasement appartient au système des Niayes qui est une succession des dépressions et de dunes. Centaines dépressions inondables pendant l’hivernage comme la vallée de « Khaw » et « Mbeubeussé », contiguës au lac asséché de Mbeubeus qui a donné son nom à cette dernière et aussi à la décharge toute proche, abritant une intense activité agricole. Cette activité agricole est axée principalement sur les cultures maraîchères qui constituent une importante source de revenus des populations de la localité.

1.1. Origine du projet de relogement et son financement

En 2005, les autorités sénégalaises lancent avec l’appui de la Banque mondiale un programme de réalisation d’une autoroute à péage de 34 kilomètres entre Dakar et Diamniadio, infrastructure de portée internationale visant à créer les conditions pour que Dakar joue pleinement son rôle de pôle économique. La tranche trois de l’autoroute coupe en deux sur 5,5 km une zone densément peuplée du quartier de Pikine irrégulier sud (250 000 habitants). Sa construction nécessite la démolition des biens et le déplacement de milliers de familles.

Le site de Pikine irrégulier-sud, fait partie des zones anciennes. C'est un ensemble de quartiers, créé en 1963 sous la pression de l’exode rural et de l’arrivée massive dans la capitale de familles victimes de difficultés économiques sans cesse croissantes. Face à cette situation, la réponse des gouvernants a été l’expulsion massive, qualifiée de « politique du bulldozer » dans différents quartiers de Dakar. La terre devint alors enjeu de spéculation et source d’enrichissement. Ce contexte poussa les plus démunis à s’installer autour des villages en périphérie, sur des terres rurales encore peu convoitées.

C’est autour de ces noyaux villageois que s’est développée la zone de Pikine irrégulier sud. La moitié des occupants (86 %) ne détiennent pas de titre de propriété, mais disposent d’un branchement à l’eau potable (80 %), à l’électricité (86 %) et d’une ligne téléphonique fixe (40 %) (Source ANSD, 2013). Ces proportions, peu courantes pour un quartier irrégulier, font de Pikine irrégulier sud un quartier particulier de ce point de vue. Cela résulte des politiques de branchements sociaux à moindre coût mises en place par l’État pour sécuriser la zone. L’absence de drainage des eaux pluviales et les inondations restent par contre un problème majeur.

Parmi les mesures de compensation au programme autoroutier, le gouvernement a entrepris un programme de réhabilitation et de restructuration de Pikine irrégulier sud. Celui-ci visait la réorganisation spatiale de cette zone, le développement de ses infrastructures urbaines de base et la sécurisation de la propriété foncière des populations résidentes. Ce programme s’inscrit dans le cadre défini par l’État sénégalais pour endiguer le phénomène d’occupation spontanée de façon durable, à savoir la politique de restructuration et de régularisation des quartiers irréguliers.

L’opération a été confiée à l’agence de promotion de l’investissement et des grands travaux (APIX), également responsable de la composante autoroutière. La mairie a joué un rôle d’observateur et d’accompagnateur. En tant qu’administratrice du territoire communal et responsable de gestion future et de la maintenance des équipements créés, elle a un droit de regard sur tout ce qui se fait sur son territoire. Elle ne finance pas l’opération, mais participe à la planification, est représentée dans toutes les instances et joue un rôle de facilitation des relations entre les différents intervenants (GIE, bureaux d’études, APIX, etc.).

Dans la zone à restructurer, environ 1 000 concessions sont touchées par le projet. Parmi celles-ci, 47 % (environ 7 000 personnes) pourront rester sur place et 53 % (environ 8 000 personnes) seront déplacées. Les familles restant sur place seront accompagnées par les GIE pour faire une demande de régularisation. Les familles déplacées bénéficieront d’une indemnisation en nature (relogement dans une maison construite sur le site de recasement) ou en espèce (option accessible uniquement pour les propriétaires détenteurs d’un titre qui le demandent).

Sur le site initial, le programme d'investissement prévoit la réalisation de routes et d'équipements sanitaires, sociaux et culturels. Sur le site de recasement de Tivaouane Peul situé à 10 kilomètres à vol d'oiseau du site de départ, des équipements socio-collectifs seront construits ainsi que 2 039 logements[70].

1.2. Le financement du projet de recasement

Le budget (voir Tableau 44) pour la construction de la zone de recasement est entièrement soutenu par le financement de la Banque mondiale (29 milliards de FCFA), de l'Agence française de développement (12,5 milliards de FCFA) et de l'État du Sénégal (9,5 milliards de FCFA dont 5 milliards sur le budget 2010 et 4,5 milliards sur celui de 2011). En ce qui concerne l'indemnisation des PAP ayant opté pour une indemnisation intégrale en espèces, le montant de l'indemnisation de ces PAP est estimé à 10 689 370 000 FCFA.

Année	n	Dépense anuelle	Diviseur d'actualisation	Valeur actulisée
2010	1	28,13	1	28,13
2011	2	19,35	1,12	17,28
2012	3	5,14	1,25	4,10
2013	4	0,40	1,40	0,28
TOTAL		**53,02**	-	**49,79**

TABLEAU 44 : VALEURS ACTUALISEES DES COUTS D'AMENAGEMENT DU SITE DE RECASEMENT TIVAOUNE PEUL EN MILLIARDS DE FRANCS CFA

Conception : Salimata Dièye, Rapport de recherche.

SOURCE : DONNEES ENQUETES

1.2.1. Politique opérationnelle OP 4.12 de la banque mondiale

La politique opérationnelle OP/BP 4.12 « réinstallation involontaire » doit être suivie lorsqu'un projet est susceptible d'entrainer une réinstallation involontaire, d'avoir des impacts sur les moyens d'existence, l'acquisition de terre ou générer des restrictions d'accès à de ressources naturelles. Les principales exigences introduites par cette politique sont les suivantes :

[70] Mansion A. et Rachmuhl V. (dir.) : « Bâtir des villes pour tous en Afrique. Leçons de quatre expériences », Études et Travaux en ligne n° 31, Paris, coédition Gret et GLTN – ONU-Habitat, 2012.

- La réinstallation involontaire doit autant que possible être évitée ou minimisée, en envisageant des variantes dans la conception du projet ;
- Lorsqu'il est impossible d'éviter la réinstallation, les actions de réinstallation doivent être conçues et mises en œuvre en tant que programme de développement durable, en mettant en place des ressources suffisantes pour que les personnes déplacées par le projet puissent profiter des avantages du projet. Les personnes déplacées doivent être consultées et doivent participer à la planification et à l'exécution des programmes de réinstallation.
- Les personnes déplacées doivent être assistées dans leurs efforts pour améliorer leur niveau de vie, au moins pour le restaurer à son niveau d'avant le déplacement.

La politique est décrite dans des termes génériques qui peuvent être immédiatement adaptés pour chaque cas de projet. D'abord, OP 4.12 exige une pleine information et participation de la communauté, avec une attention particulière portée à l'inclusion des pauvres, et aux populations vulnérables et/ou marginalisées dans une communauté. La raison ici n'est pas seulement que les gens aient droit de savoir quels investissements et projets sont entrepris, ils sont censés disposer d'une forte voix lors du choix de réinstallation. Et, comme les segments défavorisés d'une communauté peuvent ne pas se sentir concernés ou assez confiants pour participer, des efforts spéciaux doivent être consentis pour impliquer la communauté entière, pour que chacun comprenne, approuve et soutienne ainsi l'initiative.

Du point de vue de l'acquisition des terres et de l'évaluation des revenus, OP 4.12 souligne l'importance de compensation complète et à temps, pour tous les biens en raison des acquisitions devant être financées par la Banque mondiale. L'explication est simple : les gens qui laissent place au projet ou à l'investissement ne devraient pas aussi être forcés à supporter le coût du projet. Le fait de faire autrement va probablement appauvrir davantage non seulement la population affectée par le projet, mais va surtout contredire le principe même de développement qui est l'amélioration économique de tous (et non uniquement l'amélioration du bien général).

L'autre exigence importante de la politique OP 4.12 est de restituer au moins les niveaux de vie des PAP et de préférence de les améliorer. Le principe fondamental ici, consiste de nouveau à garantir que ceux qui renoncent le plus au projet (par exemple, en cédant leur

terrain, leur maison, leur activité socioéconomique) soient assistés aussi pleinement que possible pour restituer leurs moyens d'existence afin qu'ils puissent maintenir ou améliorer leurs niveaux de vie. Il s'agit de garantir que l'indemnisation et la réhabilitation économique surviennent comme cela était planifié. OP 4.12 exige aussi un programme de suivi/évaluation pour contrôler l'évolution du projet.

1.2.2. La politique de réinstallation au Sénégal

La banque est consciente que le déplacement involontaire est souvent un sujet politique délicat dans les pays emprunteurs ; elle encourage donc l'amélioration des orientations et des législations concernant les droits des personnes déplacées involontairement, ou la formulation de nouvelles législations en la matière lorsque celles-ci n'existent pas[71]. Tous les projets de développement nécessitent un vaste espace pour leur emplacement créant ainsi le déguerpissement des populations affectées par le projet. Cependant, une politique de réinstallation permet la compensation des populations affectées à travers une zone de recasement. Au Sénégal, il existe plusieurs formes de compensation.

- **Compensation des terres**

Les terres affectées par l'exécution du projet, cultivable ou inculte, seront remplacées par des terres de même type ou compensées en espèces au prix du marché. Une compensation en nature est toujours préconisée quand l'État doit exproprier des terres. Dans les cas où une compensation en nature n'est pas possible ou la PAP préfère une indemnisation en liquide, les procédures s'inspirent de la législation nationale, avec une prise en compte des réalités locales.

La législation nationale fixe des barèmes par mètre carré par ville et par zone dans chaque ville. Mais les barèmes ont été fixés originalement en 1981, puis ils sont actualisés en 1989 et 2010. La spéculation foncière étant très forte dans les villes du fait de l'urbanisation galopante, les prix officiels sont vite dépassés et pour cette raison les commissions d'évaluation prennent davantage en compte la valeur des terrains sur le marché.

[71] Document technique de la banque mondiale numéro 80f. Le déplacement involontaire et la réinstallation des Populations dans les Projets de Développement. Directives générales pour les projets financés pis la Banque mondiale par Michael M. Cernea Banque mondiale, Washington, D.C. en 1990.

- **La compensation des bâtiments et infrastructures**

L'évaluation des indemnités de compensation des bâtiments et infrastructures sera effectuée par les commissions régionales d'évaluation des impenses sur la base des coûts de remplacement des immeubles et infrastructures qui seront affectés par le projet. La compensation comprendra les bâtiments et infrastructures comme les immeubles, les maisons, les latrines, les clôtures, les poulaillers, etc.

Pour les compensations en nature, toutes ces infrastructures perdues seront reconstruites sur des terres de remplacement acquises. Les nouvelles structures doivent avoir la même superficie et être de la même qualité. Pour la compensation en espèces, l'évaluation sera basée sur le barème des prix des constructions de la Direction de la Gestion des Patrimoines bâtis. Les barèmes doivent être renouvelés chaque année. Le calcul des indemnités prendra en compte le coût du transport et la livraison des matériaux au site de remplacement, et le coût de main-d'œuvre requise pour la construction de nouveaux bâtiments.

- **Cultures agricoles**

Le prix de compensation des produits des cultures, basées sur le prix au kilo sur le marché dans la localité, et le rendement à l'hectare par produit sont définis par une commission composée d'un représentant du service déconcentré de l'agriculture, du commerce, d'un représentant de la commune et du représentant de la communauté. Les cultures ne sont payées que dans le cas où l'expropriation est faite pendant la saison productive agricole. Normalement, les autorités doivent informer les utilisateurs afin que l'agriculture ne soit pas pratiquée sur des terres à exproprier et qu'ils utilisent plutôt les parcelles déjà données en compensation.

Le calcul du montant de compensation des produits des cultures est basé sur le prix au kilo sur le marché dans la localité et le rendement à l'hectare par produit devra être défini par la commission d'évaluation. Cette compensation devra concerner notamment :

- Les cultures vivrières (riz, mil, etc.) : le coût est ajusté aux taux courants du jour, et représente la valeur d'une récolte ;

Les arbres fruitiers productifs : la compensation est évaluée en tenant compte de la production moyenne annuelle des différentes espèces et des prix du marché pour les récoltes des arbres adultes ; le coût de remplacement intègre le coût d'aménagement, de plantation, d'entretien, jusqu'à la maturité des plantes ;

- Les arbres fruitiers non encore productifs : dans ce cas, le dédommagement concerne le coût d'acquisition et de remplacement des jeunes pousses, y compris les coûts d'aménagement.
- Cultures maraîchères : la valeur est ajustée au taux courant du jour et sur le nombre de cycles de production ;
- Jardin potager : la perte de production du jardin potager destiné à la consommation quotidienne d'une famille déplacée est calculée sur la base des dépenses consacrées par un habitant de la ville pour l'achat de ces produits pendant une année, dépenses multipliées par le nombre de personnes dans la famille affectée. Le coût devrait être ajusté aux taux courants du jour, et doit représenter le coût pendant une année maximum.

- **Compensation pour perte de revenu pour les activités formelles et informelles**

Les personnes affectées par le projet sont inexorablement privées de leurs sources de revenus pendant un certain temps. Même si la structure qu'elles doivent occuper est achevée avant le déménagement, il leur faut du temps pour avoir une nouvelle clientèle, du temps pour s'adapter au type de concurrence en cours sur le nouveau site. Par conséquent, elles doivent bénéficier d'une compensation pour perte de revenus à l'issue d'une enquête socio-économique. La compensation devra couvrir toute la période transitoire et sera calculée sur la base du revenu journalier de la catégorie socioprofessionnelle multipliée par le temps d'arrêt. Elle couvrira toute la période de transition et sera calculée sur la base du revenu journalier de la catégorie socioprofessionnelle, que celle-ci soit dans le secteur formel ou pas.

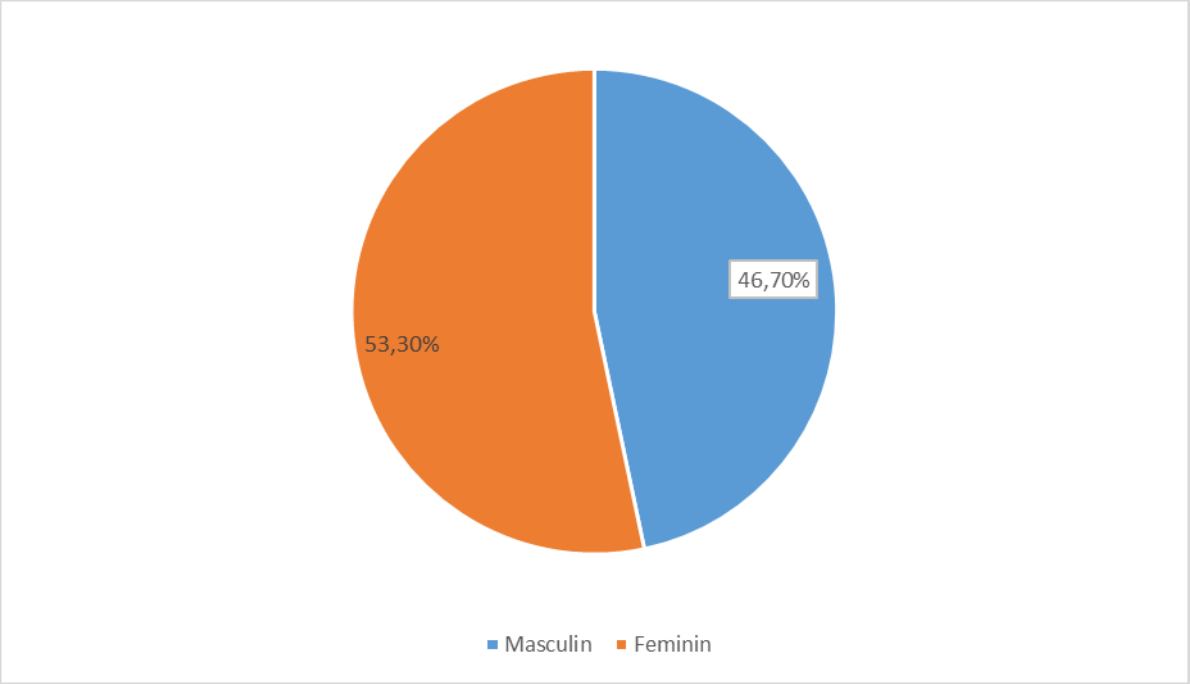
2. APIX, une zone de recasement mixte

La zone de recasement de Tivaouane Peul permet de réinstaller les populations impactées par la libération de l'emprise de l'autoroute à péage. Si cette zone est mise en

place pour le recasement de ces populations impactées, il faut noter qu'elle reste une zone très convoitée par la population urbaine. Le site de recasement regorge cependant de nouveaux occupants, à savoir des urbains qui cherchent à acquérir un terrain pour y construire un logement en périphérie, où le foncier demeure accessible et sécurisable. Ainsi un véritable marché foncier s'organise dans les sites aux localisations les plus attractives.

2.1. La structuration de la population

2.1.1. Structuration par sexe de la population



Graphique 26 : STRUCTURE PAR SEXE
Conception : Amadou Diallo, mémoire de master 2, département de géographie de l'UCAD, 2021
SOURCE : DONNEES DES ENQUETES

À l'image des données démographiques du Sénégal, les résultats des enquêtes de terrain montrent que la structure selon le genre est la même dans la zone de recasement de Tivaouane Peul. Cela signifie que le pourcentage démographique des femmes (53,3 %) est supérieur à celui des hommes (46,7 %) (voir Graphique 26). Par contre, cette tendance s'inverse par rapport aux données de la commune de Tivaouane Peulh-Niaga où les hommes sont plus nombreux que les femmes.

2.1.2. La structure par âge

La structure de la population interrogée dans la zone de recasement de Tivaouane Peul est dominée par la jeunesse. En effet, cela se manifeste par la présence d'une part importante de populations de moins de 35 ans qui tourne autour de 50 %. La population adulte représente 35,8 % et enfin la population âgée occupe les 10 % restant. Cette forte présence de population adulte va se refléter sur la situation matrimoniale des populations interrogées.

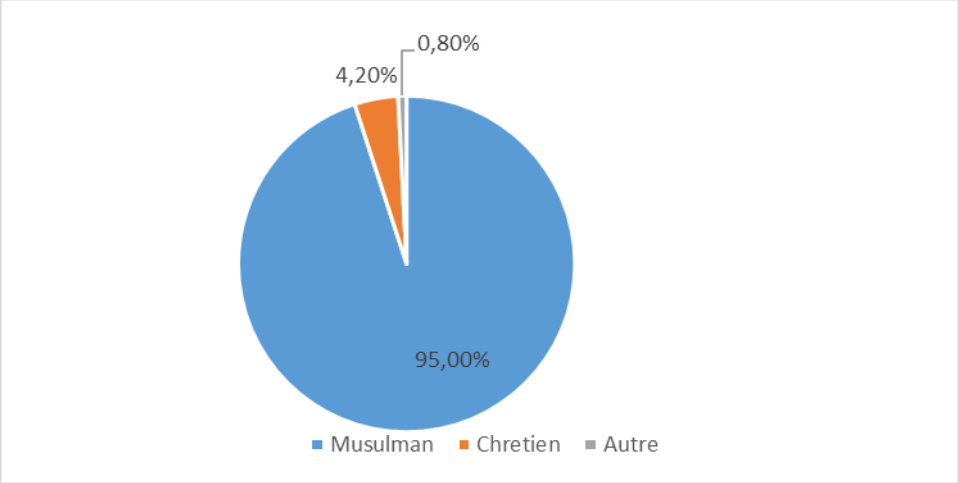
2.1.3. Le statut matrimonial

Le mariage est un acte solennel par lequel un homme et une femme établissent entre eux une union dont les conditions, les effets de dissolution sont régis par le code civil (mariage civil) ou par les lois religieuses (mariage religieux). Ainsi, cette volonté de vivre ensemble conduit à ce que 71,7 % des personnes interrogées sont mariées alors que 24,2 % sont des célibataires, les 3,3 % sont en situation de veuvage et enfin 0,8 % en situation de divorce. La part importante de population mariée s'explique par la forte présence de population adulte qui tourne autour de 75 %. De la même façon, la part de la population célibataire s'explique par la présence d'une population de moins de 25 ans qui atteint 20,8 %.

2.1.4. La composition ethnique de la population

La composition ethnique dans la zone est caractérisée par une supériorité des Wolofs avec 38 % suivis par les Pulaar avec 23 %, les Sérères 22 %, les Mandingues 5 %, les Diolas 3 %. Quant aux 9 % restant, ils sont composés de Soninkés, de Bambaras et de Maures. La structure de la population selon la composition ethnique dans cette zone correspond globalement à celle du Sénégal prise dans son ensemble. Ainsi nous pouvons, au travers de cette répartition, estimer que la zone de recasement constitue une sorte de « melting-pot » sur le plan ethnique.

2.1.5. La structure par religion



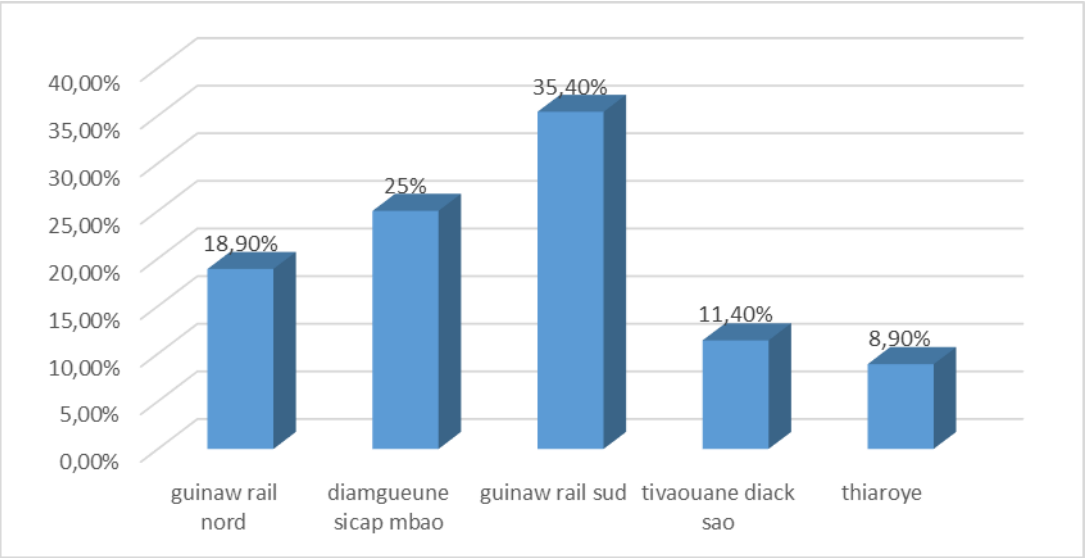
Graphique 27: REPARTITION DES POPULATIONS SELON LEUR APPARTENANCE RELIGIEUSE
Conception : Amadou Diallo, mémoire master, département de géographie, UCAD, 2021
SOURCE : DONNEES ENQUETES

Le Graphique 27 montre que la religion musulmane est beaucoup plus présente, à l'image de ce qui est observé au Sénégal, avec un taux de 95 % suivi par la religion chrétienne avec 4,20 %. La part restante de 0,80 % est constitué par une organisation religieuse pour la paix. Cette forte présence de musulmans s'explique, entre autres, par une part importante de Wolof et de Pulaar à dominante musulmane. La part de chrétiens s'explique quant à elle par la présence de Diolas et de Sérères qui sont des ethnies mixtes pouvant se composer à la fois de musulmans et de chrétiens.

2.2. La dynamique de l'occupation du site

2.2.1. Les populations recasées par l'État

Pour comprendre l'origine des populations réinstallées dans la zone de recasement de Tivaoune Peul, il importe de faire une description sommaire du tronçon Pikine-Keur Massar de l'autoroute à péage, mais aussi du projet de restructuration de Pikine irrégulier sud. Ce tronçon est d'une largeur totale de 5,6 km et traverse les communes d'arrondissement de Guinaw Rail sud, Guinaw Rail nord, Thiaroye Gare, Tivaoune Diacksao et Diamaguène Sicap Mbao. L'extrême ouest du tronçon débute au point de jonction entre la RN1 et le chemin de fer, jonction communément appelée le carrefour Sevan UPS. Par la suite, le tronçon traverse divers quartiers de la zone de Pikine sud pour se terminer juste à la limite de la clôture de la forêt de Mbao.



Graphique 28: ORIGINE DES PERSONNES RECASEES SUR LE SITE DE TIVAOUNE PEUL.
Conception : Amadou Diallo, mémoire master, département de géographie, UCAD, 2021
SOURCE : DONNEES ENQUETES

Le Graphique 28 montre que 35,4 % de la population recasée vient de la commune d'arrondissement de Guinaw Rail sud, suivi de la commune d'arrondissement de Diamaguène Sicap Mbao avec 25 %, de la commune d'arrondissement de Guinaw Rail nord pour 18,9 %, de Tivaoune Diacksao pour 11,4 % et enfin de la commune d'arrondissement de Thiaroye avec 8,9 %. L'importance des populations venant des communes d'arrondissement de Diamaguène Sicap Mbao et de Guinaw Rail sud s'explique par le fait qu'elles sont les plus fortement touchées.

2.2.2. Une occupation retardée par diverses circonstances

Les résultats des données de terrain montrent que les populations déplacées dans cette zone de recasement ne sont pas arrivées au même moment pour plusieurs raisons. On peut voir que la majorité des populations interrogées affirment qu'elles sont venues dans la zone dans l'intervalle comprise entre 2014 et 2018, soit un taux de 88,6 %, par contre, celles qui ont rejoint la zone avant 2014 représentent un taux de 11,4 %. Ce décalage s'explique par le fait que la majeure partie de la population interrogée affirme que la lenteur du processus de fiabilisation du site en a été la principale cause. Cependant, AGETIP, maitre d'ouvrage délégué, chargé des opérations de terrassement et de fiabilisation avance que le retard accusé était dû au fait qu'il y avait des recours déposés par des entreprises auprès de l'agence de régulation des marchés publics (ARMP), après

qu'on ait procédé aux choix des entreprises qui devaient exécuter les travaux. Ces problèmes qu'il fallait résoudre ont été à l'origine des retards notés dans l'exécution de certains chantiers. Il en a résulté que certains habitants se sont trouvés dans l'obligation de vendre leur terrain pour aller louer ou acheter des terrains dans le département de Rufisque, le plus souvent dans la commune de Tivaoune Peulh-Niaga. D'autres affirment que l'indemnisation en espèces qui leur a été allouée par l'État n'était pas suffisante pour construire leurs maisons. En effet, ceux qui ont rejoint le site après 2014 déclarent qu'ils étaient obligés d'aller louer avant de construire leurs maisons. A ce déficit de ressources est venue s'ajouter la lenteur dans le processus d'obtention de leurs terrains.

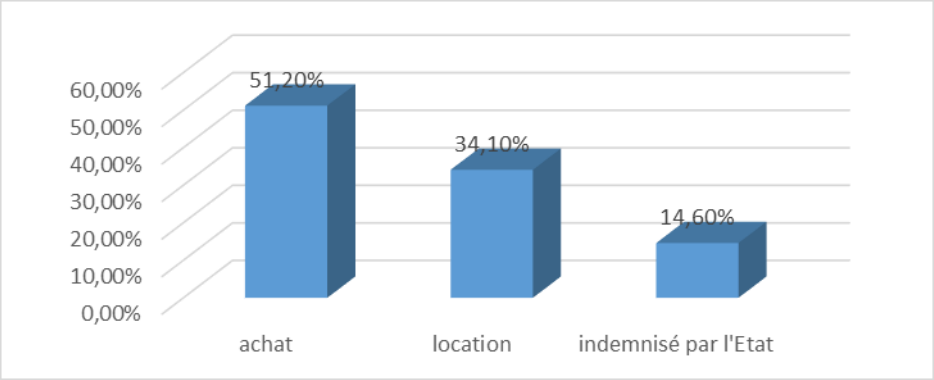
Selon Daouda Mamadou Gueye, président du collectif des personnes affectées par l'autoroute et dans la forêt de Mbao et aussi du mouvement Paix, Fraternité et Développement, ce retard est dû au fait que l'APIX avait pris l'engagement de payer la location pour tous ceux qui devraient attendre jusqu'à ce que le site de recasement soit disposé à les accueillir. Malheureusement, ce paiement n'a pas été honoré, a laissé entendre le président du collectif des PAP.

Monsieur Badji, un des déplacés de Guinaw Rail, martèle qu'il a été déplacé depuis 2010, mais il était en location à Tivaoune Peul avant de rejoindre la zone en 2015. Pour lui, cette situation est due au fait qu'il a tardé à recevoir son indemnisation alors que cet argent ne lui suffisait pas pour construire. Ainsi, il a préféré être en location jusqu'à ce qu'il ait de quoi construire sa maison. Il indique ainsi : « *j'ai été déplacé depuis 2010, mais j'étais en location à Tivaoune Peul avant de rejoindre la zone en 2015* » et il ajoute, « *cette situation est due au fait que j'ai tardé à recevoir mon argent, mais aussi il fallait que j'y ajoute quelque chose d'autre pour construire* ».

2.2.3. Une zone de recasement pour les populations non affectées

Avec la forte urbanisation de Dakar et sa banlieue et la nécessité de trouver de logement qui s'impose, une majeure partie de la population est poussée à jeter son regard sur la zone périurbaine composée principalement de Keur Massar, Tivaouane Peul, etc., autrement appelée le « Tyrcamb ». Situé dans cette zone très convoitée où l'on retrouve une réserve foncière énorme, le site de recasement de Tivaoune Peul n'échappe pas à la ruée des populations de la banlieue dakaroise surtout grâce à son cadre de vie idyllique.

Si la zone a été mise en place pour servir de recasement aux populations impactées par la libération de l'autoroute à péage et par la restructuration de Pikine régulier sud, il est important de noter que 34,2% des populations interrogées ne font pas partie des PAP[72]. Ainsi, à travers le graphique 25, on note que 51 % d'entre eux affirment qu'ils ont acheté, 34,1 % sont en situation de location et enfin 14,6 % ont été indemnisées par l'État (voir Graphique 29). Cette tranche de la population indemnisée est celle qui a été impactée par l'implantation du site de recasement dans la zone. Ainsi, l'État a décidé de leur attribuer des terrains dans la zone à titre d'indemnisation.



GRAPHIQUE 29: LES RESIDENTS DU SITE NON CONCERNES
Conception : Amadou Diallo, mémoire master, département de géographie, UCAD, 2021
Source : Données enquêtes

Lieu calme et tranquille	19	54,8 %
Milieu aisé	4	11,4 %
Bon cadre de	4	11,8 %
La sécurité	3	8,6 %
Zone non inondable	2	5,7 %
Le problème de la location	1	2,9 %
La proximité du lieu de travail	2	5,0 %
TOTAL	35	100,0 %

TABLEAU 45: APPRECIATION DU SITE DE RECASEMENT
Conception : Amadou Diallo, mémoire master, département de géographie, UCAD, 2021
Source : Données enquêtes.

[72] Populations affectées par le projet.

Il s'agit de savoir pourquoi les populations acceptèrent d'être logées dans ce site ? Les réponses (voir Tableau 45) révèlent que 54,3 % des enquêtés affirment que le site est calme tandis que 11,4 % évoquent qu'il est aisé, 11,8 % sont attirés par le cadre de vie, la sécurité, la proximité de leur lieu de travail et la fin du calvaire des inondations.

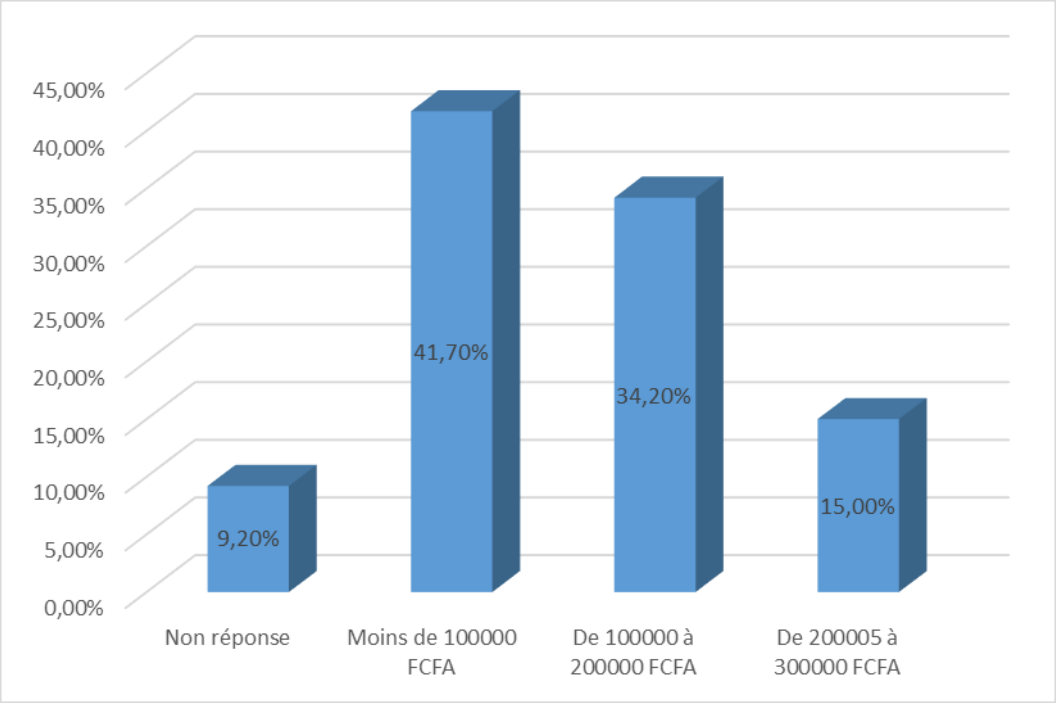
2.3. Les enjeux socio-économiques et environnementaux du recasement

2.3.1. Le niveau d'instruction des populations interrogées

Dans la zone de recasement, le niveau d'instruction est plus ou moins élevé. Les données statistiques des enquêtes ont montré que 76 % des personnes interrogées ont eu à fréquenter l'école française ou l'école arabe. Parmi eux, il y a 20,8 % qui n'ont pas dépassé le cycle élémentaire, 29,2 % ont atteint le cycle secondaire et 22,5 % le cycle supérieur[73]. Par contre, le nombre d'analphabètes n'est pas négligeable parce qu'il représente 20 % de la population. Le niveau d'instruction des populations a-t-il un impact réel sur le niveau de vie des populations ? Le nombre d'analphabètes, de personnes retraitées et la réticence des certaines personnes peuvent-ils compromettre la dynamique socio-économique du site ?

[73] Dans la catégorie de ceux qui ont atteint l'enseignement supérieur, on retrouve des étudiants, des infirmiers, des économistes, etc.

2.3.2. Les revenus mensuels des ménages enquêtés

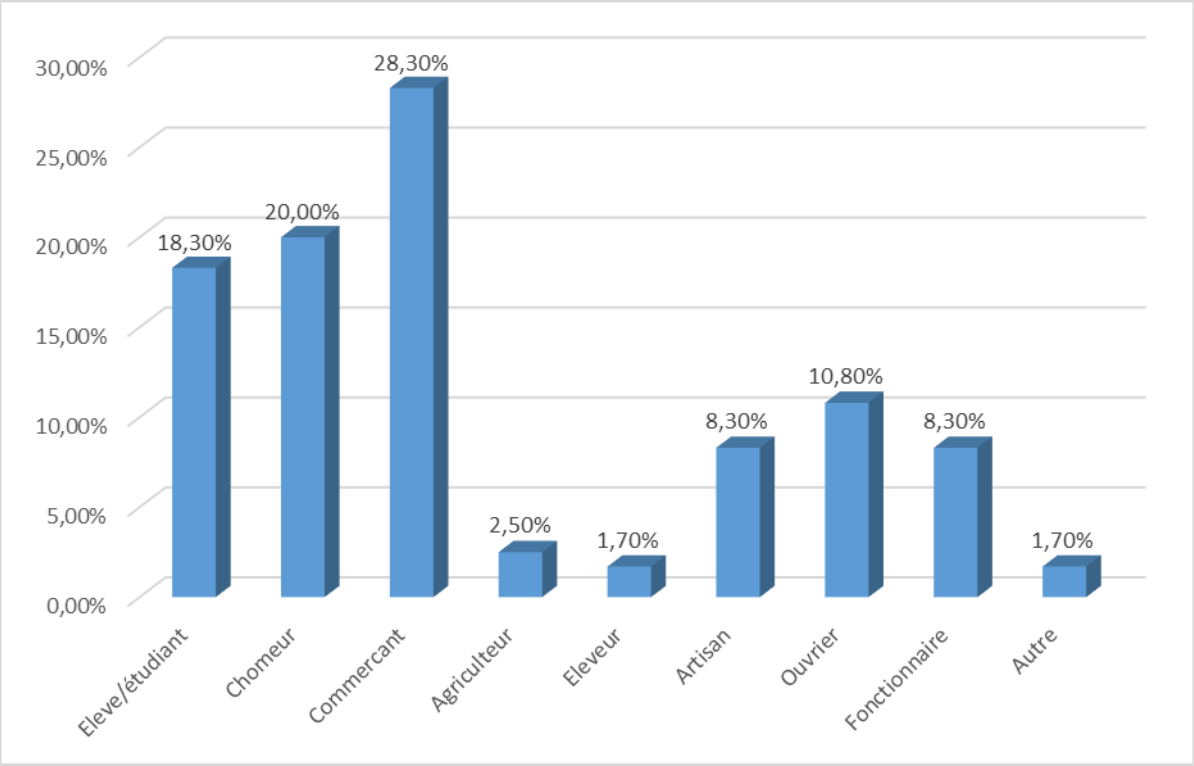


Graphique 30 : LES REVENUS MENSUELS DES MENAGES ENQUETES
Conception : Amadou Diallo, mémoire master, département de géographie, UCAD, 2021
SOURCE : DONNEES ENQUETES

Le Graphique 30 révèle que nous sommes face à une population qui a typiquement les caractéristiques d'un pays pauvre, avec un revenu mensuel de moins de 100 000 FCFA très important occupant un taux de 41,7 %. La population avec un revenu se situant entre 100 000 et 200 000 FCFA suit avec un taux de 34,2 % et enfin, celle qui se retrouve entre 200 000 et 300 000FCFA reste la moins importante avec un taux de 15,0 %. Les autres 9,2 % de la population sont composés de celles qui ne peuvent pas estimer leur revenu mensuel et qui s'activent généralement dans l'informel.

De manière générale, le revenu mensuel des populations de la zone de recasement est modeste. Cette situation s'explique par les fonctions exercées par ces derniers. Ceux qui se retrouvent avec un revenu mensuel de moins de 100 000 FCFA sont ceux qui s'activent dans l'artisanat, la maçonnerie, la couture ou encore le petit commerce pratiqué au sein de la zone. Mais aussi l'existence de grands commerçants travaillant généralement à Dakar ou de fonctionnaires justifie la présence d'un revenu mensuel allant entre 100 000 et 300 000 CFA.

2.3.3. Des activités économiques dominées par le secteur informel



Graphique 31: DES ACTIVITES ECONOMIQUES DOMINEES PAR LE SECTEUR INFORMEL
Conception : Amadou Diallo, mémoire master, département de géographie, UCAD, 2021
SOURCE : DONNEES ENQUETES.

Dans la zone de recasement, les activités économiques sont largement dominées par le commerce qui représente un pourcentage de 28,3 % des activités identifiées (voir Graphique 31). Les femmes y sont plus s'actives. Elles exercent le métier de commerçant, au marché urbain ou devant leur domicile, comme elles avaient l'habitude de le faire à leurs quartiers d'origine. Mais les femmes déplorent la faiblesse des gains mensuels. Après le commerce, l'activité suivante est l'artisanat qui représente 10,8 % de la population active. Ce sont, généralement, des ouvriers et en particulier, des menuisiers, des maçons, etc. Les fonctionnaires représentent 8,3 % de la population et sont constitués de commis d'administration, d'enseignants, d'infirmiers, etc. On y trouve aussi de petits métiers comme la coiffure, la couture, etc. L'agriculture et l'élevage sont faiblement représentés. Grâce à la zone des Niayes, les activités de maraîchage et d'horticulture sont pratiquées par une frange de la population. Mais l'appréciation des revenus mensuels est difficile à cause du caractère informel de ce secteur.

Effets du recasement sur le niveau de vie des populations	Pourcentage
Aucun changement	45,0 %
Positif	9,2 %
Négatif	45,8 %
Total	100,0 %

TABLEAU 46: EFFETS DU RECASEMENT SUR LA VIE DES DEGUERPIS
Conception : Amadou Diallo, mémoire master, département de géographie, UCAD, 2021
Source : Données enquêtes

Comme nous le montre le Tableau 46, après le recasement, 45,8 % de la population affirment que leur revenu mensuel a baissé avec seulement 9,2 % qui disent le contraire. Par ailleurs, 45 % affirment que leur revenu mensuel reste quasi similaire. Cette tendance s'explique de plusieurs manières.

Pour ceux qui travaillent dans la zone, ils estiment que leurs activités ne sont plus rentables du fait que la zone reste moins peuplée contrairement à leurs lieux d'origine respectifs où ils bénéficiaient d'un effet d'entrainement liée à l'agglomération. Avec l'éloignement de la zone par rapport à leurs lieux d'origine, plusieurs possibilités s'imposent. D'aucuns préfèrent garder le même travail, d'autres prennent le choix d'épouser d'autres activités plus rentables. Ainsi, A. Diop, une commerçante venue de Thiaroye, affirme que, depuis sa réinstallation par l'État dans cette zone, ses revenus ont complètement baissé. Cela s'explique par le fait que le site n'est pas peuplé alors que les concurrents sont fortement présents. Elle dit qu'elle ne peut plus se rendre à Thiaroye à cause de la distance et de la cherté du coût du transport.

En revanche, l'autre partie de la population, généralement composée de fonctionnaires et de grands commerçants continue de se rendre à Dakar ou dans sa banlieue pour mener leurs activités. Ainsi, ces derniers sont obligés de faire des kilomètres pour regagner leurs lieux de travail respectifs. Avec la distance, le coût du transport trop élevé va avoir des conséquences sur leur revenu mensuel et peut contribuer à réduire sensiblement leur temps de disponibilité au travail.

Toutefois, il existe 9,2 % de la population qui n'ont pas été négativement impactés par le recasement et qui affirment que leur revenu mensuel a augmenté. Cette population est en grande partie constituée par des personnes qui ne sont pas très éloignées de leur lieu de

travail ou de celles qui ont changé d'activité pour s'adapter à leur nouvelle situation résidentielle (le Tableau 47 montre le pourcentage de ceux qui ont changé de travail après le recasement). Ceci est à l'image de Khalil, venue de Thiaroye, et qui affirme qu'il était initialement un commerçant, mais qu'après recasement, il s'est transformé en vendeur de poulets pour subvenir à ses besoins. Ceci témoigne d'une adaptation à une nouvelle situation.

Les changements de professions	***Taux de changement***
Non-réponse	25,0 %
Oui	19,0 %
Non	56,0 %
Total	100,0 %

TABLEAU 47: LES RECONVERSIONS PROFESSIONNELLES
Conception : Amadou Diallo, mémoire master, département de géographie, UCAD, 2021
Source : Données enquêtes

2.3.4. La détérioration du tissu social

Les déplacements forcés détruisent le tissu social et les formes existantes d'organisation sociale. Ils fragmentent les communautés, démantèlent les systèmes de production, dispersent les groupes de parenté et les réseaux familiaux, perturbent les marchés du travail et remettent en cause l'identité culturelle des expulsés, les réseaux informels d'entraide, les associations bénévoles autochtones, les services organisés par les communautés, etc., sont dispersés et rendus inopérants. Une telle désagrégation représente une perte massive du capital social, un dommage qui n'est jamais quantifié ni indemnisé…[74].

Dans le plan d'action de réinstallation des populations, ce volet a été pris en compte. Le plan d'aménagement a découpé le site en trois quartiers (îlots) et a prévu de déplacer les personnes affectées en fonction des quartiers qu'elles occupaient avant réinstallation. Cela a été conçu pour permettre de conserver un certain sentiment d'appartenance aux quartiers d'origine, ce qui pourrait faciliter la formation des groupes sociaux homogènes.

[74] Michael Cernea, (1998), « Sociologie des déplacements forcés : un modèle théorique », revue *Autrepart*, n°5.

Toutefois, dans le compte de l'enquête menée dans la zone de recasement de Tivaoune Peul, cette rupture sociale est bien évoquée par une partie de la population affirmant avoir senti ce manque de chaleur sociale engendré par le déplacement forcé. Cela s'est matérialisé par un taux important des populations ayant comme motif de déplacement « la rencontre familiale » se rendant principalement au niveau de leurs lieux d'origine à savoir les cinq communes d'arrondissements telles que Diamaguène Sicap Mbao, Thiaroye, Guinaw Rail nord, Guinaw Rail sud et enfin, Tivaoune Diacksao. Cependant, 64 % est le pourcentage de personnes ayant eu comme motif de déplacement le rapprochement familial tandis que d'autres évoquent qu'elles ont été affectées par le déplacement surtout les premiers jours de déménagement dans un lieu où elles se sont senties comme « exotiques ».

2.3.5. L'impact de la décharge de Mbeubeus sur la santé des recasées

Située dans la zone de Malika-Keur-Massar, la décharge de Mbeubeus, qui est la seule décharge publique autorisée dans la région de Dakar (voir Photo 28), est située sur un ancien lac asséché, couvre une superficie de 4,42 ha environ et reçoit en moyenne 2 800 m^3 d'ordures par jour. Présentement, les limites initiales de la décharge ont été dépassées en termes de superficie. Cette situation est à la fois due à une absence de gestion professionnelle, mais aussi à l'accroissement exponentiel des déchets solides générés dans toute la région de Dakar. Sous l'effet de la rigueur climatique et de l'intensité des dépôts sur place, le site de Mbeubeus s'est très vite rétréci et asséché. Si bien qu'aujourd'hui, les zones d'exploitation ancienne de la décharge et les zones d'exploitation actuelle ont gagné les limites sud-ouest de la dépression que constitue l'ancien lac. Aussi, les dépôts successifs de déchets ont entraîné une élévation de la décharge offrant ainsi une topographie modifiée, surélevée. Cette topographie artificielle rompt avec le paysage originel. La décharge constitue un obstacle majeur des populations de la zone de recasement en ce sens qu'elle modifie sensiblement le paysage urbain, et porte atteinte à la santé des populations. Ainsi au cours de l'enquête, 90 % des populations interrogées affirment que la décharge constitue un gros problème et est cause d'une pollution olfactive, surtout en saison sèche. Les populations ayant des problèmes respiratoires vivent un calvaire. Ceux qui disent ne pas trop sentir la pollution de la zone sont ceux qui se trouvent dans l'îlot 4. D'ailleurs, selon le chef du poste santé, les populations vivant avec des maladies pulmonaires (asthme, bronchite…) sont les plus menacées, surtout en

été. Avant l'installation du site dans cette zone, l'État avait prévu de déplacer la décharge au niveau de Sindia. Malgré tout, rien n'a été fait et les populations continuent de manifester leurs mécontentements face à cette situation qu'elles jugent horrible.



PHOTO 27: LA POLLUTION DE LA DECHARGE DE MBEUBEUS SUR LE SITE DE RECASEMENT
Source : APIX BUURSINK, 2006

3. Le Plan de Réinstallation, une stratégie de régulation du conflit

Le Plan d'Action de Réinstallation des populations dans la zone de recasement de Tivaoune Peul a pour objectif principal d'améliorer les conditions de vie des réinstallés. En collaboration avec la Banque mondiale, ce plan d'action s'inscrit en même temps dans la politique de l'OP 4.12 de BM.

3.1. Quels sont les principaux objectifs du PAR ?

Ainsi, les objectifs de cette politique sont entre autres :

- Fournir l'opportunité aux populations affectées de participer à la mise en œuvre des activités de réinstallation et de compensation ;

- ❖ S’assurer que le processus des indemnités soit transparent, efficace, rassurant et équitable par rapport aux impacts subis, afin que les populations affectées ne soient pas pénalisées ;
- ❖ Assister les personnes affectées dans leurs efforts pour améliorer leurs moyens d’existence et leur niveau de vie, ou du moins à les rétablir, en termes réels, à leur niveau d'avant le déplacement ou à celui d’avant la mise en œuvre du projet, selon le cas le plus avantageux pour elles.

Accorder également une attention particulière vis-à-vis des populations vulnérables.

3.2. Présentation du cadre règlementaire du PAR

Selon le rapport définitif du PAR de Pikine-Massar (2008) la réinstallation prévue dans le cadre du projet d’autoroute à péage Dakar-Diamniadio (tronçon Pikine - Keur Massar) nécessite la présentation du cadre légal et règlementaire du Sénégal. Le cadre légal à la réinstallation est constitué du régime foncier et des procédures d’expropriation. Ce cadre règlementaire présente la comparaison entre les procédures nationales et les politiques de réinstallation de la politique OP 4.12 de la Banque Mondiale afin de faire des rapprochements. Il faut souligner également qu’un Plan-cadre de Politique de déplacement et compensation de populations n’existe pas au Sénégal. Alors c’est dans la législation qu’il est prévu des procédures concernant les déplacements forcés, notamment en matière de restructuration et de régularisation foncières.

En effet, la réglementation en matière d’expropriation pour cause d’utilité publique est basée sur la loi Numéro 76-67 du 2 juillet 1976 et sur le décret d’application 77.563 du 3 juillet 1997. Cette loi établit une procédure d’expropriation par laquelle l’État peut, dans un but d’utilité publique et sous réserve d’un juste et préalable indemnité, contraindre toute personne à lui céder la propriété d’un immeuble ou d’un droit réel immobilier faisant l’objet d’une propriété privée. Cette loi constitue la base légale pour les procédures de déplacement et de compensation. Ces procédures s’appliquent dans tous les types de régimes fonciers existants au Sénégal telles que le Domaine national situé en zone urbaine, le Domaine de L’État et le Domaine privé des particuliers. C’est ainsi que le Cadre règlementaire du PAR en concordance avec celui de la Politique de l’OP 4.12 Banque Mondiale organise une réinstallation involontaire planifiée afin de prévenir les graves problèmes économiques, sociaux et environnementaux.

L'ensemble des structures et des comités qui interviennent dans la mise en œuvre du PAR constitue son cadre institutionnel. L'Agence nationale chargée de la promotion de l'investissement et des Grands Travaux (APIX) est l'organe exécutif principal de la mise en œuvre du PAR. L'APIX assure la maîtrise d'ouvrage déléguée du Projet d'Autoroute à péage au nom de l'État du Sénégal. Au sein de sa direction, a été créée une Unité environnementale, sociale et de Libération des Emprises (UESLE), chargée entre autres de veiller à l'élaboration et à la mise en œuvre du PAR. Cette unité travaille en synergie avec l'Unité environnementale et sociale (USE) de la Direction du Projet Autoroute de l'APIX.

3.3. Le règlement du conflit par système d'indemnisation

Selon le rapport définitif du Plan d'Action de Réinstallation du tronçon Pikine - Keur Massar (2008), sept principes sont abordés pour guider l'expropriation pour cause d'utilité publique. Les personnes affectées doivent être consultées et participer à toutes les étapes charnières du processus d'élaboration et de mise en œuvre des activités de réinstallation involontaire et d'indemnisation. Les activités de réinstallation ne peuvent être conçues et exécutées avec succès sans être intégrées à un Programme de développement local, offrant suffisamment de ressources d'investissement pour que les personnes affectées par le projet aient l'opportunité d'en partager les bénéfices. Une des principales façons d'assurer un développement durable nécessite de garantir la sécurisation foncière des personnes affectées.

3.3.1. L'Indemnisation des personnes affectées par le projet

Toutes les personnes affectées doivent être indemnisées sans discrimination de nationalité, d'appartenance ethnique, culturelle ou sociale ou de genre, dans la mesure où ces facteurs n'accroissent pas la vulnérabilité des personnes affectées par le projet et donc ne justifient pas de mesures d'appui bonifiées. Les indemnisations doivent faciliter l'intégration sociale et économique des personnes ou des communautés déplacées dans les communautés d'accueil en évitant de créer des conflits entre les deux groupes ;

Les personnes affectées doivent être indemnisées au coût de remplacement sans dépréciation, avant le déplacement effectif des personnes affectées au moment de l'expropriation des terres et des biens qui s'y trouvent ou lors du démarrage des travaux

du projet, le premier en date de ces évènements étant survenues devant être pris comme référence. Les indemnités peuvent être remises en espèces ou en nature, selon le choix individuel des PAP. Des efforts seront toutefois déployés afin d'expliquer l'importance et les avantages à accepter des indemnités en nature, en particulier pour ce qui concerne des terres ou des bâtiments. Le processus d'indemnisation et de réinstallation doit être équitable, transparent et respectueux des droits humains des personnes affectées par le projet.

3.3.2. Le système de paiement des indemnités en nature

Les populations réinstallées sur le site de Tivaouane Peul ont choisi l'indemnisation en nature. Les indemnités en nature peuvent inclure des éléments tels que des parcelles de terre, des habitations, des bâtiments, des équipements fixes, etc. Un des objectifs du règlement en nature des compensations est de réduire les risques de pressions inflationnistes. Ainsi, les populations de la zone de recasement de Tivaouane Peul ont choisi des parcelles de terrains totalement viabilisés avec des actes de conciliation et de non-recours.

3.3.3. Indemnisation des concessions et des services urbains de base

Comme prévu dans le PAR, chaque concession sur le site d'accueil était automatiquement branchée à l'eau courante en raison du système d'assainissement collectif retenu pour le site de recasement. Le projet s'est chargé de couvrir les frais de branchement à l'eau courante pour chaque concession. Les réseaux d'électricité et téléphonique doivent également être présents sur l'ensemble de la zone de recasement. Les frais de branchement à ces deux services doivent être compensés aux PAP qui étaient branchées au moment du recensement. Les PAP non branchées à ces services lors du recensement devaient payer elles-mêmes les frais de branchement si elles voulaient profiter de ces services sur le site de recasement.

3.3.4. Indemnisations relatives aux infrastructures, équipements et biens collectifs

Les infrastructures et équipements collectifs publics recensés, tels que les écoles publiques, les mosquées et les églises publiques, seront remplacés en nature sur le site d'accueil. Les infrastructures et équipements collectifs de propriété privée, tels que les

écoles privées par exemple, seront soit compensés en nature sur le site ou indemnisés à une valeur permettant de les reconstituer, selon le choix du propriétaire.

3.3.5. Indemnisations relatives aux pertes de revenus

Lors de la mise en place du PAR, il était prévu, pour compenser leurs pertes, que les petits et moyens commerces, situés dans une concession commerciale ou résidentielle, recevraient une compensation sur justificatifs calculée sur la base du revenu mensuel déclaré par l'entreprise lors du recensement, et ce, pour l'équivalent d'un mois d'activité.

3.4. Rapport des entretiens avec le collectif des personnes affectées par le projet (PAP) et le collectif des femmes impactées par le projet (FIP)

3.4.1. Entretien avec le Collectif des Personnes affectées par le Projet (PAP)

Après le diagnostic territorial et la collecte des données quantitatives et qualitatives, l'étude s'est intéressée à des interviews avec les populations déguerpies qui résident au site de recasement. Organisées en deux collectifs, les personnes affectées par le projet ont bien voulu nous accorder des interviews concernant leurs oppositions à la libération de l'emprise et sur leur adaptation au nouveau site de recasement. Ainsi, le rapport des entretiens avec ces structures locales a permis de mieux comprendre les conflits fonciers sur l'emprise de l'autoroute à péage et surtout de compléter les informations précédentes. Il s'agit du collectif des personnes affectées par le projet et le collectif des femmes impactées par le projet de l'autoroute à péage.

L'interview, accordée par le Coordonnateur du collectif des personnes affectées par le projet, a soulevé des inquiétudes sur la démarche de l'APIX, inquiétudes relatives aux procédures d'indemnisation. Il est évident que les deux parties se sont rencontrées plusieurs fois et qu'elles ont fini par trouver des compromis lors de leur négociation. Mais notre surprise fut grande, car, dès l'entame de ses propos, le coordonnateur accuse l'APIX qui, selon lui, a réduit le taux d'indemnisation, notamment le prix au mètre carré proposé par les bailleurs de fonds. « *Le déclenchement du conflit entre l'État, représenté par l'APIX, et notre collectif est relatif au prix proposé au mètre carré (m^2) par le promoteur pour l'indemnisation* ». Au début du projet, l'APIX s'est rendu compte que le tracé de l'autoroute traverse des zones d'habitations irrégulières, occupées par des personnes depuis plus de trente ans. Au plan juridique, ces personnes ne détiennent aucun

titre de propriété légal délivré par les services compétents. Tout au contraire, elles détiennent par-devers elles des Actes de vente délivrés par les délégués de quartiers. Cela n'aurait pu se passer autrement, car elles se sont installées sur les terres du domaine national. Malgré tout, l'APIX a engagé des négociations sur l'indemnisation, mais elle se désole du fait que leurs interlocuteurs se focalisent trop sur le taux d'indemnisation sans tenir compte du site de recasement alors que celles qui sont dans des coopératives ne sont pas d'accord sur le prix au m^2 proposé par le gouvernement, elles l'estiment trop bas, car elles sont dans un cadre beaucoup plus légal.

Par la suite, des rencontres ont été organisées pour négocier sur le problème. L'État a mis sur place une commission de conciliation, basée au camp militaire de Thiaroye qui est parvenu à gérer tous les conflits et à réconcilier les deux parties avec l'aide des responsables collectifs qui sont chargés de sensibiliser les populations. C'est la raison pour laquelle aucun conflit n'est allé devant les tribunaux. Finalement, il y a eu un consensus sur l'indemnisation, les populations qui occupent le domaine national ont reçu 17 000 FCFA pour le m^2, car elles n'ont que des actes de vente alors que celles qui se trouvent dans des coopératives ont obtenu entre 40 000 et 50 000 FCFA par m^2 parce qu'ils disposent de titres formels.

3.5. Rapport des entretiens réalisés par Aissata Thiam avec le collectif des personnes affectées par le projet (PAP) et le collectif des femmes impactées par le projet (FIP)

3.5.1. Entretien avec le Collectif des Personnes affectées par le Projet (PAP)

Après le diagnostic territorial et la collecte des données quantitatives et qualitatives, l'étude s'est intéressée à des interviews avec les populations déguerpies qui résident au site de recasement. Organisées en deux collectifs, les personnes affectées par le projet ont bien voulu nous accorder des interviews concernant leurs oppositions à la libération de l'emprise et sur leur adaptation au nouveau site de recasement. Ainsi, le rapport des entretiens avec ces structures locales a permis de mieux comprendre les conflits fonciers sur l'emprise de l'autoroute à péage et surtout de compléter les informations précédentes. Il s'agit du collectif des personnes affectées par le projet et le collectif des femmes impactées par le projet de l'autoroute à péage.

L'entretien avec Daouda Mamadou Gueye, le coordonnateur du collectif des personnes affectées par le projet, est réalisé le 05/05/2017 à 14h au site de Tivaoune peul.

- Pourquoi la démarche de l'APIX, sur l'indemnisation, pose problème ?

« Il est évident que nous avons rencontré l'APIX plusieurs fois et que nous avions fini par trouver des compromis lors des négociations. Mais notre surprise fut grande, car, l'APIX a réduit le taux d'indemnisation relatif au prix au mètre carré proposé par les bailleurs. Donc, le déclenchement du conflit entre l'État, représenté par l'APIX, et notre collectif est relatif au prix proposé au mètre carré (m^2) par le promoteur pour l'indemnisation ».

- N'aviez-vous pas occupé illégalement les terres du domaine national ?

« Au début du projet, l'APIX s'est rendu compte que le tracé de l'autoroute traverse des zones d'habitations irrégulières, occupées par des personnes depuis plus de trente ans. Au plan juridique, ces personnes ne détiennent aucun titre de propriété légal délivré par les services compétents. Tout au contraire, elles détiennent par-devers elles des Actes de vente délivrés par les délégués de quartiers. Cela n'aurait pu se passer autrement, car elles se sont installées sur les terres du domaine national ».

- Aviez-vous trouvé un consensus à propos de l'indemnisation ?

« Malgré tout, l'APIX a engagé des négociations sur l'indemnisation tout en sachant que nous occupons ce site depuis très longtemps. Elle considère que nous nous focalisons trop sur le taux d'indemnisation sans tenir compte du site de recasement. Si, nous qui sommes sur le domaine national acceptions la proposition de l'APIX, alors celles qui sont dans des coopératives ne sont pas d'accord sur le prix au m^2 proposé par l'Etat. Elles l'estiment trop bas, car elles sont dans un cadre plus ou moins légal ».

- Alors, aviez-vous tenu des rencontres pour négocier sur le problème.

« L'État a mis sur place une commission de conciliation, basée au camp militaire de Thiaroye qui est parvenu à gérer tous les conflits et à réconcilier les deux parties, avec l'aide des responsables collectifs qui sont chargés de sensibiliser les populations. C'est la raison pour laquelle aucun conflit n'est allé devant les tribunaux ».

- Qu'est ce qui a été retenu ?

« Finalement, il y a eu un consensus sur l'indemnisation, les populations qui occupent le domaine national ont reçu 17 000 francs CFA pour le m², car elles n'ont que des actes de vente alors que celles qui se trouvent dans des coopératives ont obtenu entre 40 000 et 50 000 FCFA par m² parce qu'ils disposent de titres formels ».

- Quels sont les acteurs qui sont impliqués dans ce projet ?[75]

« *Il y a le gouverneur de Dakar, le préfet, le sous-préfet de Dakar, certains services décentralisés de l'État comme domaine, service de l'urbanisme, cadastre, les responsables de l'APIX, la Banque Mondiale et l'AFD (Agence Financière de Développement)* ».

- Identification des personnes en conflits

« *Seuls les représentants de l'État et les populations affectées par le projet de l'autoroute à péage sont en conflit. Ces dernières contestent le prix de l'indemnisation* ».

- Est-ce qu'il n'existe pas de conflits entre l'État et les locataires ?

« *Non, il n'y a pas de contentieux entre ces deux puisque l'État a indemnisé tous les locataires, il a pris toutes les dispositions pour leur permettre de quitter à temps. L'État a négocié directement avec les propriétaires des maisons* ».

- Quels sont les modes de régulation qui ont été adoptés ?

« *Parmi les modes de régulation, nous pouvons citer les rencontres de sensibilisation, d'information organisées par les représentants de l'État avec les délégués de quartier, les imams pour éviter toute sorte de conflits. De plus, les responsables des collectifs sensibilisent les populations sur l'importance de ce projet. Leur rôle c'est de faire en sorte qu'il y ait une acceptation sociale, en mettant en exergue l'importance du projet par rapport au reste du Sénégal. L'État a aussi mobilisé les médias en organisant des émissions pour faire comprendre aux populations l'objectif du projet. Il y a eu quatre grandes réunions élargies en assemblée générale qui ont été tenues avec l'ensemble des responsables de collectifs pour leur expliquer les tenants et les aboutissants de ce projet d'aménagement. On peut évoquer l'absence de violence, car elle est bannie dans nos activités* ».

[75] Les questions sont posées par Aissata Thiam. Celui qui répond s'appelle Daouda Mamadou Gueye.

- Les déguerpis recasés à Tivaoune Peul ont-ils des titres de propriété ?

« *Le seul titre de propriété qu'on a actuellement est l'acte de conciliation et de non-recours. C'est ce papier que nous avons déposé au niveau de SENELEC et de SDE pour avoir l'accès à l'électricité et à l'eau. Le titre foncier n'est pas encore disponible, mais nous avons déposé tous les documents nécessaires pour l'obtenir* ».

- Comme vous n'avez pas encore des titres de propriété formels, est-ce que qu'un jour vous ne pourriez pas être déguerpis ?

« *Non, je ne le pense pas parce que l'État a investi beaucoup d'argent pour créer ce site de recasement afin de régler les problèmes de l'irrégularité foncière notée dans la région de Dakar* ».

- Est-ce que l'État vous avait proposé d'autres sites de recasement ?

« *Bien sûr, l'État a voulu nous recaser soit à Mbour, soit à Jaxaay, mais on a refusé. Finalement, on a trouvé un consensus sur le site de recasement de Tivaoune Peul* ».

- Pourquoi vous focalisez-vous sur l'argent ?

« *Cette situation est due par le fait que les habitants de Dalifort ont reçu beaucoup d'argent concernant l'indemnisation, 100 000 FCFA, prix au* m^2 *sans pour autant compter le prix du bâti. Cela a fait rêver beaucoup de gens alors que les choses ne sont pas pareilles parce qu'à Dalifort il n'y avait que 104 maisons qui ont été déguerpies. En plus, les habitants de ce quartier n'ont pas la chance d'être recasés dans un site parce qu'ils ne sont pas nombreux contrairement à nous qui faisons 35 000 personnes. Nous nous comparons à eux, car nous disons que nous sommes tous dans le département de Pikine donc nous devons avoir le même prix d'indemnisation* ».

- Est-ce que l'État avait proposé de vous construire vos maisons ?

« *Ah oui, il a voulu le faire, mais nous avons refusé, car nous préférons l'auto construction, c'est mieux pour nous* ».

- Quels sont les impacts positifs du déguerpissement ?

« *Il y a des conséquences positives et des conséquences négatives. Concernant les conséquences positives nous avons un cadre de vie extraordinaire, car le site est bien*

aménagé en plus il y a la sécurité foncière. Dans ce site, nous avons l'eau, l'électricité, des infrastructures socio-collectives comme : école, poste de santé, mosquée, église, un marché bien équipé avec deux chambres froides. Nous pouvons aussi citer l'existence d'un centre socio-collectif qui a un salon de couture, de coiffure et de centre de conférence. À cela s'ajoute l'absence des fosses septiques et d'inondation ».

- Quelles sont les principales conséquences négatives du recasement ?

« *Vu l'emplacement du site, l'éloignement pose problème sur le cout du transport ; en plus, nous étions un peu dépaysés au départ. Mais aussi beaucoup de gens qui s'adonnaient au petit commerce ont perdu leurs activités. Sous un autre angle, il y a le dépôt de Mbeubeus qui n'est pas encore fermé ce qui fait que nous respirons une odeur nauséabonde pendant la nuit alors que ça fait partie des accords signés avec l'État* ».

- Pourquoi certains impactés ont-ils refusé de venir à Tivaoune Peul ?

« *Trois années se sont écoulées entre l'indemnisation et la réalisation du site de recasement, c'est la raison pour laquelle beaucoup de déguerpis ont dépensé l'argent reçu comme indemnité. Certains l'ont utilisé pour payer une location. D'autres, après avoir bouffé leur argent, ont décidé de rentrer dans leur village d'origine. Mais il y a des déguerpis qui ont des terrains dans ce site et ils les ont vendus pour bâtir ailleurs* ».

- Quelle perception aviez-vous du site ?

« *Je ne regrette pas d'être venu ici, car je suis dans de bonnes conditions. Nous notons l'absence des fosses septiques pour les eaux pluviales, comparées à nos sites de départ. Il y a plus d'espace, avec, en plus, l'existence des infrastructures. L'État a aussi respecté ses engagements concernant l'aménagement du site. Je suis très satisfait, le cadre de vie est idéal* ».

3.5.2. Entretien avec la responsable des femmes impactées par le projet de construction de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio

Nous avons eu un entretien très fructueux avec Fama Sylla, la responsable des femmes de Tivaoune Peul le 14/11/2017 à 14 h 05 mn, l'objectif n'étant autre que de vouloir comprendre les enjeux liés à la libération de l'autoroute dans la commune de Guinaw Rail Sud. Ainsi, nous présentons le rapport de cet entretien sous forme de

Questions/Réponses avec notamment une brève conclusion pour analyser l'entretien et participer activement au débat.

- Quels problèmes avez-vous rencontré au niveau du site de recasement ?

« *Ici, à Tivaoune Peul, on rencontre un certain nombre de problèmes. Vu l'éloignement du site, le coût du transport pose problème, car nos enfants quittent chaque jour ici pour aller travailler en ville. Par contre, d'autres restent en ville et reviennent pendant le week-end. À cela s'ajoutent l'enclavement du site et la perte d'emplois de certaines femmes à cause de la cherté du déplacement. Économiquement, nous rencontrons des difficultés parce qu'il n'y a pas d'activités qui génèrent de l'argent, en plus, l'effectif de la population est minime. Par exemple, moi je quittais chaque jour pour acheter des poissons à Yarakh et les revendre à Tivaoune Peul, mais vu la situation actuelle qui se pose, j'ai abandonné cette activité, car tout ce que je gagne, je l'utilise pour payer le transport* ».

- Avez-vous regretté votre recasement à Tivaoune Peul ?

« *L'État nous à forcés de venir à Tivaoune Peul alors que nous ne voulions pas parce que nous étions trop attachés à nos sites de départ. Mais je ne regrette pas d'être venu, nous sommes dans de bonnes conditions le cadre de vie est favorable, le site est bien aménagé. Mais économiquement, je préférais mon site de départ parce que là-bas je gagnais beaucoup d'argent à travers mes activités. Ce qui me fait mal c'est que nous nous sommes séparés de nos amis, nos voisins à cause de ces déguerpissements alors que nous avons vécu pendant plus de trente ans ensemble. Maintenant, on se voit que rarement, lors des cérémonies familiales* ».

- Quelles activités les femmes développent-elles sur ce site ?

« *Actuellement, les femmes vendent des légumes et du poisson sur le marché, car il est fonctionnel. Elles développent la transformation des céréales, du jus et du micro jardinage au niveau des foyers. Par contre, d'autres font la coiffure ou la couture* ».

- Est-ce que vous parvenez à vendre vos produits transformés ?

« *Nous avons des difficultés pour vendre ces produits transformés, il faut aller ailleurs pour pouvoir les vendre alors l'éloignement du site et le coût du transport posent problème, c'est pour cela que certaines femmes sont découragées. En plus, il y a la mévente, ce que nous gagnons ne peut même pas couvrir le paiement des factures d'électricité et d'eau au niveau du centre socioculturel. Tout récemment, il y a eu une coupure d'électricité suite aux factures impayées, et qui ont duré des mois, mais nous nous sommes débrouillés pour les payer* ».

- Depuis quand êtes-vous installée là ?

« *Je suis venue à Tivaoune Peul en 2012, je suis la deuxième personne à avoir habité ce site. Au début, il n'y avait ni électricité ni eau et pour faire mes achats, il fallait aller à Keur Massar ou à Tivaoune village. Je vivais dans des conditions difficiles et je n'avais pas d'autre solution parce que je suis restée une année dans la location après avoir été déguerpie. Par la suite, j'ai pris le reste de l'argent que j'ai reçu pour construire ma maison, mais cette somme ne parvient même pas à couvrir la construction* ».

Conclusion

Après le diagnostic des conflits fonciers liés à la construction de l'autoroute à péage dans la partie sud de Pikine, ce chapitre porte sur la monographie de Tivaoune Peul. Ce site est aménagé par l'APIX dans le cadre de la politique de régulation consistant à reloger les déguerpis de l'emprise de cette voie rapide. L'étude monographique s'intéresse de prime abord à l'origine de la création du site et le mode de financement du projet. Puis elle analyse la démolition des biens publics et privés et le déplacement de milliers de personnes vers le nouveau site. Le projet a pris en compte la réhabilitation de certains équipements et infrastructures touchés et la restructuration des quartiers précaires de l'emprise. Ce pari est gagné grâce à l'appui et la complexité de la collectivité territoriale.

Ce projet est réalisé grâce aux fonds de la banque mondiale, de l'AFD, de l'Etat du Sénégal et des industries pour la compensation des terres d'habitation et de cultures agricoles ainsi que les pertes de revenus pour des activités formelles et informelles. Malgré tout, l'occupation du site n'est pas homogène car on y trouve des gens non concernés par le déguerpissement. Cependant, la monographie a révélé que l'occupation du site entre 2010 et 2018 est faite à un rythme uniformément varié. A cela s'ajoute

l'adaptation difficile des occupants, la proximité de la décharge des ordures de Mbeubeus et les irrégularités du mode d'indemnisation. Pour mieux comprendre les enjeux du mode de régulation par le relogement des interviews ont été accordés par des personnes ressources.

La remarque fondamentale est que l'Etat a traité avec ces occupants illégaux comme s'ils étaient dans leur droit absolu d'occuper l'emprise. L'Etat n'a pas voulu utiliser son droit de pour les déguerpir par la force mais il est passé par la négociation. Il est évident que les populations ont riposté en mettant en place des collectifs mais l'obligation de négocier émane des décisions de la banque mondiale pour protéger les minorités dans ces genres de conflits fonciers. Est-ce que l'Etat serait patient et tolérant s'il avait financé le projet sur fond propre. Quoiqu'on dise l'Etat a profité du conflit pour proposer à la banque mondiale des avenants portant sur la restructuration de Pikine irrégulier sud et la dépollution de la décharge par la création d'un centre de tri dans la forêt de Mbao et d'un centre d'enfouissement technique à Diass. Si ce projet a plus ou moins réussi en milieu urbain, les réactions ne sont pas les mêmes avec l'aménagement du site de Kessoukhate en milieu rural.

Chapitre 2 : Le plan de réinstallation des déguerpis de l'emprise de l'aéroport AIBD : le cas du site de recasement de Kessoukhate

Les opérations de déguerpissement et de réinstallation ont commencé au Sénégal depuis l'époque coloniale, notamment par la politique, dite, du « bulldozer ». Mais les formes et les pratiques de cette politique ne sont plus les mêmes car elles diffèrent dans le temps et dans l'espace. Maintenant, les déguerpissements ne se font plus de manière brutale et cela depuis qu'il existe une réglementation qui prend en compte le droit des occupants. Ainsi, ce chapitre s'intéresse au recasement des personnes impactées par la libération de l'emprise de l'aéroport AIBD qui se trouve à cheval entre les communes de Diass et Keur Moussa. Malgré la réticence des populations à quitter les lieux, le promoteur du projet a adopté un plan d'aménagement et de réinstallation. À l'opposé du site de Tivaoune Peul, ce plan est exécuté dans un espace rural où les enjeux diffèrent de ceux des espaces urbains. Quelle lecture peut-on faire de cette stratégie de régulation ? Est-ce qu'elle a pris en compte les réalités sociologiques des zones de terroir et l'avenir des activités socioéconomiques de ce milieu spécifique ? L'objectif est de comprendre les enjeux du déguerpissement en milieu rural et les modes de régulation utilisés pour mettre fin aux conflits fonciers.

1. Présentation de la zone d'étude

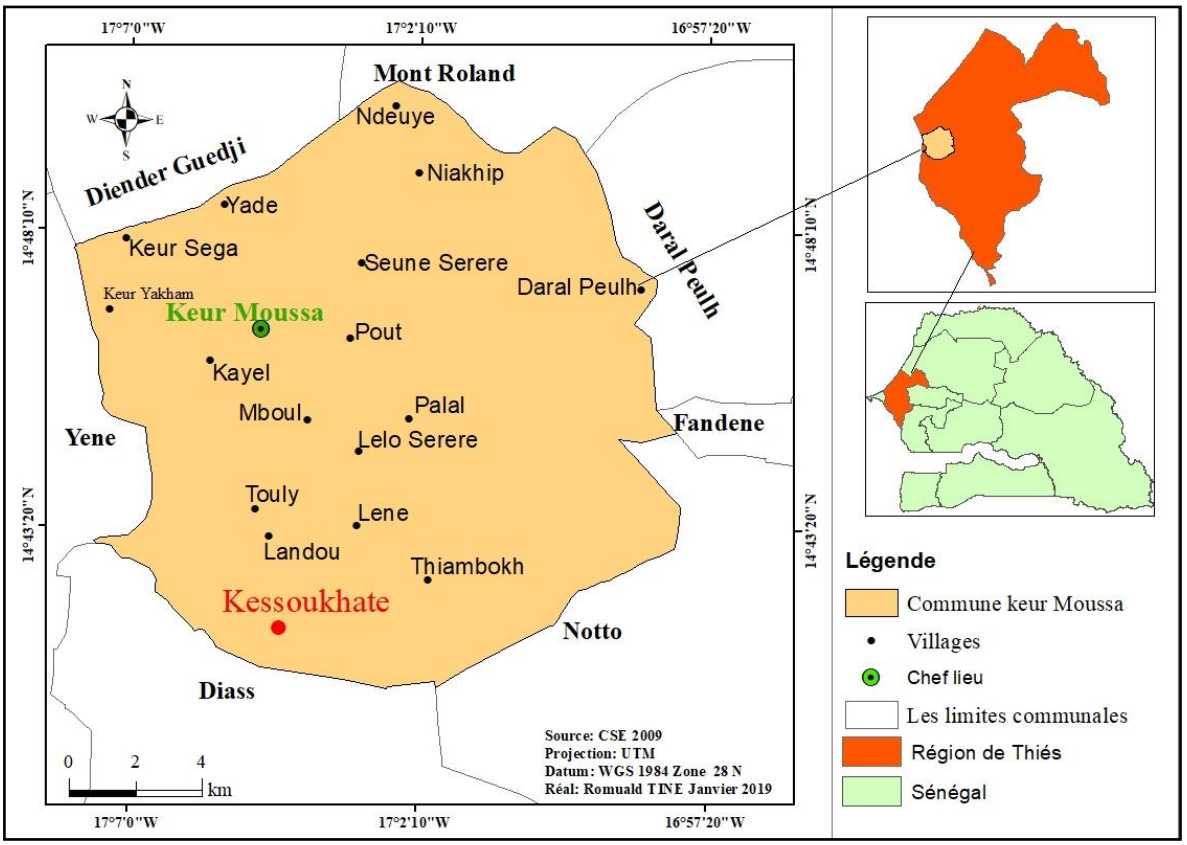
1.1. Kessoukhate, un « faubourg » de la commune de Keur Moussa

La commune de Keur Moussa se localise entre les latitudes 14°42'00'' et 14°50'02'' Nord et les longitudes 16°58'20'' et 17°07'30'' Ouest. C'est une commune du département de Thiès dont les limites géographiques se présentent comme suit :

- ✓ À l'est par les communes de Fandène et Daara Peul ;
- ✓ À l'ouest par les communes de Sébikhotane et Sangalkam ;
- ✓ Au nord par les communes de Diender et Mont-Rolland ;
- ✓ Au sud par les communes de Diass et Notto Diobass.

La commune se situe au centre de gravité de l'agglomération du Grand-Dakar formée par la jonction des villes de Dakar, Thiès et Mbour. Une bonne partie de son territoire est dans la zone des Niayes et dans les zones de terroirs occupées par les Sérères Ndout de

Mont Rolland, les Sérères Palor de Kessoukhate et les Sérères Safi de Diass. Elle s'insère dans le pôle en devenir qui se développe à partir de Diass et profite des aménagements structurants que l'État du Sénégal a réalisés dans le cadre de l'exécution du plan Sénégal émergent (PSE). Il s'agit de l'aéroport international Blaise Diagne (AIBD), des autoroutes à péage (Dakar-Diamniadio ; Ila Touba et AIBD-Mbour), du Pôle urbain de Diamniadio (PUD), de la zone économique spéciale intégrée (ZESI) et d'autres projets en phase de gestation.



CARTE 27: LOCALISATION DE KESSOUKHATE DANS LA COMMUNE DE KEUR MOUSSA

Conception : Centre de Suivi économique, 2009
Source : CSE, 2009

Une simple observation de la Carte 27 permet de situer facilement le village de Kessoukhate dans la commune de Keur Moussa qui se situe à environ à 50 kilomètres du centre-ville de Dakar. La commune n'est pas enclavée parce qu'elle est desservie par la Route Nationale 2 et la route de Kayar. Elle regroupe 36 villages, répartis dans trois zones éco-géographiques :

- **La zone nord**

Elle regroupe un ensemble constitué par sept villages[76] en plus du lac Tanma et une partie de la forêt classée de Pout. Elle est difficilement accessible en hivernage du fait des ravinements et les activités agricoles reposent sur l'arboriculture fruitière ; d'où la présence des agro-industries (les périmètres maraichers), le maraîchage très développé grâce à la configuration des Niayes et l'élevage pratiqué de manière intensive dans le village de Daral Peul. Mais cette zone reste dominée par la ruralité avec l'absence constatée d'équipements et d'infrastructures.

- **La zone centre**

Le centre abrite le siège de la commune (l'hôtel de ville) et concentre vingt-deux[77] villages des trente-six que compte la commune. Cette zone est accessible parce qu'elle est traversée par la Route Nationale 2 et la route de Kayar. On y trouve un important tissu infrastructurel, dix-neuf écoles élémentaires, deux postes de santé, huit cases de santé. Les sociétés industrielles sont également présentes dans cette zone, parmi celles-ci on peut citer la SIGELEC, la SENAC et les sociétés extractives implantées de la forêt classée de Thiès.

- **La Zone Sud**

C'est la zone la plus exposée aux mutations socio-spatiales du fait de sa localisation au centre du triangle Dakar-Thiès-Mbour. Elle regroupe les villages de Kessoukhate, Landou, Lene, Soune sérère, Soune wolof, Thiambokh et Touly, et constitue la limite territoriale entre les communes de Diass et Keur Moussa. L'aéroport AIBD est dans cette zone avec une emprise qui se situe de part et d'autre des deux communes. Malgré la présence des autoroutes à péage, la zone reste encore dans l'enclavement avec des pistes caillouteuses et difficiles à emprunter. La construction de l'aéroport a eu des impacts sur cette zone, en particulier à Kessoukhate où le projet a réquisitionné les terres de culture et d'élevage des agriculteurs et des pasteurs avant de leur proposer un plan d'aménagement

[76] Ce sont les villages de Daral Peul, Galane, Ndeuye, Ngakip, Soune wolof, Soune sérère, et Touba Ngoméne

[77] Gap, Guer, Kael, Keur Guilaye, Keur Moussa, Keur Sega, Keur Yakham, Khinine, Khodeba, Lelo, Madaro, Mbirdiam, Mboul, Ndakhatte, Ndirene, Ndoyéne, Palla, Sagnafil, Santhie sérère, Toungoune, Yeda.

et de réinstallation vers de nouveaux sites de recasement. Que savons-nous de la configuration spatiale de Kessoukhate ?

1.2. La configuration spatiale de Kessoukhate

Le village de Kessoukhate était découpé en trois hameaux : Kessoukhate-Centre, Mbadate et Kathialick (voir Image 14). Avant les opérations de déguerpissement, ils se localisaient dans la zone sud de la commune de Keur Moussa et les hameaux étaient séparés par une distance d'environ 800 mètres. Kessoukhate centre était le chef-lieu du village, mais la libération de l'emprise de l'aéroport a entraîné le déplacement des hameaux vers le site de recasement situé entre Lene, Soune sérère et Landou. Toutefois, certaines familles de Kessoukhate-centre et Kathialick ont refusé de rejoindre le site et occupent les terres restantes, non affectées par la zone de servitude.



IMAGE 14: VUE AERIENNE DE KESSOUKHATE AVANT LES DEGUERPISSEMENTS
Conception: Mame Cheikh Ngom, Image capture via Google Earth de 2009
Source: Google Earth

L'Image 14 montre comment le village de Kessoukhate était configuré avant les opérations de déguerpissement. La localisation des hameaux de Kessoukhate-centre, Mbadate et Kathialick apparait clairement sur l'image, de même que le site de

recasement. Maintenant quelle analyse peut-on faire des données socioéconomiques du village de Kessoukhate ?

1.3. Analyse des données socio-économiques du village de Kessoukhate

Les caractéristiques et la structure de la population définissent la particularité de la dynamique démographique actuelle de la zone. Le dernier recensement de l'ANSD estime la population de la commune de Keur Moussa à 39 850 habitants et celle des villages de Kessoukhate-centre, Mbadate et Kathialick à 2 661 habitants. Les données démographiques de 2010 ont révélé que la population est jeune avec la tranche d'âge de 19 ans qui représente 49,5 % de la population alors que les personnes âgées de plus de 60 ans ne représentent que 4,7 % de la population. La moyenne d'âge est de 23 ans et les femmes représentent 48,7 % de la population recensée[78].

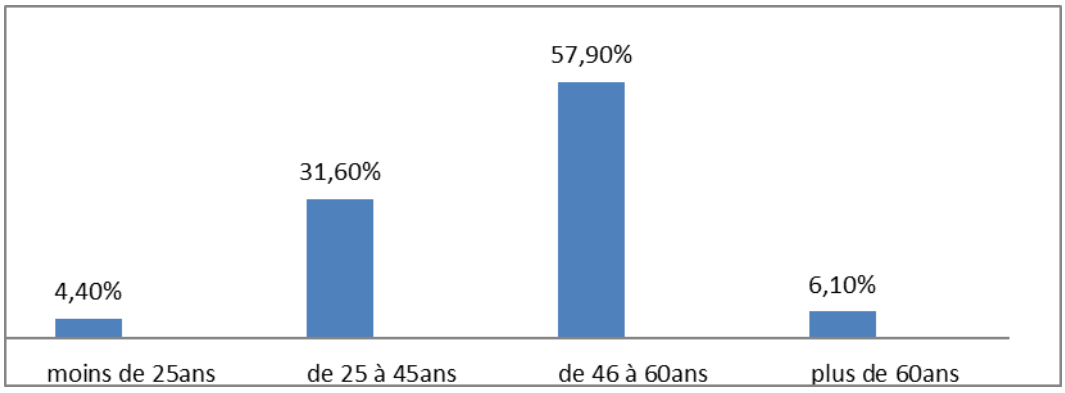
La revue documentaire et les enquêtes de terrain ont permis de constater que Kessoukhate a connu une croissance démographique en cascade ces dernières décennies. Ainsi, la population locale passe de 958 habitants en 2002 à 1 907 habitants en 2010. En 2016, la population totale des trois hameaux était de 2 661 habitants. Les données démographiques des zones rurales sont gérées par les chefs de villages qui gardent par-devers eux des cahiers de naissance et de décès. Donc cela peut remettre en cause la fiabilité des données démographiques dans les campagnes. Car la tenue des données ne repose pas sur la maîtrise de la collecte des données d'État civil. Cette croissance est due en partie à la natalité élevée et à une baisse de la mortalité résultant de l'amélioration des soins médicaux de base.

Les potentialités du territoire font que des investisseurs sont de plus en plus motivés dans le foncier, surtout dans la zone proche de l'aéroport qui regroupe la moitié de la population totale du village. Les nouvelles entreprises attirent des ouvriers qui ont tendance à chercher des logements, voire une propriété pour s'implanter définitivement dans la zone. Dans le sud, l'implantation de l'AIBD a entrainé le déplacement de certains habitants et la construction de nouveaux logements pour le recasement des localités déguerpis. Cette forte pression démographique est donc accentuée par l'implantation de l'AIBD.

[78] Résumé exécutif du plan de réinstallation révisé, AIBD SA, Banque africaine de Développement.

La population de la Commune de Keur Moussa est composée de Sérères Saafi[79] à 63 %, de Wolofs à 30 % et de Peuls à 7 % répartis selon les zones. La religion musulmane domine avec la présence des différentes confréries du Sénégal. On note la présence d'une communauté chrétienne surtout dans les villages de Keur Moussa et de Keur Guilaye à cause de la présence du monastère et du couvent. La célébrité de l'Abbaye de Keur Moussa attire dans la zone une forme de tourisme religieux.

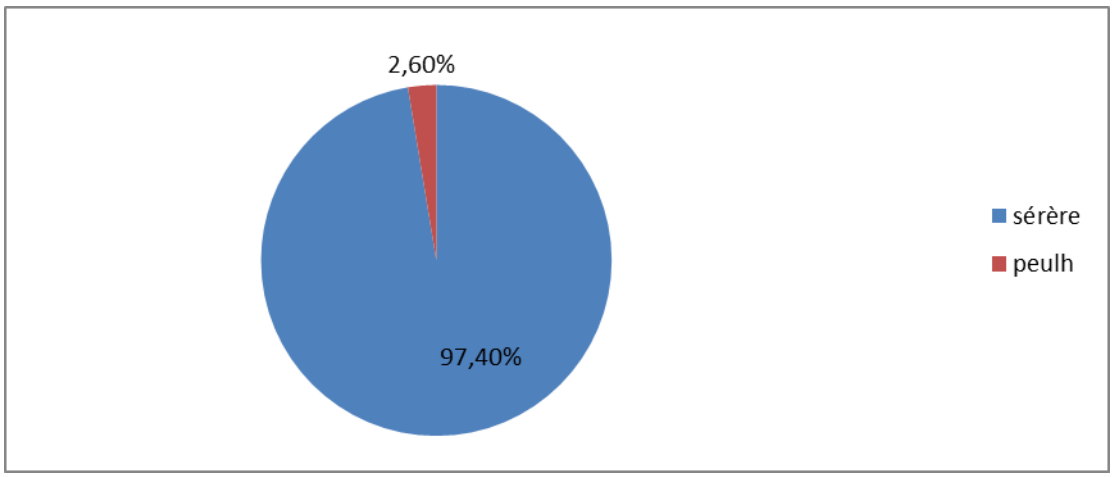
Le village de Kessoukhate, qui intègre en particulier notre thème d'étude, est principalement composé de personnes de l'ethnie sérère et de religion musulmane. La confrérie Tidjanya est prédominante dans le village. Le recensement de 2013 a révélé que 49,5 % de la population de Kessoukhate était âgée de 19 ans ou moins, et que 4,7 % l'était de 60 ans et plus. La moyenne d'âge de la population recensée est de 23 ans. Les femmes représentent 48,7 % de la population recensée. Les trois localités (Kessoukhate-centre, Mbadate, et Kathialick) comptent 343 ménages, chaque ménage est composé en moyenne de 8,7 personnes, parmi lesquelles 3,9 personnes sont âgées de moins de 18 ans. Près de 10 % des chefs de ménage recensés sont des femmes. La majorité des chefs de ménage sont mariés et monogames. Environ 20 % de l'ensemble des chefs de ménage sont polygames, et un peu plus de 12 % des chefs sont veufs ou veuves, divorcé(e)s, ou célibataires. Près de 74 % des chefs de ménage n'ont reçu qu'une éducation coranique, et seuls 6 % ont une éducation de niveau secondaire ou supérieur.



Graphique 32 : ÂGE MOYEN DES CHEFS DE MENAGE
Conception : Romuald Tine, mémoire master, département de géographie, UCAD, 2019
SOURCE : DONNEES ENQUETES

[79] Les Safy sont dans la zone comprise entre les axes Sébikhotane Popenguine et Mbourokh-Bandia. C'est une société égalitaire « le communisme Safy » où la royauté et les castes sont quasi inexistantes. À l'entrée de chaque concession, on y retrouvait des tombes ou des Lomb (les pyramides sérères) où étaient enterrés les dignitaires (Khed Kakhaan).

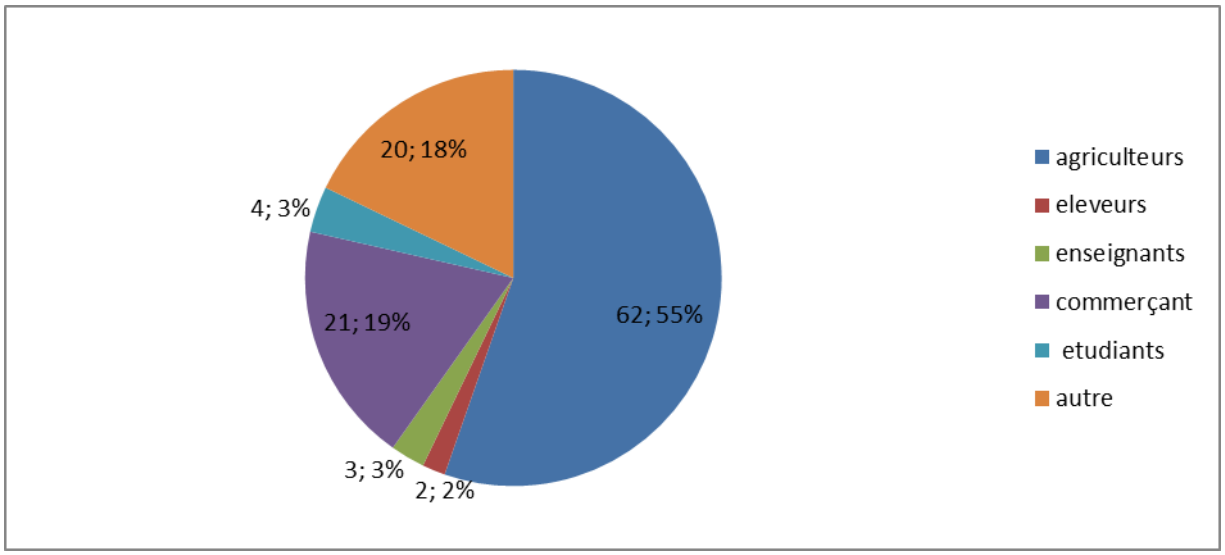
En effet, 29,8 % des chefs de ménage enquêtés sont des femmes. Les hommes sont plus représentés avec 70,2 %. L'âge moyen varie en fonction des chefs de ménages ainsi la tranche d'âge de 46 à 60 ans est la plus représentée suivie de la tranche d'âge de 25 à 60 ans ; l'importance de cette dernière s'explique par l'éclatement de certaines concessions avec une majorité de jeunes qui se retrouvent avec chacun son propre ménage. Les chefs de ménage ayant plus de 60 ans sont faiblement représentés avec seulement 6,1 %. Concernant la situation matrimoniale, 91,3 % des chefs de ménages sont des mariés, et 8,7 % sont veufs.



GRAPHIQUE 33: LA COMPOSITION ETHNIQUE DES MENAGES
Conception : Romuald Tine, mémoire master, département de géographie, UCAD, 2019
Source : données enquêtes

Les recherches effectuées ont permis de déduire que les habitants de Kessoukhate sont majoritairement des Sérères (voir Graphique 33), en effet, les enquêtes réalisées estiment la prédominance de l'ethnie sérère avec 97 % des chefs de ménages enquêtés, seule une autre ethnie en dehors des Sérères est représentée, il s'agit des Peuls avec 2,6 %. Les villages localisés dans la partie sud de la commune sont en effet habités par les Sérères « Palor ». L'intégralité des habitants du village est composée de musulmans, avec une forte domination de la confrérie Tidiane.

Les données concernant le niveau d'étude des chefs de ménage laissent apparaitre une forte prédominance des analphabètes avec un taux de 47,2 %, suivis des personnes ayant fréquenté l'école coranique, ceux-ci représentant 27,2 % des chefs de ménage.



Graphique 34 : LES PROFESSIONS DES CHEFS DE MENAGE
Conception : Romuald Tine, mémoire master, département de géographie, UCAD, 2019
Source : données enquêtes

Les enquêtes réalisées ont permis de catégoriser la profession de chefs de ménage du village de Kessoukhate (voir Graphique 34). Ainsi les cultivateurs sont les plus représentés avec 62,5 % suivis par les commerçants avec 21,2 % des chefs de ménage. Les éleveurs sont faiblement représentés avec seulement 1,8 %. Les enseignants et les étudiants considérés comme des chefs de ménages sont respectivement représentés avec 3,3 % et 2,2 %. Les chefs de ménage exerçant dans d'autres domaines professionnels sont représentés au total pour 20,2 %.

S'agissant des statuts d'occupation, près de 85 % des ménages du village de Kessoukhate sont propriétaires des bâtiments qu'ils occupent au sein de leur concession. Près de 10 % des ménages sont copropriétaires, et environ 5 % des ménages sont non-propriétaires. Cette dernière frange est généralement composée de gens hébergés gratuitement par des parents à eux, et les copropriétaires sont souvent des frères qui habitent dans un bâtiment dont ils ont hérité ou qu'ils ont bâti ensemble.

Sur le plan infrastructure, Kessoukhate et ses deux hameaux disposaient de cases de santé, de cimetières, d'écoles, de mosquées, de latrines, de puits, de sites sacrés, etc. Néanmoins, le village n'était pas électrifié et les seules sources d'approvisionnement en eau se limitaient aux puits externes. Les pistes et les chemins ruraux constituent le réseau routier. Le moyen de transport le plus courant était la charrette ou la calèche, mais moins

de 20 % des ménages en possédaient. Ces données toutefois concernaient le Kessoukhate d'avant le déguerpissement.

Avec le déplacement au niveau du nouveau site d'accueil, les populations de Kessoukhate ont bénéficié de nouveaux équipements. En effet, le site de recasement dispose des équipements collectifs ce qui correspond à une case de santé, une école primaire de douze classes, deux salles coraniques, un terrain multifonctionnel, deux terrains de jeu, une grande mosquée, cinq autres petites mosquées, trois cimetières clôturés et un centre socioculturel. Le site d'accueil est organisé par un réseau de voirie de 13,5 km et dispose d'un réseau de drainage déversant les eaux pluviales à travers trois exutoires imposés par la topographie. Sont également présentes quatorze bornes-fontaines et le village dispose de l'éclairage public.

Le recensement établi par l'ONG MSA contracté par AIBD SA a relevé, en relation avec l'association des populations déplacées de Kessoukhate (APDK), que le nombre total de logements mis à la disposition des populations déplacées est au nombre de 342. Les logements à usage d'habitation sont composés d'un bâtiment principal avec trois chambres, d'un salon et d'une terrasse, et de bâtiments extérieurs pour les toilettes, la douche et la cuisine.

Située dans la zone naturelle des Niayes, Keur Moussa est caractérisée par un relief constitué du plateau de Thiès, de bassins versants et de vallées dont le lac Tanma permettant l'alimentation de la nappe phréatique de l'ensemble du Plateau et au-delà jusque dans la région de Dakar. Cette caractéristique physique constituée de dunes et de dépressions fait que la principale activité économique demeure l'agriculture pratiquée sous trois formes : l'agriculture sous pluie, le maraîchage et l'arboriculture. L'élevage (de bovins et de volaille) et le commerce (notamment des produits horticoles) complètent les pratiques économiques. Par ailleurs, le tissu industriel s'y développe de plus en plus.

Dans les localités de Kessoukhate-centre, Mbadate et Kathialick l'agriculture est l'activité dominante, on cultive par ordre d'importance, le mil, l'arachide, le sorgho, le niébé, le bissap, le maïs, la pastèque, le manioc, l'aubergine, le piment, le gombo. L'élevage de case est une pratique courante dans cette zone d'étude. Lors du recensement de 2010, un peu plus de 60 % des ménages recensés du village de Kessoukhate ont déclaré être propriétaires d'animaux. Plus de la moitié (58 %) des animaux d'élevage sont

des chèvres, et plus du tiers sont des bœufs. L'arboriculture et le commerce occupent une place importante dans l'économie de ces localités.

Globalement, la région agro écologique des Niayes renferme d'énormes potentialités agricoles. La commune de Keur Moussa, intégrant cette zone, se caractérise d'abord, par la forte présence de l'agriculture pluviale, surtout dans la partie sud où le manque d'eau pousse les producteurs à se limiter aux cultures de saison. Les spéculations cultivées sont l'arachide, le mil, le maïs. Mais, la variabilité de la pluviométrie, les changements climatiques, l'urbanisation galopante et la construction d'infrastructures sont autant de phénomènes qui causent le recul de la production.

Ensuite, la zone est un important pôle de production maraîchère. La disponibilité en eau des puits et du réseau de la SEN-EAU facilite la pratique de cette activité plus localisée dans la zone centre et la zone nord avec l'affleurement de la nappe. Néanmoins, la pression foncière est aussi un problème pour les exploitations généralement de type familial. La convoitise dont fait l'objet cette zone pousse certains ménages à vendre leur terre aux plus nantis.

L'arboriculture fruitière est, enfin, fortement présente dans le territoire. Cette partie de la région de Thiès est propice à ce type d'exploitation de la terre. Les arbres les plus plantés sont le manguier, le citronnier, l'oranger, etc. Cette pratique profite beaucoup aux populations surtout les femmes « banabanas ». La vente de fruits le long de la route nationale numéro 2 est une source de revenus non négligeable pour ces femmes.

Cependant, il est important de noter que la zone sud subit une perturbation des activités depuis quelques années. Cette partie est la plus affectée par la construction du nouvel aéroport international. En effet, les populations déguerpies sont relogées sur des terrains jusqu'alors utilisés comme surfaces agricoles par les villages de Lene, Soune et Touly. Le recasement de ces habitants se fait ainsi au détriment de champs qui ont été désaffectés et aménagés pour accueillir ces populations déguerpies. Cette situation entraine de ce fait la disparition de plusieurs surfaces agricoles entrainant ainsi la réduction des productions, donc des sources de revenus.

Globalement, l'élevage est présent dans les trois zones constituant la commune. Il est de type extensif et pratiqué ici par les Sérères. Dans la zone d'étude, l'élevage de case est

une pratique courante. Lors du recensement de 2010, un peu plus de 60 % des ménages recensés du village de Kessoukhate ont déclaré être propriétaires d'animaux. Plus de la moitié (58 %) des animaux d'élevage sont des chèvres, et plus du tiers sont des bœufs. Néanmoins, ce secteur d'activité souffre depuis quelques années de la dégradation de la couverture végétale causée en partie par la progression de l'urbanisation.

L'exploitation forestière contribue beaucoup à la satisfaction des besoins d'une bonne partie de la population au point d'être une activité permanente en milieu rural. Elle sera à usages multiples allant de l'usage énergétique (bois de chauffe, charbon) à celui de service, en passant par l'usage alimentaire et la pharmacopée traditionnelle. D'ailleurs, la cueillette occupe 72,6 % des ménages *Palor* et s'appuie en outre sur un assez grand potentiel végétal, localisée dans les forêts classées, dans de nombreuses zones de végétation quasi naturelles et dans les terroirs villageois. Toutefois, l'exploitation des produits forestiers est surtout l'œuvre des femmes. L'une des principales ressources exploitées est le kinkéliba qui fait l'objet d'une commercialisation permanente durant toute l'année et occupe une place importante dans l'économie locale.

La position favorable offre à la commune de Keur Moussa une zone où le secteur commercial peut réellement prospérer. Ce secteur est très présent dans la zone centre sur l'axe « kilomètre 50 » - Pout. La vente des fruits et légumes représente la plupart des pratiques commerciales, surtout chez les femmes. En effet, ce sont les femmes qui vont, en période de mûrissement des produits horticoles, acheter des fruits et légumes au niveau des exploitations pour les revendre en gros ou en détail au niveau des marchés locaux (Pout, Kilomètre 50) ou dans les grandes villes environnantes (Dakar et Thiès). Sur la Route Nationale, la vente en détail est essentiellement destinée aux voyageurs de passage sur cet axe. Elle permet aux femmes qui s'y activent d'avoir des revenus pouvant aller jusqu'à 75 000 FCFA par saison[80].

Dans les localités de Kessoukhate, Mbadate et Kathialick, les femmes s'adonnaient à la vente de kinkéliba, des n*diampés* et du bois mort. Les récents bouleversements engendrés par l'aménagement sur le territoire de projets à dimension internationale tels que l'AIBD ont conduit à une reconfiguration spatiale dans cette zone. Ce territoire qui, dans un passé encore récent, se caractérisait par sa ruralité, le nouveau projet dont il fait l'accueil y

[80] Mémoire de fin de formation, Tamsir Ousmane Diagne, ESEA 2013.

introduit par la même occasion des équipements d'une grande modernité. Les activités agricoles sont dominantes dans la zone malgré une croissance fulgurante des industries et d'autres infrastructures. Par ailleurs, l'AIBD, les infrastructures prévues et celles en cours de réalisation dans cette zone vont probablement renforcer le dynamisme à la fois démographique et économique.

1.4. Rapport de terrain de Fatoumata Sow sur l'emprise de l'aéroport AIBD

Fatoumata Sow a soutenu un mémoire de Master 2, AGUA, au département de géographie de l'UCAD sur les externalités de l'aéroport international Blaise Diagne dans les communes de Diass et Keur Moussa, en 2020, encadré par Mame Cheikh Ngom.

Cette étude a ciblé un échantillon de 275 ménages répartis entre deux communes, 157 ménages pour la commune de Diass et 118 ménages pour celle de Keur Moussa. Le ciblage des différents villages a été fait en fonction de leur proximité par rapport à l'aéroport. Dans la commune de Diass, sur les six villages ciblés, les trois (Diass village, Kirène et Tchiky) ont été les plus touchés avec des pertes de terres cultivables et de zones de pâture.

Selon les résultats des enquêtes, les retombées de l'aéroport à Diass se résument, au plan socioéconomique, par la valorisation du foncier, l'emploi des jeunes (même si le nombre reste encore minime), le développement des micros activités économiques locales dont la restauration, la réhabilitation des routes, le retour des migrants venus de la ville de Dakar, l'amélioration du mode de vie des populations, etc. L'AIBD avait initié des journées de consultation gratuite avec la collaboration du district sanitaire de Diass lors de sa phase de construction. Il avait également participé à la construction des salles de classe en dotant les élèves d'uniformes et en augmentant le nombre de tables bancs.

D'autre part, le village fait face à des accaparements de terres tandis que certains des impactés n'ont toujours pas reçu leurs impenses. À cela s'ajoutent les pollutions et nuisances sonores occasionnées par les avions. On note également durant l'hivernage, l'envahissement du village par les eaux pluviales en raison d'un mauvais drainage. On note également l'abandon des activités agricoles et pastorales, la perte de ressources naturelles et forestières avec la déforestation, l'érosion hydrique et éolienne. D'après les enquêtes, l'aéroport est une déception pour les populations du côté des emplois,

l'électrification publique, l'accès aux services sociaux de base. Le même phénomène s'observe à Kirène sauf que c'est l'aéroport qui a permis au village d'accéder à l'électrification publique. Sur les autres villages également ciblés à savoir Boukhou, Kholpa, Paki et Tchiky, c'est la spéculation foncière et l'accaparement des terres qui constituent le phénomène récurrent. La commune de Keur Moussa regroupe les villages les plus affectés par l'aéroport. Il s'agit des villages déguerpis et des villages hôtes.

Kessoukhate Centre englobe trois grands villages Kessoukhate, Kathialite et Mbadate. Ces villages constituent les populations affectées par le projet. Elles ont été déplacées de leurs villages d'origine et recasées dans le site de recasement situé à quelques kilomètres de l'aéroport. Ce site est doté de nouvelles maisons constituées chacune de 4 pièces et véranda, cour extérieure, magasin et toilettes extérieures, d'un centre culturel, un terrain multifonctionnel, une case de santé non fonctionnelle pour le moment, une grande mosquée et de petites mosquées pour chaque quartier. Le site de recasement est aussi doté d'un réseau électrique et d'eau. Pour la compensation de perte de terres cultivables, 304 hectares de terres ont été déclassés dans la forêt classée de Thiès, mais les activités agricoles n'ont toujours pas démarré. Certaines populations affectées par le projet soutiennent que le site de recasement est beaucoup plus avantageux que le village d'origine, car elles n'avaient accès ni à l'eau ni à l'électricité et encore moins à une grande mosquée. D'autres affirment que le site est un grand désastre, car depuis leur installation en 2013, ils ont abandonné leurs pratiques agricoles et pastorales par faute de terres alors que cette population est majoritairement constituée de cultivateurs. Cependant, une majeure partie des populations affectées par le projet est restée au village d'origine refusant de rejoindre le site de recasement. Selon ces récalcitrants, les maisons que l'aéroport met à leur disposition ne suffisent pas à toute leur famille. Etant de fervents paysans, ces populations affirment par ailleurs qu'elles ne peuvent pas abandonner les pratiques agricoles héritées de leurs ancêtres.

Soune Sérère, Landou, Léne, Touly et Thiambokh sont les villages hôtes. Ils ont cédé leurs terres au site de recasement sans oublier l'autoroute à péage qui a occupé une grande partie des terres de ces villages. À Soune Sérère et Thiambokh des champs ont été affectés et des maisons déguerpies à proximité du site de l'autoroute à péage. Landou, Léne et Touly font partie des villages qui ont également cédé leurs terres au site de recasement et se plaignent de n'avoir pas été dédommagés de leurs pertes de terres

cultivables. Ces différents villages s'alimentent en eau via le même forage implanté à Soune. Et ce dernier est en panne depuis bientôt six mois et ces villages sont confrontés à de sévères pénuries d'eau.

2. La libération de l'emprise de l'aéroport AIBD

La construction de l'infrastructure a conditionné le déplacement d'un village de Kessoukhate et de ses hameaux, Kathialick et Mbadate. Le village de Kessoukhate a été créé, il y a 800 ans. Il est aujourd'hui subdivisé en trois quartiers : Kathialick, Mbadate et Kessoukhate.

Il est peuplé de Sérères. Ce village de la commune rurale de Keur Moussa a toujours vécu dans l'anonymat jusqu'au jour où l'ancien président de la République, Maître Abdoulaye Wade, a annoncé la délocalisation de l'aéroport international Léopold Sédar Senghor à Diass et non à Keur Massar (dans la région de Dakar) comme prévu par son prédécesseur Abdou Diouf. Situés dans la zone tampon du projet de construction de l'AIBD, Kessoukhate-centre, Mbadate et Kathialick sont assujetties à une libération d'emprise comme cité dans la Loi N° 76-67 du 2 juillet 1976 relative à l'expropriation pour cause d'utilité publique et aux autres opérations foncières d'utilité publique et son décret d'application. La mise en œuvre du projet de construction de l'aéroport a nécessité le déplacement de ces localités. Néanmoins, le projet de recasement a été mal perçu par une frange importante de la population. Certains ont regagné le site tandis que d'autres ont refusé de se déplacer.

Ces réticences ont conduit au déplacement forcé d'une part de la population qui a refusé de s'installer dans les nouvelles constructions destinées au recasement. En effet, en ce qui concerne la situation des populations réinstallées, seules celles du village de Mbadate ont effectivement rejoint le site de recasement. Concernant les villages de Kathialick et Kessoukhate-centre, une partie a regagné le site, mais l'autre partie a décliné l'offre et a préféré « s'auto-recaser » à côté de l'aéroport sur les terres restantes. Avant le projet de l'aéroport, le village de Kessoukhate était localisé au sud de la commune, il représentait sa frontière avec la commune de Diass, c'est dans cette partie même du territoire qu'est localisée l'AIBD, la zone d'emprise de cette dernière étant à cheval entre les deux communes.

2.1. Évaluation et indemnisation des pertes

Les évaluations portant sur les pertes d'arbres, de haies vives et d'habitations ont été effectuées en plusieurs années consécutives : 2002, 2004, 2008, et 2010. Ces opérations sont effectuées par le CDEI, sous la supervision du préfet du département et en présence des chefs du Bureau des Domaines et Recensements de la préfecture, du département de l'agriculture et de la division régionale de l'urbanisme et du sous-préfet de Keur Moussa. Pendant cette période, les superficies agricoles ont également été estimées sans toutefois qu'elles soient évaluées en termes de pertes de revenu. À la suite de ces évaluations, seules les indemnisations prévues pour compenser les pertes d'arbres fruitiers et non fruitiers et les haies vives ont été versées aux PAP. Aucune indemnité n'a été versée pour les habitations en prévision du fait que les personnes à déplacer seraient compensées en nature et relocalisées dans des maisons sur le site de réinstallation. Quant aux surfaces des champs, le Gouvernement a offert des terres de remplacement sur le site de réinstallation, mais celles-ci ne sont toujours pas mises en exploitation. Cette situation implique que les montants de compensations estimés dans le PRR doivent tenir compte du fait que certains PAP ont déjà perçu leurs indemnisations pour les arbres et les haies. Afin de ne pas compenser doublement les pertes, les montants estimés pour les pertes d'arbres et de haies sont retranchés des montants déjà payés. L'indemnisation des PAP est effectuée en espèces, en nature, selon une combinaison espèces/nature, et/ou sous forme d'assistance. Les valeurs non marchandes sont prises en compte dans le cadre du processus d'indemnisation.

Au moment de l'étude, tous les ménages n'avaient pas perçu leurs indemnités (voir Tableau 48). En outre, l'indemnisation des impenses ne concerne pas l'intégralité des ménages. En effet, la procédure d'indemnisation se base sur les recensements effectués avant le démarrage du projet. Or, une frange de la population s'était montrée réticente vis-à-vis du recensement, de ce fait, ces ménages ne sont pas pris en compte dans la compensation des pertes. Les ménages non indemnisés ont par la suite procédé à des déclarations de pertes après le déguerpissement. Les enquêtes effectuées auprès de la population ont permis d'estimer les ménages indemnisés qui représentent 46,5 % des ménages, contre 53,5 % de ménages non indemnisés.

	Nombre de bénéficiaires		Montant (FCFA)		
Localités	Nombre de bénéficiaires	Bénéficiaires ayant perçu les impenses	Perçu	Total	Part des montants ayant été perçue, en %
Kessoukhate	79	35	59 312 700	139 876 620	42,4 %
Kathialick	68	13	21 543 800	112 939 100	19,1 %
Mbadate	44	9	10 951 100	52 211 800	21,0 %
TOTAL	191	57	91 813 600	305 027 520	30,1 %

TABLEAU 48: ÉTAT DE PAIEMENT DES IMPENSES
Conception : Rapport diagnostic AECOM 2010 et rapport mensuels MSA
Source : données des enquêtes

2.1.1. Les types d'indemnisations

Indemnisation pour la perte foncière : Une « perte foncière » signifie la perte de la terre de fonds (le sol) et la perte d'un titre foncier, le cas échéant. Aucun titre foncier n'a été recensé, mais comme il est prévu d'offrir des titres fonciers pour toutes les parcelles résidentielles offertes sur le site d'accueil, les frais associés à l'obtention de ces titres sont pris en compte.

Indemnisation pour la perte d'habitations ou d'autres structures privées inamovibles : La compensation faite pour compenser la perte des habitations affectées, multipliée par la valeur des maisons sur le site d'accueil (12 millions de FCFA). Plusieurs équipements inamovibles, appartenant aux ménages affectés, ont été recensés. Les latrines, les douches, les blocs de latrines et les cuisines ne sont pas compensés en nature, car les maisons du site d'accueil sont déjà munies de ces équipements.

Indemnisation pour la perte temporaire de récoltes : La proportion de chaque spéculation a été calculée à partir des données de superficies présentées dans le Plan de Réinstallation (PR) de 2005. La valeur de la production annuelle par hectare a été tirée des calculs de barèmes par spéculation effectués en août 2009 par le Département de Thiès. Deux années de récoltes étaient prévues pour les pertes de terres agricoles.

Indemnisation pour la préparation des nouvelles parcelles agricoles : Les nouvelles terres agricoles qui sont offertes sur le site d'accueil et sur le site de la forêt de Thiès

nécessitent d'être défrichées, dessouchées, nivelées et proprement aménagées pour en permettre la culture. Afin de faciliter leur conversion en terres aptes à la culture, une somme forfaitaire par hectare à aménager sera offerte à chaque exploitant agricole éligible. Les superficies perdues dans l'emprise de la phase 1 de l'aéroport s'élèvent à 331,3 ha, ce qui porte le budget total à prévoir pour la préparation de nouvelles parcelles agricoles à 33 130 000 FCFA, en 2010.

Indemnisation pour la perte d'arbres : Les arbres fruitiers et non fruitiers perdus sont compensés en fonction de leur degré de maturité. Les barèmes utilisés ont été tirés des données du département de Thiès, Arrondissement de Keur Moussa, datant du mois d'août 2009 en comparant avec le recensement et l'évaluation de la commission des Impenses de 2002.

Indemnisation pour perte d'accès aux ressources naturelles : La très grande majorité des ménages recensés, dont 90 % sont constitués de femmes, affirment qu'elles tirent profit des ressources de la forêt pour leur survie. Il s'y ajoute l'exploitation des produits ligneux et non ligneux destinés à l'alimentation humaine et du bétail, à la commercialisation et à la pharmacopée traditionnelle. Étant donné que la perte de ressources naturelles est une perte collective, il a été prévu d'offrir une compensation forfaitaire à chaque ménage des villages de Kessoukhate, Diass, Kirène, Lene, Landou et Touly puisque ces ménages avaient accès aux ressources naturelles perdues en raison de la construction de l'aéroport.

Indemnisation pour les infrastructures, équipements et biens collectifs : Les infrastructures et équipements collectifs publics recensés (écoles, cases de santé, mosquées, etc.) sont remplacés en nature sur le site de réinstallation.

Indemnisation pour la perte de lieux sacrés : Quinze cimetières et trois lieux sacrés ont été identifiés. Pour compenser ces pertes, des espaces ont été aménagés sur le nouveau site en cas de besoin. Par ailleurs, chaque cimetière affecté est clôturé sur place, et ce, selon les demandes des PAP.

La compensation des pertes prend en compte les différents types d'indemnisations. Ainsi les enquêtes réalisées auprès des ménages ont permis d'estimer la valeur des indemnités reçues par ménages. Cette valeur est mesurée sur le cumul des pertes par ménages. En

effet, parmi les ménages indemnisés, 44,4 % ont reçu des montants qui varient entre 5 000 000 et 10 000 000 de FCFA ; 29,6 % ont reçu entre 1 000 000 et 3 000 000 de FCFA, 9,30 % entre 500 000 et 1 000 000 de FCFA et enfin 3,7 % ont reçu moins de 500 000 FCFA.

Le calcul des barèmes d'indemnisation a été fait en tenant en compte de la surface moyenne réservée à chaque spéculation et des prix appliqués sur le marché. En somme, le taux d'indemnisation retenu était de 756 974 FCFA par hectare. Mais une indemnisation ne devient obligatoire que lorsque le propriétaire d'une parcelle agricole n'est plus en mesure de cultiver ses terres.

2.1.2. *Analyse des mutations sociales engendrées par les indemnisations*

Le déguerpissement a influencé les conditions de vie des PAP, ainsi le PRR comporte des mesures visant le développement économique et le développement socioculturel des communautés affectées. Ces mesures ont permis aux populations qui sont recasées de bénéficier des équipements sociaux de base (case de santé, écoles, etc.) qui sont construits sur le site de réinstallation, de même que les commodités offertes. En effet, ces populations qui, dans un passé récent, vivaient dans la ruralité bénéficient aujourd'hui des opportunités offertes par leur nouveau cadre de vie à savoir l'accès à l'eau potable et à l'électricité (voir Photo 29). Également, les indemnisations ont permis aux bénéficiaires de redémarrer de nouvelles activités économiques. Néanmoins, les avis divergent quant à l'amélioration des conditions de vie au niveau du site de recasement.

Amélioration des conditions de vie	Nombre	Part de chacun des avis
Non-réponses	4	3,50 %
OUI	62	54,4 %
NON	48	42,1 %
Total	114	100,0 %

TABLEAU 49 : INDEMNISATION ET CONDITION DE VIE DES POPULATIONS RECASEES
Conception : Romuald Tine, mémoire de master 2, département de géographie de l'UCAD, 2019
Source : données des enquêtes, 2018

En effet, sur les 114 ménages interrogés, 62 affirment que le site répond aux attentes des populations et qu'ils notent une nette amélioration des conditions de vie favorisée par

l’accès aux services sociaux de base (voir Tableau 49). Cependant, 48 ménages, soit 42,1 %, affirment ne pas sentir une évolution par rapport à leur ancienne vie.



PHOTO 28: LA FIABILISATION DU SITE (LE RESEAU ELECTRIQUE)
Source : Romuald Tine, mémoire de master 2, département de géographie de l'UCAD, 2019

En ce qui concerne l’aspect relationnel, la réinstallation des PAP sur le site d’accueil a nécessité leur bonne intégration avec les populations hôtes des trois villages voisins : Lene, Touly et Landou. Cette intégration n’a pas été difficile puisque ces communautés entretiennent des liens sociaux séculaires. Ces populations parlent la même langue, sont de la même ethnie, partagent les mêmes coutumes, et mènent des activités économiques similaires.

- **Les problèmes rencontrés au site de recasement**

Cependant, en dépit des caractéristiques tant soit peu appréciées par les populations, le site présente des manquements. En effet, des problèmes comme le manque de travail, les problèmes de déplacement liés à la mauvaise qualité des pistes, l’abandon des activités autrefois pratiquées à cause du manque de terres cultivables sont, entre autres, des difficultés rencontrées par les populations du site.

Concernant l’accès à l’emploi, les avis des ménages enquêtés au site de recasement sont les suivants. Parmi les 114 réponses, 98 ménages soit 85,7 %, disent qu’il n’existe pas de

travail au niveau du site de recasement, et que les rares activités rencontrées se résument au transport avec des motos Jakarta par les jeunes et aux petits commerces des femmes qui peinent à se développer par faute de moyens. Les 14,0 % qui affirment qu'il y a du travail au site se basent sur les activités précédemment citées et les ateliers d'ouvriers comme les tailleurs, les soudeurs métalliques, les menuisiers qui commencent à se développer sur le site.

Tout comme le travail, le déplacement constitue un problème majeur au niveau du site de recasement. En effet, à travers les enquêtes effectuées, 88,6 % des enquêtés affirment que les routes sont de mauvaise qualité, de ce fait, les populations sont confrontées à un réel problème de déplacement surtout en période hivernale. En ce qui concerne l'accès aux autres villages environnants, bien que le site soit au centre de ces localités, il devient difficile en période hivernale, lorsque les pistes deviennent impraticables suite aux ravinements causés par les fortes pluies qui s'abattent dans la zone. De ce fait, on assiste à une diminution de la mobilité des populations et des difficultés pour évacuer les malades. Malgré la proximité du site avec l'aéroport et la RN2, les pistes prévues ne sont toujours pas réalisées.

3. Monographie du site de recasement

3.1. Le déroulement des opérations de déguerpissement

Dans le cadre de sa nouvelle politique de développement des infrastructures économiques, le Gouvernement du Sénégal a décidé de construire un nouvel aéroport, l'Aéroport international Blaise Diagne (AIBD). La construction de l'aéroport nécessite l'acquisition des terres incluant une zone tampon de sécurité et le déplacement des populations du village de Kessoukhate composé de trois localités de Kessoukhate-Centre, Mbadate et Kathialick. Les principaux impacts de la réinstallation sur le milieu humain sont : la perte de ressources naturelles dans les emprises de l'aéroport et du site d'accueil ; la perte de ressources agricoles localisées dans les emprises de l'aéroport et du site d'accueil ; des risques de conflits sur l'usage des terres entre les populations réinstallées et les populations hôtes.

3.1.1. Les populations impactées par la construction de l'aéroport

Les deux communes (Diass et Keur Moussa) affectées par le projet de l'aéroport comptent environ 38 000 habitants. Les populations affectées par le projet sont :

- ✓ les personnes déplacées (les localités de Kessoukhate-Centre, Mbadate et Kathialick dans le village de Kessoukhate) qui abritent 343 ménages soit 2 661 personnes
- ✓ les populations de villages d'accueil (Lene, Landou, Touly et Soune).
- ✓ les populations de villages de Kirène et de Diass (qui ont perdu des parcelles agricoles).

Pour le cas de la commune de Keur Moussa, la construction de l'infrastructure a conditionné le déplacement de trois villages, notamment les villages de Kessoukhate, de Kathialick et de Mbadate. Les populations de ces trois villages vivent d'agriculture et d'élevage, ce qui renforce davantage leur attachement au terroir. De plus, elles ont des lieux de culte dans leur terroir que les membres fréquentent et pratiquent régulièrement.

3.1.2. Analyses des aspects socio-économiques

Une étude quantitative a permis de classifier les personnes en fonctions de leurs occupations. L'occupation principale la plus fréquente chez les hommes âgés de 15 ans et plus est l'appartenance à un corps de métier, tel que les maçons ou les mécaniciens par exemple. Cette occupation regroupe près de 40 % des hommes d'âge actif. La deuxième occupation la plus courante est le métier d'agriculteur, qui occupe près de 14 % des hommes actifs. La majorité des hommes du village de Kessoukhate travaille à l'extérieur du village, soit à Dakar ou à Mbour, ou encore à l'étranger à cause du manque d'emplois dans le village et de revenus potentiels liés à la pratique de l'agriculture. Les transferts de revenus des hommes travaillant hors du village constituent une source importante de revenus pour les ménages de Kessoukhate.

Les récents bouleversements engendrés par l'aménagement sur le territoire de projets à dimensions internationales tels que l'AIBD ont conduit à une reconfiguration spatiale dans cette zone. Ce territoire qui, dans un passé encore récent, se caractérisait par sa ruralité, le nouveau projet qu'il a accueilli y a introduit des équipements d'une grande

modernité. Ceci contribue à accélérer les processus d'urbanisation. Comme nous l'avons déjà vu, du fait de leur localisation à proximité ou sur le site choisi pour accueillir l'infrastructure, certains de ces villages (en particulier Kessoukhate) ont été contraints à de fortes réorganisations spatiales, voire à leur déménagement. Il s'agit là d'une population d'environ 5 000 habitants qui a été recasée aujourd'hui à Lene sur des terrains jusqu'alors utilisés comme surfaces agricoles par les villages de Lene, Soune et Touly. Le recasement de ces habitants se fait ainsi au détriment de champs qui ont été désaffectés et aménagés pour accueillir les populations déguerpies. Cette situation entraine de ce fait la disparition de plusieurs surfaces agricoles entrainant ainsi la réduction des productions, donc des sources de revenus.

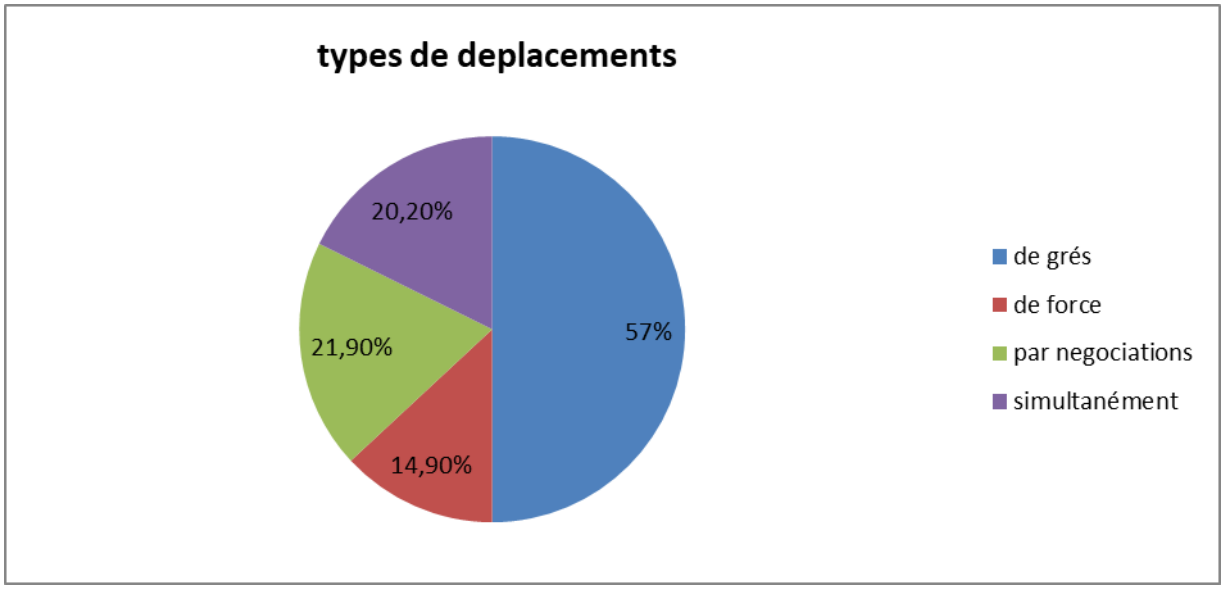
3.2. Le déroulement des opérations de déguerpissement

Les différences d'opinions notées au sein de la population à l'annonce du projet ont conduit à des réticences. En se basant sur les résultats des enquêtes réalisées, il en ressort que les populations affirment sans ambages que cette situation est surtout due à la démarche des autorités depuis l'annonce du projet aux populations locales. *« En vérité, la démarche des autorités était de diviser l'avis des populations pour mieux régner. Au début, on leur a fait croire que l'infrastructure se limiterait à 2 km du village de Mbadate. Donc, les populations pouvaient conserver leurs terres. Or, rien de tout ce qu'on nous a raconté n'était vrai. Les autorités ont caché leur plan jusqu'au jour où elles sont revenues à la charge pour dire que l'aéroport devait engloutir le quartier de Mbadate »,* explique Assane Diouf du collectif « Ne touche pas à mon village », le 29/11/2018.

C'est le décret n°2010-894 du 30 juin 2010, qui a imposé la création d'une zone d'extension de l'Aéroport international Blaise Diagne d'une superficie de 4000 ha, notamment pour l'aire de sécurité. Ceci fut fortement contesté par les communautés concernées (Diouf, 2014). Cela conduisit à un litige foncier qui a accentué les divisions déjà notées au sein des communautés riveraines. Alors que les uns rappellent leur attachement socioculturel à la terre, les autres se lancent dans de la spéculation. Ces réticences ont évolué jusqu'au début des constructions où la libération d'emprises était catégorique, certaines populations ont volontairement accepté de regagner le site d'accueil, d'autres ont campé sur leur position. Le déplacement s'est effectué de différentes façons en fonction des localités et de leurs situations par rapport au site de

l'aéroport. Ainsi les enquêtes effectuées auprès de populations ont permis d'identifier les différents types de déplacements.

Le déguerpissement s'est fait donc de différentes façons et en fonction des localités. En effet, 57 % des personnes affectées ont regagné volontairement et de manière individuelle (par ménage) le site d'accueil (voir Graphique 35). Il s'agit en majorité des populations de Kessoukhate–centre et une partie de Kathialick. Les populations de l'ancien village de Mbadate, où se trouve l'actuel pavillon présidentiel de l'aéroport, ont été déguerpies de force par les forces de l'ordre, elles constituent les 14 % déplacés de force. 21,9 % ont été réticentes à l'idée de déplacement, mais par le biais de négociations ont fini par rallier le site de recasement de leur plein gré. Les 14,9 % restants se sont déplacés simultanément après expiration du délai, mais par crainte d'un déplacement forcé, elles ont finalement gagné de façon spontanée le site d'accueil. Cependant, il est important de noter que si l'on excepte les populations de Mbadate, qui ont intégralement rejoint le site de recasement, seules 80 familles de Kessoukhate, soit 51 % et 32 familles de Kathialick ont rejoint ledit site au moment du déguerpissement. Les familles restantes ont occupé les terres non affectées par la zone d'emprise de l'infrastructure.



Graphique 35 : NATURE ET MODE DES DEGUERPISSEMENTS
Conception : Romuald Tine, mémoire de master, département de géographie de l'UCAD, 2019
SOURCE : DONNEES DES ENQUETES

Les déplacements sont assimilés ici à des déplacements volontaires opposés au déguerpissement forcé. Néanmoins, les populations déplacées ont reçu un accompagnement financier comme frais de déplacement à hauteur 150 000 FCFA par ménage.

3.3. Les caractéristiques du site de recasement

Le choix d'aménagement retenu a tenu compte non seulement des relations sociales, du choix des populations, de la taille des localités à déplacer, mais aussi des systèmes de production et des caractéristiques environnementales. Le site d'accueil est situé entre les villages de Lene, Touly et Landou. Ce site comprend des lotissements pour les nouveaux logements et des terres agricoles.

3.3.1. La parcellisation

L'application du lotissement effectué par le service du cadastre de Thiès en mars 2010 a permis d'identifier 544 parcelles d'environ 400 mètres carrés chacun. Le site, à la demande des populations, est subdivisé en trois zones distinctes qui ont accueilli respectivement les trois localités qui ont subi le déguerpissement.

3.3.2. Aménagement du site

Le site de réinstallation a une superficie de 150 ha et il comprend 28 parcelles pour les équipements collectifs ce qui comprend une case de santé, une école primaire de 12 classes, deux salles coraniques, un terrain multifonctionnel, deux terrains de jeu, une grande mosquée, cinq autres petites mosquées, trois cimetières clôturés et un centre socioculturel.



PHOTO 29: LA GRANDE MOSQUEE DU SITE DE RECASEMENT
Source : Romuald Tine, mémoire de master 2, département de géographie de l'UCAD, 2019

Au site de recasement, les populations bénéficient d'équipements sociaux de bases modernes. La grande mosquée (Photo 29) est commune aux trois hameaux et est localisée au centre du site dans le territoire réservé aux équipements publics. Les petites mosquées (diaka en wolof) sont au nombre de cinq sur le site de recasement, deux sont localisées à Kessoukhate-centre, deux autres dans le secteur de Mbadate et une à Kathialick du site.



PHOTO 30: L'ECOLE ELEMENTAIRE DU SITE CONSTRUITE PAR L'APIX
Source : Romuald Tine, mémoire de master 2, département de géographie de l'UCAD, 2019

Le site de recasement est également doté d'une école primaire composée de 12 classes (Photo 30), d'un hôpital et d'un centre socioculturel. Le recensement établi par l'ONG MSA contracté par AIBD SA a relevé, en relation avec l'association des populations déplacées de Kessoukhate (APDK), que le nombre total de logements mis à disposition des populations déplacées est de 342. Les logements à usage d'habitation sont composés d'un bâtiment principal avec trois chambres, un salon et une terrasse, et de bâtiments extérieurs pour les toilettes, la douche et la cuisine.

Le projet de construction de l'AIBD a conduit au déguerpissement des populations du village de Kessoukhate. Plusieurs acteurs sont impliqués dans le processus de déplacement de ces populations. Les populations de Mbadate ont été déguerpies de force, car le délai de la sommation avait expiré. Les autres localités ont regagné volontairement le site par vague ou individuellement avec un accompagnement de l'État.

3.4. Rapport de terrain réalisé par Romuald Tine sur le site de recasement de Kessoukhate

Des extraits de ce rapport présentent les entretiens effectués avec les chefs de villages, les élus locaux, les autorités de structures, les personnes ressources. Les entretiens sont présentés sous forme de questions-réponses et comportent la date le lieu et l'heure où s'est déroulé l'entretien, mais aussi le statut et les contacts des personnes-cibles.

3.4.1. Entretiens avec Aliou Ciss, chef de village de Kessoukhate-site, le 29/11/2018.

<u>- Kessoukhate, Mbadate et Kathialick sont des villages de la commune de Keur-Moussa ?</u>

- *« Au plan administratif, il s'agit d'un seul village (Kessoukhate) et de deux hameaux (Mbadate et Kathialick). Le village a été créé en 1825. La seule ethnie dominante est celle des Sérères Palor. Les autres ethnies sont des produits de la migration. En 2015, le recensement a révélé que 1 910 « âmes » vivaient sur le site de recasement de Kessoukhate et elles sont réparties dans 342 logements. Le nombre de ménages identifiés est de 126. Au niveau de l'ancien site, il n'y a pas eu de nouveau recensement depuis 2013. Par rapport à la répartition des populations au niveau du site, Kessoukhate est plus représenté, ensuite vient Mbadate et enfin Kathialick dont la population représente 30 % des déguerpis. Au niveau de l'ancien site, il reste une faible partie de la population*

de Kessoukhate qui a été recasée dans les terres restantes et les 70 % de celle de Kathialick qui n'a pas été déplacée. Cinq localités sont touchées par le déguerpissement. Mais seule Kessoukhate et ses deux hameaux ont subi le déguerpissement. Mais la terre où est construit le site de recasement appartient aux villages de Lene et Touly. Les populations de Mbadate ont été déguerpies de force, car le délai de la sommation avait expiré ».

- Les populations des autres localités ont regagné volontairement le site par vague ou individuellement avec un accompagnement de l'État (frais de transport avec des sommes de 150 000 FCFA) ?

« *Oui surtout à Mbadate où les populations ont catégoriquement refusé de se déplacer. Ce refus a conduit au déguerpissement forcé* ».

- Des réticences sont également notées pendant le recensement. À cause des différences d'opinions. Le refus de perdre leur patrimoine social culturel, l'identité, les terres cultivables, etc. ?

« *Non : Leur cadre d'habitation n'est plus viable, ils ne disposent ni d'eau ni d'électricité, bref des conditions de vie plus difficiles qu'auparavant. Les terres cultivables, le culte de la tradition, la cohésion sociale. Les dommages ont été compensés en fonction des pertes recensées* ».

- Mais pour ceux qui ont refusé le recensement au début, leur indemnisation n'est pas effective parce qu'ils ont fait des réclamations après le déguerpissement ?

« *Pas entièrement. Par exemple, le réseau de distribution de l'eau n'est pas achevé. Alors, certains ménages sont confrontés à un problème d'approvisionnement en eau. Par compensation, une maison contre une maison, plus une compensation financière si votre ancienne maison faisait plus de cinq pièces. Les activités comme l'élevage et l'agriculture ne sont plus pratiqués, les 304 hectares déclassés du foret classé de Thiès ne sont toujours pas mis en exploitation. Il y a un déséquilibre du niveau de vie, une perte de la cohésion sociale qui existait avant le projet* ».

3.4.2. Entretien avec Aliou Faye, délégué de quartier de Mbadate, le 30/11/2018,

- Le village existe depuis deux siècles et est majoritairement peuplé de sérères ?

« *On dénombre 720 âmes à Mbadate. Elles logent dans 72 maisons. Pour les autres quartiers, nous n'avons pas les données. La seule ethnie existante c'est les sérères Palor, la tranche d'âge la plus représentée c'est les jeunes. Auparavant, l'ancien village Kessoukhate centre était plus peuplée suivi de Kathialite et Mbadate vient en dernières positions, mais avec le déguerpissement des populations sont restées à l'ancien village. Environ 70 % de la population résidents au site et le restant à l'ancien site* ».

- Kessoukhate, Kathialite et Mbadate ont subi le déguerpissement, Lene, Soune, Touly sont les villages d'accueil, ils sont donc aussi impactés ?

« *Trois types de déplacement ont été notés, les premiers venus se sont déplacés de gré, d'autres, par sommation, et les déguerpis de force après l'expiration de la sommation. La population de Mbadate qui est déguerpie et une partie de Kathialite et Kessoukhate qui demeure toujours à l'ancien village, mais le restant de Kessoukhate s'est recasé à l'ouest de l'aéroport sur les terres restantes* ».

- Ces réticences s'expliquent par le refus de population de perdre leurs terres cultivables ?

« *Ils vivent comme auparavant, mais ne cultivent plus ; faute de terres cultivables disponibles. Également, ils ont des problèmes d'accès à l'eau, car les puits ont été détruits lors des travaux de l'aéroport. Oui : les pratiques traditionnelles, la cohésion sociale, la confiance n'existent plus au site d'accueil. Perturbation de la biodiversité, pertes inestimables d'arbres fruitiers destinés au commerce* ».

- Oui, mais les pertes sont compensées à moitié ?

« *Non : les promesses n'ont pas été respectées et les populations les plus vulnérables vivent dans des conditions difficiles. Les logements sont distribués en fonction des pertes en maison recensées. Mais les ménages non recensés ne disposent pas de maisons. Également, il existe une compensation financière, si la maison perdue fait plus de cinq pièces. L'agriculture, l'élevage et le petit commerce des femmes ne sont plus pratiqués. Il y a aussi une urbanisation rapide de la zone* ».

3.4.3. Entretien avec le délégué de quartier de Kathialick, M. Ndiéré CISS, le 29-11-2018.

- Quelle est la population du village ?

« *La population du village fait plus de 3 000 habitants y compris ceux qui restent à l'ancien site. Les réticences notées durant les recensements ont fait qu'on n'arrive pas à déterminer le nombre exact de ménages par quartier. Les Sérères et les jeunes de moins de 20 ans sont plus représentés ici au niveau du site. Kessoukhate est plus peuplée, suivie de Mbadate, et Kathialite en dernière position, la majorité de la population de cette dernière étant resté à l'ancien village (près de 70 %)* ».

- Kessoukhate et ses deux hameaux, Lene, Soune et Touly ?

« *Également, Kessoukhate, Mbadate et Kathialite ont subi le déguerpissement, les autres étant les villages d'accueil sont impactés. Le quartier de Mbadate a été déplacé de force par les forces par la gendarmerie, les populations de Kessoukhate et Kathialite ont regagné volontairement le site, mais par tranches. Les différences d'opinions, le refus d'abandon de la terre natale* ».

- Ils continuent leur ancienne vie, mais ne pratiquent plus certaines activités comme auparavant à cause du manque de terre ?

« *Oui, les terres cultivables, mais elles ont été compensées en espèces en fonction du recensement. L'abandon du culte, de la tradition, la cohésion sociale qui disparait. Perturbation des éléments de la biodiversité avec un nombre inestimable d'arbres détruits, l'abandon des activités génératrices de revenus. Les recensés ont été indemnisés* ».

- Néanmoins, il y a certaines personnes recensées qui affirment ne pas avoir reçu de compensation jusqu'à présent ?

« *Certains y trouvent satisfaction, d'autres non. Les bâtiments sont de bonne qualité et nous avons de l'eau et de l'électricité alors que l'ancien village n'était pas électrifié et l'eau nous venait des puits. Le site dispose d'équipements sociaux de base, mais le dispensaire et le centre social culturel ne sont toujours pas fonctionnels du fait du*

manque de personnel. Un bâtiment perdu à l'ancienne habitation est compensé par un bâtiment au site, pour les ménages qui vivaient en cohabitation, ils sont compensés d'une maison et deux terrains. Pour les maisons qui font plus de cinq chambres, le surplus est compensé en espèces (argent), une terre vacante a été morcelée pour les jeunes ».

3.4.4. Entretien avec un conseiller municipal de Soune, M. Abdoulaye FALL, le 25-11-2018.

- Pouvez-vous nous présenter votre village ?

« *Le village de Kessoukhate est habité par des Sérères Palor, ils sont les plus représentés. Trois quarts de la population résident maintenant au site d'accueil, le reste est resté à l'ancien village, mais recasé sur les terres restantes. Kessoukhate et ses deux hameaux ont été déguerpis, mais d'autres villages ont été impactés comme Soune, Thiambokh, et une partie de Diass. Certains ménages ont été forcés, car la libération d'emprise avait expiré, d'autres se sont déplacés de gré avec un accompagnement de l'État (frais de déplacement de 150 000 FCFA). Il y a eu le refus d'abandonner le restant des terres, et leur patrimoine socioculturel. Les pertes identifiées ont été compensées. Mais les terres déclassées de la forêt de Pou ne sont pas en remplacement des terres perdues. Elles ne sont toujours pas mises en exploitation. En fonction du recensement, chaque ménage recensé dispose d'une maison sur le site, des promesses de parcelles d'habitations destinées aux jeunes. La superficie de l'aéroport occupe les champs de prairies, la collecte du bois mort n'est plus possible* ».

Il y a eu une perturbation du ruissellement donnant naissance à des inondations à Soune qui reçoit les eaux venant de l'aéroport ?

« *Pas à ma connaissance. Dans un futur proche, d'autres activités apparaîtront et seront au bénéfice des populations riveraines, surtout dans le cadre de l'emploi des jeunes. Pertes des terres, clivages sociaux, perturbations et/ou abandon de certaines activités, appauvrissement de certaines populations. Il y a eu expropriation des terres cultivables, sans indemnisations pour les populations de Soune, Lene et Thiambokh* ».

3.4.5. Entretien avec la Présidente de groupement des femmes de Kessoukhate, Mme Adama SECK, le 26-11-2018

- Pouvez-vous nous présenter votre village ?

« *On ne trouve que des Sérères dans le village, les jeunes sont plus représentés. Tous les villages riverains de l'aéroport ont été impactés, Kessoukhate, Kathialite et Mbadate ont subi le déguerpissement. Des réticences de la côte de Mbadate ont conduit à leur déguerpissement forcé. Le respect de l'identité comme continuum de l'individu sur le territoire, la dignité, la vergogne d'avoir choisi de rester au début. Difficultés d'accès à l'eau, village non électrifié, diminution du rendement des récoltes à cause des pertes en terres. Pertes en terres, les arbres, les champs de plantations d'arbres fruitiers, etc.* ».

- Il y a eu des accords ?

« Oui, mais les accords ne sont pas respectés, voir l'exemple du financement des femmes pour redémarrer leurs activités ».

- Il y a des équipements sociaux de base ?

« Non les logements sont très exigus par rapport au nombre de personnes par ménages, mais aussi certaines parties du site ont un problème d'accès à l'eau ».

Chaque ménage a une maison ?

« *Mais tous ne sont pas logés, il existe des ménages qui avaient un bâtiment à l'ancien village, mais n'en disposent pas au site. Il y a eu abandon des activités agricoles, faute de terres cultivables, et de prairies pour le bétail, les femmes n'ont plus accès à la brousse. Nous réclamons le recrutement de nos enfants dans les activités de l'aéroport. Il y a des conflits sociaux, des clivages familiaux, l'appauvrissement des uns et l'enrichissement des autres* ».

3.4.6. Entretien avec le délégué de quartier de Kessoukhate ancien, Ibrahima Diouf, le 28-11-2018

Chronologie des trois derniers chefs de village par ordre d'ancienneté : Moussa CISS, Ibrahima DIOUF 1, Ibrahima DIOUF 2. Le village de Kessoukhate est le plus ancien

parmi les villages existant dans cette zone. Tous sont des sérères et les jeunes sont plus représentés. Une faible partie est restée au village d'origine, la majorité a regagné le site. Néanmoins les 70 % de Kathialite sont restés à leur ancien terroir.

Toutes les localités riveraines de l'aéroport. Les populations de Mbadate sont déplacées de force, mais il existait certaines personnes corrompues, et se sont déplacées de leur propre volonté. Des manifestations ont eu lieu au début et 16 personnes étaient arrêtés, également un gars est décédé lors d'une réunion de crise (Arona Diouf, un grand frère du chef de village). Il y' a conflit parce que selon les populations, l'enjeu n'est pas l'aéroport, mais les terres, la superficie de l'aéroport n'avait pas inclus les terres du village, mais les autorités ont juste voulu s'accaparer des terres riveraines de l'aéroport. Les populations étant conscientes de cela ont refusé de céder les terres.

Non les conditions de vie sont difficiles ici, nous avons un réel problème d'accès à l'eau, et les travaux de l'autoroute perturbent notre quotidien. La productivité n'arrive plus à satisfaire les besoins des populations. Surtout le culte de tradition, les déplacés ont abandonné ces pratiques, mais également la cohésion sociale d'auparavant a disparu. Néanmoins, nous sommes restés pour garder ces valeurs traditionnelles.

Perturbation des éléments de la nature. Oui, mais il n'est pas respecté, même le sable restant est attribué maintenant à Landou par la mairie, dans l'idée d'éliminer intégralement le restant de Kessoukhate. De manière injuste, certains ménages sont recasés dans des maisons d'autrui. Abandon de certaines activités. Je ne cultive plus depuis 2008. Déséquilibres sociaux, appauvrissement des populations, clivages sociaux.

3.4.7. Entretien avec le délégué de quartier de Kathialite ancien, M. Mbaye FAYE, le 28-11-2018

Cet entretien est réalisé sous forme de focus group, à l'aide du chef de village, autour des vieux (12) du quartier de Kathialite resté au village d'origine. La tenue du focus group a conduit à ce que l'on ne suive pas le questionnement habituel, car il y avait plusieurs intervenants et chacun s'exprimait à sa guise. Certaines questions ont été donc omises. Les propos de quelques intervenants les plus saillants sont résumés ainsi :

- 1er intervenant :

- « *Notre plus grand désagrément est que les éléments des natures sources de revenus et de survie pour la population ont été toutes détruites par le projet de l'aéroport* ».
- « *Au début (en 2002), le préfet en compagnie du gouverneur et de la PCR est venu nous annoncer la nouvelle. Quelques jours après, les recensements ont commencé, mais avec une forte réticence des populations, car ces dernières n'avaient pas les idées claires sur le problème* ».
- « *Le quartier de Kathialite était composé de sept concessions d'au moins douze ménages dans chacune* ».
- « *Le refus d'être recensé a conduit à une divergence d'opinions au sein de la population, car certains étaient corrompus et ont décidé de signer le recensement* ».
- « *Au moment de la récupération des indemnités les populations de Kessoukhate et de Kathialite avaient refusé de récupérer les compenses parce que les autorités ont voulu se précipiter sans avoir connaissance du nombre d'hectares par famille. Elles ont fini par accepter, mais les impenses ne sont pas remboursées en fonction des pertes* ».
- « *On a perdu nos terres, on n'a pas d'eau, ni électricité, ni route pourtant on est à la porte de l'aéroport. On a voté pour Macky* (le président Macky Sall, ndlr) *espérant un changement, mais il ne nous a pas aidés, pire, son gouvernement est en train de s'accaparer du restant de nos terres. »*

- 2ème intervenant :

- « *Moi j'évoquerai surtout la perte en économie. Notre vie dépendait à 70 % de la nature. Des impenses agricoles nous ont été promises, mais à hauteur de 3 %. On dépense plus de 300 000 FCFA par moi juste pour avoir de l'eau au quotidien* ».
- « *Il n'existe plus l'entente qu'il y'avait auparavant entre les populations* ».
- « *Le restant des terres autour de l'aéroport est dix fois plus grand que le territoire du site d'accueil, c'est pourquoi on est resté juste pour ne pas abandonner le restant de ses terres à des inconnus* ».
- « *Et sur la question des indemnisations, les villages d'accueil ne sont pas indemnisés* ».

- « *Nos pertes en maison ne sont pas indemnisées. Par exemple depuis l'installation de l'aéroport, j'ai dépensé le double de la somme que coûte une maison au site* ».
- « *Le président Macky Sall a diminué le montant des indemnités ; au temps de Wade un hectare était compensé de 15 millions. Avec Macky, un hectare est compensé de 1,5 million* ».

- 3ème intervenant : M. Imam Boubacar CISS.

- « *Il n'existait pas de problème avant le projet, pourtant l'aéroport devrait nous être bénéfique, mais c'est tout à fait le contraire. On habite à la porte de l'aéroport, mais notre village n'est même pas électrifié et nous souffrons d'un grave problème d'eau. Je suis recensé, mais jusqu'à présent je n'ai pas reçu d'indemnisation* ».
- « *Plusieurs de nos parents sont décédés à causes du remord que le projet leur a causé y compris l'Imam que j'ai remplacé. Aujourd'hui, c'est la mésentente entre les familles sur le choix d'aller ou non au site. On refuse d'abandonner nos terres, Abdoulaye Mbodj directeur de l'AIBD avait dit que Kathialite ne faisait pas partie du territoire de l'aéroport. Aujourd'hui, ils veulent accaparer nos terres* ».

3.4.8. Entretiens avec le Sous-préfet de Pout, le 3-12-2018

- Quelle est la population de la commune ?

« *La population de la commune de Keur Moussa est estimée à 39 850 habitants selon les documents de l'ANSD. Cet effectif est logé dans 4 131 ménages répartis dans 35 villages. C'est une commune dont l'économie est centrée autour du secteur primaire avec une forte productivité agricole et fruitière destinée au commerce et à la consommation. La Commune est majoritairement peuplée de sérères et les jeunes constituent la classe d'âge dominante* ».

- Les villages de Keur Moussa, Soune, Mbirdiam, et Touly sont plus peuplés ?

« *Tous les villages riverains de l'aéroport sont impactés, en plus une partie de la commune de Diass. Kessoukhate et ses hameaux ont subi le déguerpissement. Des réticences ont été notées surtout à Mbadate dont le déplacement était obligatoire, car le*

quartier se trouvait dans l'enceinte du cadastre du pavillon présidentiel. Les réticents ont donc été déguerpis de force. Les autres ont regagné volontairement le site. Jusqu'à présent, la cause commune est qu'ils ne veulent pas abandonner le restant des terres, mais ce qu'ils ignorent est que la deuxième phase…, on en est encore à la première phase… et donc, la deuxième phase élargira forcement le territoire de l'infrastructure ».

- Vivent-ils dans de meilleures conditions ?

« Non, ils vivent dans des conditions plus dures qu'auparavant ».

- Des pertes ont été notées, mais compensées au niveau du site de recasement, sauf le patrimoine symbolique ?

« *Une infrastructure de grande taille a forcément des impacts environnementaux, la faune et la flore sont donc impactées. Il existe deux phases concernant le programme de restauration des dommages, l'une a été exécutée. C'est-à-dire que ceux qui étaient recensés sont indemnisés. La deuxième phase concerne les réticents au recensement, mais qui ont fait des réclamations par la suite. Le budget de cette deuxième phase étant une enveloppe unique, on a jugé nécessaire d'attendre que l'intégralité des réclamations soit faite pour procéder à la distribution des compenses* ».

- Oui, mais il y a des améliorations à faire en fonction des ménages ?

« *Il y a un impact négatif sur l'agriculture, mais il faut noter que la productivité agricole dans cette zone n'est pas énorme. Les terres ne sont pas favorables à l'agriculture. L'aéroport est une nécessité pour l'émergence du pays. Il y aura un essor économique très prochain de la zone. Les pistes environnantes seront réalisées dans le cadre du projet du TER. Il y aura une amélioration des conditions de vie des populations du site, l'apparition de nouvelles activités* ».

3.4.9. Entretien avec le président de la commission domaniale, M. Biram Sylla KHOUMA, le 3-12-2018

- Pouvez-vous nous décrire la commune ?

« *C'est une commune majoritairement peuplée de Sérères. Le secteur primaire domine, mais également des ressources minières y sont abondantes ce qui explique la présence d'industries extractives dans la zone. Les villages sont dispersés et ont une distance notoire les uns par rapport aux autres. Kessoukhate, Mbadate et Kathialite sont déguerpis, d'autres villages comme Soune, Touly, Lene ont été affectés. Certains sont déguerpis de force, d'autres se sont déplacés volontairement* ».

- Avec un accompagnement de l'État (en particulier pour les frais de déplacement) ?

« *Il y a eu un refus catégorique au début, suivi de réunions de négociations jusqu'à ce que certains se rallient à la cause. D'autres ont campé sur leurs positions, ils ne veulent pas abandonner le restant de leurs terres affirment-ils. Comme ils vivaient auparavant de façon archaïque… Toutes les personnes impactées et recensées ont été indemnisées selon le barème de l'APIX et de la banque mondiale. Ils vivaient en concessions auparavant, aujourd'hui chaque ménage dispose d'une maison. Il y a une qualité améliorée. Une délibération a été faite sur le restant des terres par la mairie pour les populations qui sont restées à l'ancien site. Il s'agit des populations restantes de Kathialite qui ont créé une cité Keur Babacar, et du reste de Kessoukhate. L'aéroport a une influence par rapport au prix des parcelles d'habitation, donc des terres. Une urbanisation galopante. Il y a une spéculation, mais de manière individuelle. L'activité principale dans cette zone c'est l'agriculture. Mais depuis lors ce n'est plus possible de la pratiquer il y a donc un impact très négatif sur ce point. Le mode de vie va changer puisqu'on tend vers une urbanisation* ».

3.4.10. Entretiens avec les autorités municipales de Keur Moussa (le maire, la secrétaire municipale, Mme Aïssatou DIOP et une adjointe au Maire), le 30-11-2018.

Ces deux entretiens ne sont pas rapportés puisque leur contenu n'est pas suffisamment riche, les deux autorités rencontrées ayant affirmé n'avoir pas maitrisé les problèmes liés au déguerpissement.

- Avec le maire de la Commune de Keur Moussa, M. Momar CISS, le 3-12-2018.

- Pouvez-vous nous présenter votre commune ?

« *Historiquement, le territoire de Keur Moussa fut érigé en communauté rurale en 1972 avec la réforme de l'administration territoriale et locale qui a créé cette année les collectivités locales en milieu rural. En 1990 naitra la commune rurale de Keur Moussa qui découle du découpage de la communauté rurale de Pout érigée cette année en commune distincte. Elle maintient ce statut avec la communalisation intégrale de 2014 avec l'acte III de la décentralisation. La commune compte 36 villages pour une population estimée à 39 850 habitants en 2016. Située dans la zone naturelle des Niayes, Keur Moussa est caractérisée par un relief constitué du plateau de Thiès, de bassins versants et de vallées dont le lac Tanma permettant l'alimentation de la nappe phréatique de l'ensemble du Plateau et au-delà jusque dans la région de Dakar. Cette caractéristique physique constituée de dunes et de dépressions fait que la principale activité économique demeure l'agriculture pratiquée sous trois formes : l'agriculture sous pluie, le maraîchage et l'arboriculture. L'élevage (de bovins et de volaille) et le commerce (notamment des produits horticoles) complètent les pratiques économiques ; le tissu industriel s'y développe de plus en plus… La population de la Commune de Keur Moussa est composée de Sérères saafi à 63 %, de Wolofs à 30 % et de Peuls à 7 % répartis selon les zones. La religion musulmane domine avec la présence des différentes confréries du Sénégal. On note la présence d'une communauté chrétienne surtout dans les villages de Keur Moussa. Kessoukhate et ses deux hameaux ont été déguerpis, mais d'autres villages ont été impactés comme Soune, Thiambokh, et une partie de Diass. Certains sont forcés, car la libération d'emprises avait expiré, d'autres se sont déplacés de gré avec un accompagnement de l'État (frais de déplacement de 150 000 FCFA)* ».

Et il y a les refus d'abandonner le restant des terres, et leur patrimoine socioculturel ?

« *Non, puisqu'elles n'ont pas été indemnisées et qu'elles ont des problèmes d'accès à l'eau, et à l'électricité, mais également, elles sont très enclavées en dépit de leur proximité à l'aéroport. Forcément, les populations déplacées ont certains de leurs lieux de pratiques culturelles, mais également le hameau de Mbadate et de Kessoukhate a perdu leurs anciens cimetières* ».

- Tout projet d'aménagement a forcément des impacts environnementaux sur sa zone d'emprise. Dans le cas de l'AIBD on note une forte dégradation de la biodiversité dans cette partie sud de la commune ?

« *Oui : les dommages ont été compensés en fonction des pertes recensées. Mais pour ceux qui ont refusé le recensement au début, leur indemnisation n'est pas effective parce qu'ils ont fait des réclamations après le déguerpissement. Le site d'accueil est construit à la demande des populations. Il dispose des infrastructures sociales de base modernes. Il est viabilisé, électrifié et bien desservi en eau potable. Donc il répond aux attentes des populations qui y logent, mais des récalcitrants diront le contraire* ».

- Comment eurent lieu les compensations ?

« *Par compensation, une maison contre une maison, plus une compensation financière si votre ancienne maison faisait plus de cinq pièces. Les activités comme l'élevage et l'agriculture ne sont plus pratiqués, les 304 hectares déclassés de la forêt classée de Thiès ne sont toujours pas mis en exploitation* ».

- La commune bénéficie-t-elle de compensations ?

« *Non : La municipalité de Keur Moussa ne bénéficie pas encore des recettes collectées de l'AIBD. Celui-ci est une nécessité pour l'émergence du pays, un essor économique très prochain de la zone. Les pistes environnantes seront réalisées dans le cadre du projet du TER. Il y aura une amélioration des conditions de vie des populations du site, l'apparition de nouvelles activités. Ceci conduira à une plus grande attractivité de la zone* ».

Au final, la réinstallation des populations de Kessokhat est une initiative de l'Etat du Sénégal dans le cadre de sa politique de régulation du conflit foncier l'opposant aux occupants de l'emprise de l'aéroport AIBD. Le déplacement des paysans ne pouvait être une opération souple au regard des pertes incommensurables en termes de patrimoines culturels et d'identité collective d'une communauté installée sur ces terres depuis plus de 800 ans. Si le déguerpissement sur l'emprise de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio s'est déroulé sans de grandes difficultés, les populations affectées de Kessokhat, en particulier celles de Kathialick, ont mené une forte opposition à l'Etat. Il a fallu l'usage de la force pour installer les déguerpis au nouveau site de recasement construit sur les terres des villages de Lene, Touly et Landou.

Malgré le caractère moderne du bâti flambant neuf et l'existence d'équipements collectifs, les personnes affectées, constituées majoritairement de paysans, regrettent la

perte de leurs terres de culture, de leurs cimetières et des lieux de cultes hérités de leurs ancêtres. Donc, il est difficile de parler de succès du plan de réinstallation car depuis dix ans les personnes affectées font face à des problématiques de survie. Cela montre que la réussite des opérations de recasement varie en fonction de la spécificité des conflits fonciers. Ainsi, il serait intéressant, pour la suite des recherches, de faire l'évaluation du plan de réinstallation des déguerpis de Kessokhat.

Après les deux cas de figure, étudiés respectivement dans les chapitres 1 et 2 de la quatrième partie de la thèse, une étude comparative de la même problématique est menée en dehors de la zone d'étude. Il s'agit du cas de « Ndengler » qui oppose un agro-industriel sénégalais à des communautés villageoises authentiques sur leurs terres de cultures agricoles.

Chapitre 3 : Étude comparée de conflits fonciers : cas de Ndengler

Après l'étude des conflits fonciers et des stratégies de régulation dans les trois sites de la zone d'étude, une étude comparée s'avère nécessaire. Les conflits fonciers sont nombreux et variés, partout au Sénégal. L'objectif est de voir comment ces conflits fonciers se présentent dans les autres localités du Sénégal et quelles sont les stratégies qui ont été adoptées pour leur règlement définitif. Ce faisant, notre choix a porté sur les litiges fonciers intervenus sur la commune de Sindia au cours de l'année 2020 et plus précisément dans le village de Ndengler.

1. Les conflits fonciers de Ndengler, entre Sindia et Ndiaganiao

Sandock est une contrée historique qui était composée d'une vingtaine de villages morcelée actuellement par les découpages administratifs en deux communes : Ndiaganiao et Tassette. La plus grande partie de cette zone traditionnelle se trouve dans la commune de Ndiaganiao et constitue avec les zones de Ndiaganiao et des Bas-fonds les trois composantes géographiques de cette commune (voir Image 15). Elle occupe la partie sud-ouest de la commune de Ndiaganiao et est limitée :

- Au nord, par la partie des Bas-fonds ;
- Au sud, par la commune de Sandiara ;
- À l'est, par la commune de Ndiaganiao ;
- À l'ouest, par les communes de Tassette et de Sindia.

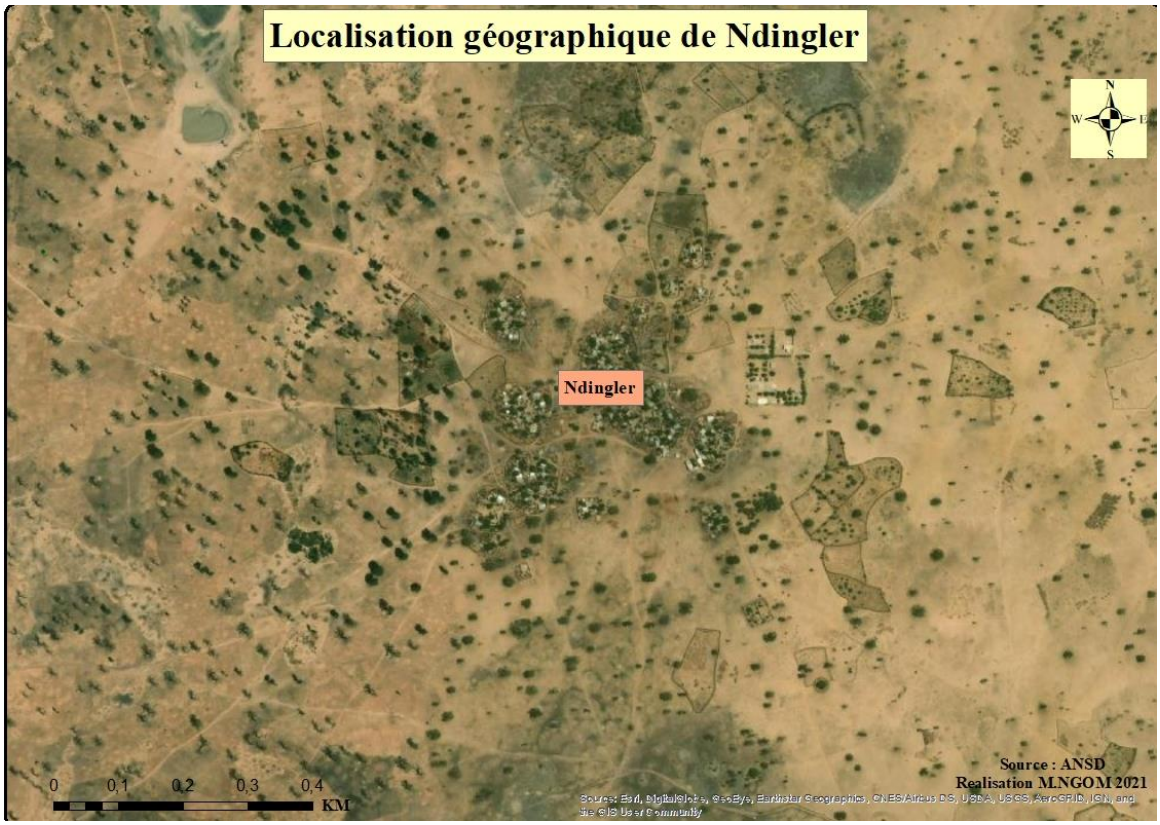


IMAGE 15 : LOCALISATION DU VILLAGE DE NDENGLER
Conception: Mame Cheikh Ngom, Google Earth,
SOURCE : GOOGLE EARTH

Cette partie de Sandock compte 15 villages pour une superficie d'environ 150 km^2 avec une population majoritairement jeune et estimée à 16 164 habitants en 2018, répartie en 1 422 ménages. Les Sérères constituent l'ethnie la plus représentée avec plus de 96 % de la population suivie respectivement des Peuls et des Wolofs. Dans cette partie du Sandock, située dans la commune de Ndiaganiao, on retrouve les villages de Ngakhaye, Séssene (avec son hameau de Sékar), Ndadafakh, Keur Malick Ndiaye, Sangay, Sousoung (avec ses hameaux de Mbeféthie, Diender), Sousoung peuls, Ndiarao (avec son hameau Woular), Kouthie, Ndingler (avec ses hameaux Sangay, kojile et khohothie), Ndioudiouf, Ndorong, Mbafaye, Gnigning.

2. La décrispation et les stratégies de règlement du conflit.

Nouvellement affecté, le Préfet Mor Talla Tine a été saisi par le maire de Ndiaganiao Gana Gning afin qu'il contribue à la recherche d'une solution pacifique au conflit. Auparavant, l'homme d'affaires Babacar Ngom avait proposé aux villageois de tenir une

négociation bipartite, mais la population lui opposa un refus catégorique. Toutefois, elle avait proposé une autre forme de négociation qui devait se tenir à la Préfecture de Mbour en présence du Préfet et des services impliqués dans l'affaire de délibération ayant facilité la délivrance d'un titre foncier à Babacar Ngom.

Le weekend écoulé, la rencontre a eu lieu. Elle s'est tenue en présence de Babacar Ngom, de la délégation du village de Ndengler dirigée par le chef de village Galgor Dione, du chef du Service des centres fiscaux de Mbour, de M. Bassirou Diomaye Faye son collègue et non moins coordonnateur de la cellule des cadres du parti Pastef, du chef du Bureau du cadastre, de la DSCOS, du chef de l'antenne des Renseignements généraux, du capitaine commandant la compagnie de Gendarmerie de Mbour et d'autres personnalités. Les discussions démarrèrent après un bref rappel historique prouvant que la commune de Sindia a empiété sur la commune de Ndiaganiao. De l'avis du représentant du service du cadastre, la procédure pour l'affectation d'un titre foncier à Babacar Ngom n'a souffert d'aucune irrégularité. Mais, ses allégations vont être démontées par Bassirou Diomaye Faye qui leur a opposé l'absence d'enquête.

Pour se défendre, le représentant du cadastre soutient que son service s'est basé sur la délibération de la commune de Sindia. Prenant la parole, l'homme d'affaires Babacar Ngom, s'est dit « *peiné et meurtri que son nom soit traîné dans la boue* », regrettant que les gens le fassent passer aux yeux de l'opinion comme un corrupteur. « *Je n'ai jamais tenté de corrompre personne, mais je passe à travers les réseaux sociaux et la presse comme un adepte la corruption* », s'est-il offusqué.

Le site Dakar-Echo[81] avait ainsi relaté les événements : « *Seules les montagnes ne se rencontrent pas, dit l'adage. Au rythme où vont les choses, il y a de l'espoir de trouver une issue heureuse au conflit qui a opposé l'homme d'affaires Babacar Ngom, ancien Président Directeur général de Sédima, aux populations du village de Ndengler. Ce conflit frontal a connu son début lors de l'hivernage dernier à cause de la récupération de l'emprise des champs des villageois par l'homme d'affaires suite à une délibération de la commune de Sindia, lui octroyant 300 ha. Cette délibération a été une source de*

[81] Voir : *Dakar-Echo.com*, en date du 29 avril 2020 : Décrispation en vue entre Babacar Ngom et les villageois de Ndengler | Dakar-Echo

révolte de la part des populations de Ndengler, village situé dans la commune de Ndiaganiao.

Porté par l'ensemble des 15 villages du Sandock, le Forum civil, des personnalités politiques et indépendantes, le combat avait pris des proportions inquiétantes surtout que les populations voulaient à tout prix récupérer leurs terres. Vu la tension qui montait et qui pouvait dégénérer, le maire de la commune de Ndiaganiao, Gana Gning avait alors demandé par écrit au Préfet d'alors du département de Mbour, Saër Ndao, d'établir la délimitation afin que l'erreur soit rectifiée. En effet, il n'avait jamais été observé qu'une commune délibère sur les terres d'une autre collectivité locale. Selon nos sources, cette correspondance serait à ce jour restée sans suite.

Le fait que, malgré les arrestations, les populations n'aient jamais baissé les bras a contribué à accentuer le combat. Tout récemment, les vigiles qui sont recrutés par l'entreprise ont eu des démêlés avec la population qui voulait défricher les champs à l'approche de l'hivernage. Les employés de Sédima cherchèrent à empêcher les paysans de franchir le canal qui a été creusé par l'entreprise. Ceci déboucha sur de sérieuses empoignades avec les villageois : les vigiles brandirent ainsi des armes à feu pour les menacer. Les villageois qui détenaient des armes blanches ont riposté et ont forcé le passage. La circulation des images sur les réseaux sociaux a fini par ameuter toutes les autorités administratives de la région de Thiès ».

Du côté des villageois, l'on s'est voulu catégorique, la seule issue heureuse n'est rien d'autre que la récupération de leurs champs. À l'approche de l'hivernage, la délégation a soutenu que les villageois vont exploiter leurs champs et qu'ensuite « advienne que pourra ». En plus, ils tiennent l'homme d'affaires pour responsable de tout ce qui arrivera dans la zone. Le Préfet, Mor Talla Tine, prenant la parole, en tant que médiateur, a laissé entendre qu'il n'a pas les prérogatives de retirer un titre foncier qui a été signé par le chef de l'État, mais promet, vu la situation, de faire de son mieux dans ce dossier pour arrondir les angles.

Ainsi, le chef de l'exécutif départemental a demandé au maire de Ndiaganiao s'il ne disposerait pas d'une réserve foncière sur sa commune, réserve susceptible d'être affectée à la population en guise de réparation du préjudice. A cette interpellation, le maire, Gana Gning, répondra par la négative. Le Préfet dira avoir envisagé cette probabilité, car,

précisera-t-il, si ceci avait été réalisable, il aurait été contraint de faire sien l'adage « déshabiller Saint-Jean pour habiller Saint-Paul ». Il estime qu'une telle démarche aurait pu faire empirer la situation. Il est effet impensable de retirer les champs des paysans pour les affecter à d'autres paysans, indiqua-t-il.

Mesurant la gravité du moment, Mor talla Tine s'adressa directement à l'homme d'affaires Babacar Ngom : « *Vous avez entendu les gens. Maintenant face à cette situation, pouvez-vous laisser aux villageois leurs champs puisqu'il ne s'agit pas de toute la superficie de votre projet, mais de quelques dizaines d'hectares* ». Babacar Ngom de lui répondre qu'il n'est plus DG de la Sédima, mais qu'il va discuter avec l'actuelle responsable (sa fille, ndlr) qui lui a succédé puis il reviendra vers le Préfet pour lui faire un compte-rendu. C'est sur cette note de promesse de l'homme d'affaires Babacar Ngom que le Préfet, Mor Talla Tine, leva la réunion tout en ayant l'espoir que d'ici peu son interlocuteur reviendrait vers lui avec une proposition convaincante.

Au final, si le cas de Ndengler a été choisi comme une étude comparative, c'est parce qu'il oppose un agro-industriel à des populations villageoises. Il ne s'agit pas ici d'un projet d'utilité public mais d'un accaparement des terres agricoles d'une communauté villageoise qui s'oppose par la résistance dans toutes ses formes. Cela montre que les conflits fonciers au Sénégal se présentent différemment et à chaque cas de figure se dégagent des stratégies spécifiques. Le cas de Ndengler a défrayé la chronique de l'actualité sénégalaise parce que les paysans ont eu le soutien de plusieurs structures dont le forum civil et les cadres du village évoluant dans le droit. Ils ont eu aussi l'appui des ressortissants de la diaspora et des organismes internationaux. Alors la pression était telle que l'Etat du Sénégal est intervenu pour casser le titre foncier de l'extension et la délibération du conseil de Sindia. Actuellement, un compromis est trouvé entre les deux parties et le promoteur industriel a fini par céder. Si le cas de Ndengler avait inspiré les autres paysans qui sont victimes d'accaparement de terres par les agro-industries alors les injustices sociales dans ce domaine seraient réglées.

Conclusion de la quatrième partie

La quatrième partie de la thèse aborde les différentes stratégies de régulation des conflits fonciers qui ont été étudiés dans les parties précédentes. La médiation est, sans doute, la forme de régulation des conflits la plus connue en Afrique. Quelle que soit la nature du conflit, si un processus de médiation est enclenché alors les parties antagonistes peuvent trouver une solution. Elle réussit souvent, mais à condition qu'elle soit acceptée par les parties en conflit et qu'elle soit managée par un sage ou une personne intègre et respectée.

Les chefs de quartier ont souvent joué ce rôle de médiateur dans les espaces urbains, mais si le conflit dépasse leurs compétences alors il peut facilement déboucher sur une action en justice. Beaucoup de conflits ont été réglés par la médiation, soit en présence du chef de quartier, soit avec le Marabout du quartier. Les personnes ressources sont des régulateurs sociaux qui peuvent jouer des rôles de médiateur dans les quartiers et les zones de terroirs villageois.

La médiation dans les campagnes est assurée par le chef de village, communément appelé le Lamane. Puisque les conflits fonciers sont récurrents dans les espaces ruraux, le Lamane est souvent sollicité pour arbitrer ou bien trancher directement sans état d'âme. À l'opposé du chef de quartier, le Lamane incarne une forte autorité dans les villages et ses avis sont rarement contestés par les populations. D'autres n'hésitent pas à mettre à contribution les bois sacrés pour solliciter le jugement des esprits mystiques et des sorciers. Le règlement des conflits à Bandia se faisait au niveau du bois sacré dénommé « Kofki », le gardien du temple demande simplement aux protagonistes de soulever à tour de rôle la petite pierre qu'il dépose au pied du fromager. Celui qui arrive à la soulever sans grandes difficultés est alors blanchi par le génie. Cette pratique tend à disparaître, car les perdants au jeu mystique quittent généralement le village pour aller habiter ailleurs.

La deuxième forme de médiation adoptée dans le règlement des conflits d'aménagement est la maîtrise d'œuvre sociale. C'est une étape fondamentale de la maîtrise d'ouvrage qui consiste à organiser les bénéficiaires du projet en amont et en aval, afin de pouvoir assurer leur appropriation du projet et la durabilité de celui-ci. Elle consiste à informer les populations avant le démarrage des travaux et à les regrouper autour d'un comité de

gestion pour leur formation. Cette démarche peut limiter les conflits et responsabiliser les acteurs concernés.

Mais la méthode de régulation la plus utilisée en cas de conflits d'aménagement dans le cadre de la libération des emprises est le recasement et le payement des impenses. Avec l'appui financier des institutions internationales dont la Banque mondiale, les autorités n'hésitent pas à proposer le recasement des déguerpis en s'appuyant sur le système des indemnisations. Cette méthode est devenue courante, mais est souvent contestée par les populations du fait de la perte des patrimoines historiques, culturels et sociologiques. Cependant, il faut noter aussi que le système d'indemnisation a divisé plusieurs familles polygames. En effet, il est important de faire la monographie des sites de recasement pour mesurer l'impact social du déguerpissement. Des recherches doivent être menées auprès des ménages bénéficiaires du système d'indemnisation afin de reconstruire le traçage des investissements.

CONCLUSION GÉNÉRALE

L'étalement urbain de Dakar : la problématique d'un concept extensible

La question de l'étalement urbain de la région de Dakar continue d'agiter les consciences et de préoccuper les recherches scientifiques des chercheurs et les activités politiques des décideurs. La démarche méthodologique, adoptée dans le cadre de cette étude, privilégie une entrée par la clarification du concept d'étalement, le nœud gordien de cette recherche sur l'urbanisation de Dakar. De manière simple, le concept d'étalement renvoie à l'extension, à l'expansion, au mouvement et à l'étirement. Maintenant, rapporté au territoire, l'étalement urbain se mesure en fonction de la progression de certains indicateurs de l'espace, dont, en premier lieu, le bâti.

Les chercheurs, dans un élan scientifique de clarification des concepts, s'évertuent à lui trouver un sens épistémologique dans les sciences sociales, dont la Géographie urbaine. Ainsi, le chercheur Ibrahima Ndiaye (2015) considère que l'étalement est « *l'extension de la superficie d'une agglomération sur le territoire avoisinant. Cependant, ce concept est plus précis que l'extension, qui désigne l'action de développer quelque chose, d'accroître les dimensions. L'étalement fait référence à une diminution dans l'intensité de l'occupation du sol urbain (Pouyanne, 2004). C'est 'une croissance discontinue et à faible densité des villes' (Ascher, 2004) »*[82].

Donc, nous pouvons affirmer que toutes les villes du monde entier s'étalent, mais pas de la même manière. L'étalement est, par définition, l'extension (augmentation) des surfaces urbaines bâties dans la périphérie des villes. À Dakar, le phénomène est lié à la dynamique de la ville qui absorbe inlassablement sa périphérie rurale et crée des liens de complémentarité réciproques sous-tendus par une extension du réseau urbain de transport[83]. L'étalement suppose alors une progression du bâti vers les zones d'extension de la ville, d'où l'expression suivante « la ville s'agrandit au détriment de la campagne ». L'étalement s'accompagne d'une extension du réseau de transport et le raccordement des nouveaux quartiers aux réseaux existants.

[82] Ndiaye, Ibrahima (2015) : « Étalement urbain et différenciation socio spatiale à Dakar (Sénégal) », *Cahiers de géographie du Québec*, Volume 59, Numéro 166, p. 7-153.
[83] Définition proposée par Ndiacé Diop, Maître de conférences au département de géographie de l'UCAD lors de nos enquêtes qualitatives auprès des enseignants-chercheurs.

L'étalement urbain à la périphérie de Dakar, au-delà des limites actuelles dudit département a commencé au lendemain de la Seconde guerre mondiale avec la création du grand lotissement de Pikine en 1952. Les opérations de lutte contre les bidonvilles aux alentours de la ville contribuèrent à l'implantation de Guédiawaye, de Pikine irrégulier et du quartier des parcelles assainies dans les années 1960-1970. Dans les décennies suivantes, le mouvement d'extension dans la périphérie s'est poursuivi par l'urbanisation des villages traditionnels dans le département de Guédiawaye et par l'aménagement de trames d'accueil comme la ZAC de Mbao et les cités Jaxaay. L'urgence des recasements de populations se perçoit à travers les lacunes de la fiabilisation des terrains dont certains subissent périodiquement des inondations[84].

Il faut reconnaitre que la logique coloniale est restée, le centre, le Plateau et ses extensions continuent d'être le pôle attractif de l'agglomération. Des populations nombreuses convergent vers le Plateau pour différentes raisons, à savoir l'administration, le commerce, la santé, l'éducation, mais cette logique coute cher aux populations et à l'État et génère des conséquences négatives en matière d'environnement.

L'étalement urbain de Dakar, le chevauchement des outils de planification urbaine et le manque d'harmonisation dans l'exécution des projets structurants de développement

La croissance urbaine de Dakar est une réalité physique qui s'accentue en fonction de la forte poussée démographique et d'un solde migratoire plus ou moins déséquilibré. Cependant, cette dynamique territoriale et sa persistance durant ces dernières décennies, n'ont guère abouti à un schéma directeur consensuel ou à un schéma de synthèse en matière d'aménagement du territoire. Les services de l'administration sénégalaise dont les compétences s'exercent domaine, ont élaboré des plans directeurs précis et cohérents les uns par rapport aux autres. Toutefois, des chevauchements circonstanciels ont été constatés au niveau de l'exécution des plans. Ceci a engendré des dysfonctionnements et des manquements dans l'harmonisation, la conception et l'exécution des projets de développement. Faut-il rappeler que les politiques d'aménagement du territoire, adoptées dans les anciennes colonies françaises, sont toutes d'origine coloniale ? Quoi qu'il en soit, la rupture (durant la période post-indépendance de 1960), a été lourde de conséquences. La discontinuité des projets et des programmes de développement a généré

[84] Propos recueillis auprès de Lat Soucabé MBow, Professeur de géographie au département de géographie de l'UCAD.

des failles lors des différentes phases de conception et d'exécution. Certains ont été bien conçus, mais mal exécutés. Après le plan Écochard, le Sénégal a adopté d'autres plans sans la moindre harmonisation.

Cet extrait de la stratégie de développement urbain du Grand Dakar (HORIZON 2025) pointe certains de ces problèmes d'aménagement : « *La région de Dakar est une conurbation qui s'est développée très rapidement sans grande planification, sous l'effet combiné de la croissance naturelle de sa population et de son rôle de principal carrefour économique et de zone d'accueil de migrants. L'espace contraint de sa situation de presqu'île, ajoutée à l'urbanisation de la région non maitrisée, crée une enclave qui amplifie les dysfonctionnements urbains et la pression foncière »*[85].

Par ailleurs, entre les plans d'aménagement de 2025 et 2035, l'État a élaboré d'autres plans intermédiaires. En effet, le manque d'harmonisation des plans et leur juxtaposition constituent l'une des causes réelles des dysfonctionnements constatés, en plus des retards observés dans l'évaluation et le contrôle des outils de planification. Les alternances politiques au Sénégal, intervenues durant ces dernières décennies, ont contribué à la mauvaise planification des projets de développement de la ville de Dakar dont les repères en droit de l'urbanisme commencent à s'estomper de plus en plus, notamment dans les rapports fonctionnels et structurels entre le centre et sa périphérie.

Outre la dimension historique de l'étalement et les influences de la colonisation dans le domaine de l'aménagement du territoire au Sénégal, il est important de mentionner que la presqu'île de Dakar présente une forme géométrique et géographique qui ne permet pas un mode d'étalement concentrique et/ou multipolaire. À l'opposé des villes centrales où l'étalement se fait dans tous les sens selon la théorie de Walter Christaller[86], la ville de Dakar est contrainte à une migration unilatérale et unidirectionnelle de son front urbain. Si Dakar avait occupé une position centrale, son étalement urbain serait apprécié autrement, car ses réseaux de desserte et de distribution se feraient en direction des quatre points cardinaux. Mais, compte tenu de la position excentrée de la ville de Dakar, les flux de biens, de personnes et de marchandises entrent et ressortent par la même direction. La

[85] Voir : https://inondations-dakar.org/dataset/5fd3f85d-fa71-4005-8b43-dc1adf67bed7/resource/d2f6d3d3-4ccf-4ee0-b207-3dcc27d3fd37/download/acs_21.pdf

[86] Le modèle christallérien est une théorie spatiale cherchant à expliquer la hiérarchie des villes, selon leurs tailles, leurs localisations et leurs fonctions. Elle a pour la première fois été proposée par le géographe allemand Walter Christaller qui a publié en 1933 : « Die zentralen Orte in Süddeutschland » (Les Lieux centraux dans le sud de l'Allemagne).

presqu'île de Dakar est limitée au nord, à l'ouest et au sud par la grande côte (Dakar - Saint-Louis) et la petite côte (Dakar - Ziguinchor). Toutes ces voies routières et ferroviaires ont des directions parallèles. C'est l'exemple des trames ; il s'agit du chemin de fer « Dakar-Saint-Louis », de la nouvelle voie du Train express régional (TER), de la route nationale et de toutes les autres autoroutes à péage. Nous constatons, que toutes ces voies de circulation sont parallèles et qu'elles sont organisées du centre vers la périphérie et *vice-versa*. Cette situation est conditionnée par la configuration de la presqu'île, qui ne permet pas une circulation concentrique. Le cordon industriel, aménagé le long de la route nationale 1 entre Dakar et Rufisque et la zone franche industrielle sont aussi sur cette même direction. Alain Dubresson (1980) soutient que *« Tout concourt à démontrer que Rufisque, déjà mise 'sous tutelle' par Dakar, se transforme peu à peu en une simple banlieue de la capitale. La mainmise de celle-ci transparaît aussi dans l'achat des terres intéressantes et la création des vergers par les Dakarois, surtout les fonctionnaires et les hommes politiques* »[87].

L'autre spécificité ayant des effets sur la configuration spatiale de la presqu'île, résulte de la forte présence des villages traditionnels lébou tout le long de la côte maritime dakaroise. Ces vieux établissements humains ont exercé de fortes contraintes sur les plans d'aménagement de Dakar, car ils constituent une barrière ou un obstacle sociologique à l'étalement périphérique de la ville. Il s'agit des villages de Malika, Yeumbeul, Yoff, Ngor, Ouakam, Tound, Hann, Thiaroye sur mer, Mbao et Yenne.

La poussée démographique, le principal moteur de l'étalement des villes du sud

Sur le plan démographique, le rythme de croissance est resté jusque-là effréné, car le solde migratoire présente des courbes inquiétantes. Sur une superficie totale de 550 km^2, soit 0,3 % du territoire national, la région de Dakar enregistre une population de 3 938 358 habitants en 2021[88]. Nous constatons, par ailleurs, que les tailles démographiques des régions du Sénégal dépendent de leur distance ou bien leur éloignement du centre-ville de Dakar, la seule capitale du Pays. Ainsi, les distances des principales régions du Sénégal et leurs démographies respectives se présentent comme suit : Thiès (65 km et 2 221 097 habitants), Diourbel (162,7 km et 1 919 090 habitants),

[87] Vennetier, Pierre et Dubresson, Alain (1980) : « L'espace Dakar-Rufisque en devenir. De l'héritage urbain à la croissance industrielle. *Cahiers d'outre-mer*, n° 130 - 33e année, avril-juin 1980, p. 192-193.
[88] Source ANSD/Projection de 2021.

Kaolack (192 km et 1 228 746 habitants), Saint-Louis (265 km et 1 120 585 habitants) et Louga (205 km et 1 091 268 habitants). Les villes moyennes ayant une population inférieure à un million d'habitants sont : Fatick (505 km et 932 629 habitants), Tambacounda (467 km et 904 032 habitants), Kolda (607 km et 848 348 habitants), Matam (695 km et 760 588 habitants), Kaffrine (289 km et 755 172 habitants), Ziguinchor (455 km et 706 554 habitants). Par contre, les villes les plus éloignées de Dakar sont plus faiblement occupées : il s'agit de Sédhiou (340 km et 591 970 habitants), de Kédougou (400 km et 196 991 habitants).

Le vide démographique, constaté dans les régions périphériques du Sénégal, s'explique par l'éloignement de la capitale économique et politique du Sénégal, l'attrait et l'influence de Dakar par rapport aux autres régions, la mauvaise répartition des projets de développement et surtout le phénomène de macrocéphalie urbaine, la principale caractéristique des villes d'Afrique noire au sud du Sahara. Ainsi, le gonflement urbain de Dakar débouche sur un étalement caractérisé par l'émergence de quartiers précaires, une urbanisation à double vitesse selon Marc Vernière (1977) et Gérard Salem (1986). Félix Hinschberger (1982) notait ainsi à propos des travaux de Marc Vernière : « *En combinant avec doigté l'échantillonnage statistique, la photo-interprétation et les enquêtes sur l'espace vécu (bien que cette expression ne soit nulle part employée), l'auteur parvient à son but qui est de « cerner les mécanismes qui ont provoqué le rejet des prolétaires dakarois vers la banlieue après de longues migrations intra-urbaines, et de saisir, à partir d'une création ex nihilo de vingt ans d'âge, les étapes de la naissance et de la maturation d'une ville de « déguerpis ». On songe à bien d'autres exemples de telles créations mi- spontanées, mi- planifiées, mais bien plus complexes que d'élémentaires « bidonvilles », qui prolifèrent à la périphérie des capitales africaines*[89].

Le principal facteur de l'étalement urbain des villes d'Afrique Noire au sud du Sahara est l'accroissance démographique. À Dakar, la population augmente de manière vertigineuse selon les rapports publiés par l'ANSD. Sous la double action des apports migratoires depuis les campagnes et de l'accroissement naturel, la région de Dakar s'est très rapidement développée. Elle est ainsi passée de 400 000 habitants en 1970 à 3,6 millions d'habitants en 2018 soit une augmentation de près de 5 % par an.

[89] Hinschberger, Félix (1982) : « Dakar et son double : Dagoudane Pikine ». In : *Norois*, n°114, Avril-Juin 1982, p. 343.

Le facteur économique de l'étalement urbain de Dakar et ses enjeux territoriaux

Le deuxième facteur d'étalement urbain est d'ordre économique. Dakar est le poumon de l'économie sénégalaise où sont concentrées la plupart des activités économiques des secteurs secondaire, tertiaire et quaternaire. Comme l'indique Abdoul Aziz Diop (2007)[90] « *Depuis sa fondation en 1857, Dakar est marquée par ses fonctions politiques et administratives centrales, mais aussi par une croissance urbaine générée tant par la croissance démographique que par une très forte concentration des activités humaines. Le vœu de ses fondateurs s'est réalisé, car Mauléon, gouverneur de Gorée écrivait 'Dakar doit devenir un jour…la grande ville commerciale et le siège du gouvernement général de tous nos établissements de la côte occidentale de l'Afrique, y compris le Sénégal même ;…Dakar est en communication facile avec la France, la côte de l'Afrique et le monde entier, et tous ses avantages réunis doivent en faire naturellement notre principal établissement, notre centre d'opérations militaires et maritimes, en un mot la capitale de toutes nos possessions africaines' (Atlas national du Sénégal). Dès lors on comprend les bases de la domination et de l'attrait de Dakar sur le reste du Sénégal* ».

L'explosion urbaine augmente la demande de logement et entraîne la flambée des spéculations foncières, devenues grandissantes à la périphérie de la ville. Ce rythme d'expansion territoriale est qualifié par Marc Vernière (1977) comme une urbanisation à double vitesse. Par rapport à cette situation, il y a deux logiques qui s'affrontent. D'une part, le centre et le littoral qui coutent très cher et excluent les pauvres qui n'hésitent pas à mendier et/ou squatter, d'autre part, « la périphérie, ou les bras, les jambes, les intestins sont certes parfois disponibles, mais sans assainissement »[91]. Les facteurs de cet étalement urbain sont connus. Il s'agit de la pression démographique qui a pour conséquences directes l'augmentation du parc de logements et aussi l'application d'une politique d'habitat pour augmenter l'offre. En d'autres termes, il y a l'extension de la zone industrielle le long de la côte sud de l'agglomération. Il s'y ajoute, les effets de la construction de grandes infrastructures routières et ferroviaires qui ont augmenté l'accessibilité de la grande banlieue qui a dépassé Rufisque pour rejoindre les environs de Diamniadio. A cause de l'explosion urbaine de Dakar, les résidents autochtones fuient le

[90] Diop, Abdoul Aziz (2007) : « Quelles centralités pour la ville de Dakar, Sénégal ? » in *Centralités en mouvement*.
[91] Extrait de l'entretien avec le Professeur Boubacar Diop dit Bouba de la Faculté des Lettres et Sciences humaines l'Université Cheikh Anta Diop de Dakar

centre-ville (fortement occupé par les étrangers) pour être loin des vacarmes et squatter des endroits paisibles de la périphérie, où les activités commerciales sont moins denses. De la même façon, les petites et moyennes entreprises (PME) tendent à se déplacer vers les zones périurbaines pour fuir les lourdeurs fiscales. Certaines vont même jusqu'à ne plus être localisées pour le recouvrement fiscal ; on dit en termes de poursuite fiscale qu'elles sont parties sans adresse fixe (PSA). Si l'étalement entraine des manques à gagner par rapport au recouvrement des recettes allouées aux communes du département de Dakar, les communes des autres départements de Pikine, Guédiawaye et Rufisque se tirent d'affaire grâce à ces délocalisations fonctionnelles.

L'autre aspect de l'analyse sur les facteurs économiques est lié aux aléas de la migration dite pendulaire, car la banlieue dakaroise est considérée comme une cité-dortoir à cause du nombre croissant de travailleurs qui la quittent chaque jour pour aller travailler en ville. Le logement étant plus cher à Dakar, les travailleurs préfèrent se loger dans la banlieue voire la périphérie de l'agglomération dakaroise et faire la navette tous les jours, malgré les maintes tracasseries. Manon Laplace, dans le journal Jeune Afrique (2021) signale : *« Jusqu'ici, la banlieue a essentiellement joué un rôle de ville-dortoir pour ceux qui travaillent à Dakar. On a totalement oublié certaines fonctions essentielles qui font une ville sur les plans culturel, économique et social. Du coup, on a aujourd'hui un déficit criant d'infrastructures que l'on pallie comme on peut »*[92]. L'étalement permet de satisfaire certains des besoins des populations, en particulier en logements. Ceci participe à l'émancipation des territoires, par l'aménagement de ZAC ou de cités résidentielles modernes. C'est le cas des cités Gaday, Namora, ASECNA, etc. En effet, le financement des projets de grande envergure par les institutions internationales, la prolifération des coopératives d'habitat, l'accès au crédit habitat des banques, les projets immobiliers de la SICAP et des HLM et les activités hégémoniques des sociétés immobilières ont accentué le phénomène à la périphérie où les réserves foncières étaient encore disponibles.

Par contre, une telle expansion territoriale s'accompagne d'une forte demande d'accès aux services urbains de base, d'amélioration des réseaux de transport et de communication, de création de nouveaux équipements et infrastructures publics. L'étalement augmente considérablement les budgets d'investissement de l'État et des

[92] Voir le site Seneplus : https://www.seneplus.com/developpement/banlieues-de-dakar-la-revolution-capitale; *publié le 13/02/2021.*

collectivités territoriales. La plupart des projets de lotissements sont munis de système de fiabilisation fonctionnelle tandis que le morcellement de l'habitat se fait de manière officieuse sans le respect des normes d'urbanisme requises entrainant ainsi l'émergence des quartiers spontanés, dits précaires. Le phénomène de le « baye deuk » qui signifie « défricher et habiter » est une pratique qui se répand de plus en plus à la périphérie des villes. Au-delà des considérations d'ordre théorique, l'étalement urbain peut être apprécié à partir des Nouvelles Technologies de l'Information et la Communication (NTIC), de la Géomatique, des Systèmes d'Informations territoriales (SIT), des Systèmes d'Information géographiques (SIG) et aussi par l'utilisation de la cartographie dynamique s'inscrivant dans une approche diachronique.

Étude diachronique de l'occupation du sol à Dakar, la régression des espaces naturels, la progression des espaces anthropiques et l'analyse des risques environnementaux.

La lecture des cartes diachroniques de la région de Dakar offre un aperçu global de l'étalement et les mutations intervenues dans l'occupation du sol durant ces trois dernières décennies. Avec la cartographie et l'interprétation des images, il devient facile de mettre en place des bases de données dynamiques en Système d'Information territoriale (SIT), avec l'appui consistant de la géomatique. La simple observation montre qu'entre 1990 et 2020, les espaces naturels tels que le couvert végétal et les eaux de surface disparaissent progressivement au profit des espaces anthropisés, qu'ils correspondent à des zones de productions agricoles et pastorales ou à l'émergence des surfaces bâties. En 1990, la moitié de la surface de la presqu'île de Dakar est couverte par une végétation naturelle dont des espaces protégés comme la forêt classée de Mbao qui avait été aménagée en 1933 par les autorités coloniales françaises.

Mais le gonflement urbain de la capitale a fini par compromettre les enjeux de la biodiversité avec la disparition progressive de certaines espèces végétales. La forêt de Mbao est devenue la proie des politiciens qui, sans se soucier de la préservation de l'environnement, y développent des projets qui affectent la vie de ces espaces forestiers. Cette forêt abrite le cimetière des naufragés du bateau le Diola, le centre de tri des ordures ménagères de toute la région de Dakar, la partie centrale est déclassée pour l'emprise du Train express régional (TER) et les populations du département de Pikine réclament une partie de la forêt pour y construire un nouveau cimetière.

A ce propos, Tabouré Agne explique dans le journal *Actu.net* : *« Selon le Coordonnateur du mouvement 'Pikine Sunu Yitté', les cimetières et la forêt classée sont compatibles. La nouvelle tendance, aujourd'hui, est d'enlever les cimetières des villes et de les implanter dans les forêts classées. C'est ce qu'on appelle des cimetières forestiers, des cimetières écologiques, des cimetières verts. C'est une tendance actuelle qui se pratique même dans les pays développés »*[93]. Cette assertion est-elle suffisamment solide pour convaincre les autorités locales et étatiques de déclasser encore la forêt ? L'autre partie des espaces naturels non classés est intégrée aux domaines que l'État a transférés aux collectivités territoriales depuis les réformes administratives et territoriales de 1996. Dans ce cas, ils peuvent être affectés, par voie de délibération du conseil municipal, à des tiers qui en font des vergers ou des zones d'habitation. Au lieu de « titrer les terrains » ou de réaliser des projets de logements sociaux, les élus locaux préfèrent, généralement, les céder à des privés qui développent des projets mercantilistes et font des spéculations foncières.

En conséquence, l'étalement urbain de Dakar se fait de manière horizontale, car chaque ménage cherche à disposer d'un logement individuel alors que rien ne s'oppose au type d'habits groupés en hauteur. Avec la ville en hauteur, les ménages vivraient dans des espaces urbains aérés avec surtout des réserves foncières pouvant servir d'équipements collectifs comme les aires de jeu. Si les constructions se faisaient en hauteur avec des immeubles collectifs, l'étalement urbain de Dakar ne se ferait pas à ce rythme et les autorités auraient la mainmise sur les réserves foncières. Les HLM avaient commencé ces projets de construction d'immeuble collectif, mais en réalité, les Sénégalais ne sont pas habitués à partager leurs habitations, sinon en cas de location. L'étalement urbain à la périphérie des villes se fait souvent par le déclassement des espaces protégés, le morcellement des champs de cultures ou la reconversion des zones pionnières, alors qu'elle faudrait établir un rapport dialectique entre l'étalement périphérique des villes et les enjeux du développement durable, de la biodiversité et du changement climatique ?

L'urbanisation de Dakar s'est opérée bien souvent sans considération des effets négatifs sur l'environnement : remblais des zones d'épandage des eaux de ruissellement, prélèvements de matériaux de construction en sites sensibles, agression des espaces verts (la bande de filaos de la Grande Côte, la forêt classée de Mbao...), sans compter l'agriculture urbaine placée sur la défensive dans la zone rurale contiguë. L'occupation

[93] Voir l'article de Janot Mendy sur Seneplus : *https://www.seneplus.com/societe/pikine-sunu-yitte-denonce-la-politisation-du-dossier* . Publié le 22/06/2020.

anarchique du sol, sous l'effet combiné des opérations de remblaiement des zones *non aedificandi* et leur morcellement en parcelles d'habitation durant la période de sécheresse de 1970, justifient la recrudescence des inondations au niveau de la banlieue Pikine-Guédiawaye. Les stratégies initiées pour lutter contre les inondations sont nombreuses et variées, mais celles appliquées à la banlieue participent involontairement au processus d'étalement urbain. Les communes de Sangalkam et Diamniadio, situées à la périphérie de la ville de Dakar, ont pâti des externalités induites par les inondations qui, par ailleurs, sont considérées comme étant l'un des moteurs de l'étalement urbain. De 2005, à nos jours, des vagues de sinistrés quittent simultanément le centre-ville et la banlieue pour venir s'installer à périphérie de l'agglomération qui, aujourd'hui, entre dans une profonde phase de mutation. La reconversion est inévitable puisque la transformation des terres de culture en zone d'habitation, les espaces périphériques glissent vers la périurbanisation caractérisée par un passage effectif du rural vers l'urbain.

En dehors des projets de l'État visant à reloger les sinistrés vers les zones périurbaines, à l'image du plan Jaxaay, certains sinistrés sont venus s'installer eux-mêmes avec leurs familles, pour squatter les logements plus ou moins accessibles de ces zones périurbaines. Cette forme de migration circonstancielle est très répandue, car les inondations rejettent de plus en plus les ménages modestes vers la périphérie de l'agglomération. À ce rythme, la frustration socio-spatiale va grandissante, car de plus en plus les couches aisées s'accaparent des portions de la ville et relèguent les couches défavorisées vers la périphérie. Cela aboutit finalement à une sorte de ségrégation spatiale au sein des espaces urbains. Ceci peut contribuer à expliquer la montée de l'insécurité urbaine. D'autre part, les mutations observées à la périphérie nous conduisent vers la disparition des terres agricoles. Comme l'indique Laurent Howe (2018) dans le journal québécois *Le Devoir* : « *Il n'en fallait pas plus pour que plusieurs organisent les funérailles de nos terres agricoles. Pour beaucoup, l'élargissement ou le prolongement d'autoroutes, ou la construction de réseaux de transport comme le REM engendreront nécessairement un saccage en règle de nos terres agricoles, sur lesquelles on fera pousser des bungalows plutôt que des haricots* »[94].

[94] Voir l'article de Laurent Howe, en ligne : https://www.ledevoir.com/opinion/libre-opinion/541003/la-vraie-cause-de-l-etalement-urbain. Publié le 09/11/2018.

Le rapport entre l'étalement urbain de Dakar et l'interface Dakar-Thiès-Mbour

L'étalement urbain de Dakar est loin de connaitre son épilogue puisque les vecteurs qui sous-tendent son expansion sont devenus constants et irréversibles. Ainsi, il se dessine à la périphérie de l'agglomération une aire métropolitaine où sont concentrés les grands projets que l'État compte réaliser à travers sa politique basée sur le Plan Sénégal émergent (PSE). Ainsi, se dévoile un rapport muet entre l'étalement urbain et la formation de ce triangle aggloméré qui tend à devenir un pôle en devenir avec un patrimoine foncier en sursis. Alors, ce rapport doit être étudié et repensé. Les réaménagements doivent se faire en relation avec la carte des voies terrestres, maritimes et aériennes internes et externes. Comment peut-on mettre 2 à 3 h d'horloge pour rejoindre Diass et aller à l'intérieur du pays par avion pour une durée de 40, voire 30 minutes ? Avec la poursuite de l'étalement urbain, c'est la formation d'une conurbation et d'une région urbaine dénommée le Grand-Dakar qui apparaît. Cependant, il faut distinguer les notions de conflits et de litiges fonciers. Concernant l'Autoroute à Péage Dakar-Diamniadio, il s'agit d'un conflit foncier à connotation économique, stratégique et culturelle : l'État sénégalais choisit de négocier en accordant des indemnisations aux populations illégalement installées sur les sites pour désamorcer les éventuels conflits. À propos des litiges fonciers, le problème conduit fréquemment devant les cours et tribunaux. Le règlement par la voie juridique est souvent considéré comme un dernier recours. Il faut revoir la stratégie en matière d'information, de négociation de compensation et d'inclusion. La question est très bien documentée dans de nombreux mémoires au niveau du département de géographie de l'UCAD, mais il reste à réfléchir sur l'insécurité urbaine, la marginalisation urbaine et les recompositions urbaines.

Conséquences des expropriations sur les terres agricoles et pastorales de Diass

Il est probable que des conflits de plus en plus violents n'apparaissent, si les méthodes demeurent les même et si l'impunité continue. Toute expropriation doit être assortie du versement préalable d'une indemnité aux personnes victimes de servitude. À défaut de cette compensation, l'État aura à gérer des conflits sur les sites visés par ses grands travaux. Il en existe déjà dans plusieurs localités traversées soit par l'autoroute à péage soit par le train express régional. En ce qui concerne les éleveurs, qui vivent sur ces sites, leur principale préoccupation est la perturbation des zones de parcours du bétail. Le fait

de faire des aménagements adaptés, pourrait permettre d'y remédier. À Diass, mis à part les terres immatriculées, s'il en existe réellement, le reste des terres relève du Domaine national. Elles sont donc susceptibles d'être réquisitionnées par l'État pour des travaux d'intérêt public. La conséquence c'est la raréfaction des terres agricoles, les pertes d'emplois pour les agriculteurs et les pasteurs et une régression de l'habitat rural. La solution pourrait se trouver dans le renforcement des négociations entre l'État et les populations. Ceci pourrait déboucher sur des indemnisations et/ou sur le recasement des déplacés.

Urbanisation galopante et déclassement de l'emprise des forêts classées de Thiès

Au final, ce qui est en jeu est la mise en œuvre d'une politique de développement durable, avec des villes intelligentes, apprenantes. Ces déclassements portent en général sur des terrains relevant du Domaine national. Leur affectation à des personnes privées peut faire naître des conflits entre ces bénéficiaires et les non-bénéficiaires notamment lorsque l'attribution par les représentants de l'État manque de transparence.

Il faut éviter la cristallisation des conflits entre bien et mal-logés, entre ceux qui bénéficient d'un cadre de vie agréable et ceux qui pâtissent des nuisances, car les processus de ghettoïsation et la constitution d'une forme de lumpenprolétariat créent les conditions pour l'émergence d'idées xénophobes et des tendances au rejet de l'autre. Le respect des droits humains, des droits des citoyens, des droits des résidents, de ceux des réfugiés, des immigrés, doit constituer une priorité. Le développement urbain les concerne. À ce niveau, la CEDEAO, l'Union africaine, l'ONU devraient se trouver impliqués. L'urbanisation galopante repousse les limites de la ville de plus en plus contrainte d'empiéter sur des terres rurales/communales relevant d'autres juridictions. Cependant, il existe très peu d'études sur les incidences de ces projets à l'échelle des zones traversées, ainsi des coupures urbaines résultant de l'autoroute à péage à Dakar, induisant la séparation des communautés et des contraintes de mobilité. Ces problématiques doivent devenir de véritables sujets de recherche, devant être abordés selon des approches pluridisciplinaires.

La bibliographie

1. ABRIC, J. C. (2003) « *Pratique sociales et représentations. Psychologie sociale* », PUF.
2. AGENCE PRESSE SENEGAL, (2021) « Sénégal-Éducation. Diass : les entreprises invitées à accompagner l'éducation pour promouvoir l'excellence ».
3. AGEROUTE (2011) « Étude d'Impact environnemental et social. Rapport final ».
4. AGEROUTE (2014) « Plan d'action de réinstallation des travaux des lots 1 et 2, Projet autoroute AIBD-Mbour-Thiès ».
5. ALLASSEMBAYE, B. (1994) « Accroissement périurbain dans une ville du Tiers-Monde : cas de la banlieue ouest de Brazzaville », UEPA, n°9.
6. ALVERGNE, C. (2008) « *Le défi des territoires. Comment dépasser les disparités spatiales en Afrique de l'Ouest et du centre ?* », Karthala
7. APIX (2006) « *Évaluation environnementale et sociale de l'emprise du tracé de l'autoroute Dakar- Diamniadio* », rapport final volume 1.
8. APIX (2013) « *Cadre de gestion environnementale et sociale de la zone de restructuration urbaine de Pikine* », rapport final, volume 2.
9. APIX (2013) « *Projet de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio, restructuration de Pikine irrégulier sud* », rapport version définitive.
10. BA, C. (1986) « *Les Peuls du Sénégal. Étude géographique* », Nouvelles Éditions africaines (NEA) - Dakar - Abidjan – Lomé.
11. BA, M. (1979) « *Une si longue lettre* », Roman. Nouvelles Éditions africaines (NEA)
12. BADOWER, A. (1996) « *Nouveau programme, exercices et modules* », Paris, Hâtier.
13. BAILLY, A. BEGUIN, H. et SCARIATI, R. (2016) « *Introduction à la géographie humaine* », Paris, Armand Colin.
14. BAILLY, A. et FERRAS, R. (2001) « *Éléments d'épistémologies de la géographie* », Paris, Armand Colin, 2e édition.
15. BAILLY, A. et *al* (2016) « *Géographies humaines* », Armand Colin.
16. BARON, C. (2003) « La gouvernance : débats autour d'un concept polysémique, Droit et Société », p. 329-351.

17. MANSION, A. et RACHMUHT, V. (dir.), (2012) « *Bâtir des villes pour tous en Afrique. Leçons de quatre expériences* », Études et Travaux en ligne n° 31, Paris, co-édition Gret et GLTN – ONU-Habitat.

18. BENGA, B. (2009) « *Stratégies de lutte contre la dégradation des ressources naturelles dans la communauté rurale de Keur Moussa, département de Thiès* », mémoire de maîtrise UCAD.

19. BENTAHAR, M. (1987) « *Villes et Campagnes au Maroc, les problèmes sociaux de l'urbanisation* », Rabat, Editell.

20. BERGER, M. (1989) « Vers de nouveaux types de rapports Villes-Campagnes, la production des espaces périurbains en France et dans les pays d'économie développée », Édition, Strates, n°4, p. 89-106.

21. BERMOND, M. et *al* (2016) « Différenciation socio spatiale et migrations résidentielles dans l'aire urbaine de Caen », Revue d'Économie régionale & urbaine, p. 817-846

22. BETI, M. (1953) « *Eza Boto Ville cruelle* », Roman, Présence africaine, Paris

23. BETI, M. (1956) « *Le Pauvre Christ de Bomba* », Roman, Présence africaine, Paris

24. BLANC-PAMARD, C. et CAMBRE, L. (1995) « *Dynamiques des Systèmes agraires : Terre, Terroir, Territoire, les tensions foncières* », IRD ORSTOM.

25. BLAZY, J. P. (1999) « *Réconcilier développement aéroportuaire et qualité de l'environnement* », Paris 1999.

26. BLOT, J. et SPIRE, A. (2014) « Déguerpissements et conflits autour des légitimités citadines dans les villes du Sud », Open Édition Journal, L'Espace politique. Revue en ligne de géographie politique et de géopolitique, n°22, 16 pages.

27. BOGARET, J. et HALLEUX J.-M. (2015) « *Territoires périurbains : développement, enjeux et perspectives dans les pays du sud* », Edition scientifique.

28. BOISSY, A. F. F. (2013) « *L'impact de l'aéroport international Léopold Cedar Senghor sur la répartition des activités socio-économiques dans son environnement immédiat* », mémoire de maîtrise, UCAD.

29. BONARD, Y. et APOTHELOZ, B. (2008) « Étalement urbain lausannois et ses figures sociales » dans « *Etalement urbain et ville fragmentée à travers le monde* », PUO, Page 29-52

30. BORET, D. (2007) « Le phénomène d'étalement urbain et croissance des villes » dans « *Développement urbain : les nouvelles contraintes* » Rapport n°1 de l'Institut Veolia Envi*ronne*ment.

31. BOUQUET, C. et KASSI, D. I. (2014) « Déguerpir pour reconquérir l'espace public à Abidjan ». « *L'Espace politique* ». Revue en ligne de géographie politique et de géopolitique

32. BOUVET, C. et MARTIN, J. (1993) « *Géographie seconde* », Paris, Hachette.

33. BRUNET, R., FERRAS, R., THERY, H. (1992) « *Les mots de la géographie* ». Dictionnaire critique, Reclus, La Documentation française / RECLUS, Montpellier – Paris.

34. BUGNICOURT, J. (1973) « *Disparités régionales et aménagement du territoire en Afrique* », Institut de l'administration publique, Armand Colin.

35. CARRE, A. D. (2000) « Aéroports et stratégies d'entreprises », volumes I, « *les aéroports à part entière* » 2e édition revue, Argumentée, Paris, Les presses de l'institut du transport aérien.

36. CERNEA, M. M. (2003) « Pour une nouvelle économie de la réinstallation : critique sociologique du principe de compensation », Revue internationale des sciences sociales, CAIRN.INFO.

37. CESAIRE, A. (1939) « *Cahier d'un retour au pays natal* », roman, Présence africaine

38. CHALAS, Y. (2004) « L'urbanisme dans la société d'incertitude. L'imaginaire aménageur en mutation. », La Librairie des Humanités, L'Harmattan, p. 231-269.

39. CHAPUIS, R. (1995) « L'espace périurbain : une problématique à travers le cas bourguignon ». « *L'Information géographique* », p. 113-125.

40. CHARLIER, B. (1999) « La défense de l'environnement : entre espace et territoire », « Géographie des conflits environnementaux déclenchés en France depuis 1974 », Université de Pau et des pays de l'Adour.

41. CHARVET, J-P et SIVIGNON, M. (2014) « *Géographie humaine : questions et enjeux du monde contemporain* », Paris, Armand Colin, 2e édition.

42. CHENAL, J. et *al* (2009) « Quelques rues d'Afrique : Observation et gestion de l'espace public à Abidjan ; Dakar et Nouakchott ».

43. CETIM GENÈVE, (2014) : « *Droits Humains du Centre Europe-Tiers Monde* », Collection programme

44. COMBY, J. (1989) « L'impossible propriété absolue », in « Un droit inviolable et sacré. La propriété » Éditeur ADEF, p. 9-20.

45. COMMUNE DE SANGALKAM (2004) « *Plan local Développement, Dakar* ».

46. COQUERY-VIDROVITCH, N. (2006) « *De la ville en Afrique noire* ». *Annales, Histoire, Sciences sociales*, n°5 (61ème année), p. 1087-1119.

47. COT, P. D. (1963) « *Les Aéroports* », Paris, Collection QUE SAIS-JE ? 2e édition.

48. COULOMB, P. (1999) « De la terre à l'État. Droit de propriété, théories économiques, politiques foncières » in « *Politiques foncières et aménagement des structures agricoles dans les pays méditerranéens* », Cahiers Options Méditerranéennes, n° 36, p. 13-40.

49. COULOMB, P. (1999) : La politique foncière agricole en France « Politiques foncières et aménagement des structures agricoles dans les pays méditerranéens, Cahiers Options Méditerranéennes, n° 36, p. 69-94.

50. CRIDEL-ATEA (1997) « De l'aménagement du Territoire et du Développement local » dans « *Dictionnaire multilingue* », Paris, La Maison du dictionnaire.

51. DE SARTRE, X. A. et GAGNOL, L. (2012) « Les échelles des territorialités ». Revue : Géographie et Cultures n°81, 146 p.

52. DEFFONTAINES, J. P., MARCELPOIL, E. et MOQUAY, P. (2001) « Le développement territorial » in « *Représentations spatiales et développement territorial* », Paris, Éditions Hermès, p. 39-56.

53. DELAFOSSE, M. (1912) « *Haut-Sénégal-Niger »,* Maisonneuve et Laros.

54. DELVILLE, P. L., TOULMIN, C., TRAORE, S. (2000) « *Gérer le foncier en Afrique de l'Ouest : Dynamique foncières et interventions publiques »*, Karthala, 356 p.

55. DEMOULIN, D. (1970) « *Étude de géomorphologie littorale « petite côte » de Bargny au marigot de Noungoumou Sénégal* », D.E.S. Géographie, Université de Dakar, 122 pages.

56. DENIS, É., MORICONI-EBRARD, F. (2009) « La croissance urbaine en Afrique de l'Ouest : De l'explosion à la prolifération ». La Chronique du CEPED, 2009, pp.1-5. Halshs-00371263

57. DENIS, É., MORICONI-EBRARD, F., HARRE-ROGER, D., THIAM O., SÉJOURNE, M. et al. (2008) « Africapolis », Hal-00357271

58. DERRUAU, M. (1976) « *Géographie humaine* », Paris, 5e édition, Armand Colin.

59. DESPONDS, D. et AUCLAIR, E. (2016) « *La ville conflictuelle opposition – Tension – Négociation* ». Coll. Devenirs urbains, Paris, éditions du Manuscrit.

60. DEVOS, P. et NAPOLEONE, C. (2008) « Pourquoi protéger les terres agricoles » dans « *Études foncières* », n° 133, p. 33-35.

61. DEZERT, B., METTON, A. et SJENBERG, J. (1991) *« La périurbanisation en France »*, édition SEDES.

62. DIA, DT (2015) « *les carrières de Bandia dans la commune de Diass : Effets environnementaux et socio-économiques* », mémoire de maîtrise, UCAD, 95 pages

63. DIAKHATE, M. M. (2011) « *L'Aménagement du territoire au Sénégal principes, pratiques et devoirs pour le XXIe siècle* ». Paris, L'Harmattan.

64. DIAKHOUM, A. A. (2007) « *Analyse de la participation communautaire dans les projets d'assainissement en zone périurbaine : le cas de commune d'arrondissement de Diamaguène Sicap Mbao* », UCAD

65. DIALLO, S. (2014) « *La périurbanisation dakaroise : analyse et impact dans la zone rurale de Sangalkam* », UCAD.

66. DIALLO, B. (1960) « *Force-bonté* », Nouvelle Édition africaine

67. DIALLO, M. L. (2009) « Mine d'or et développement durable : quelques réflexions sur le site de Sabodala (Sénégal oriental) », In la revue Écho Géo

68. DIONGUE, M., (2012) « Les périphéries rurales et la métropolisation, mutations et dynamiques territoriales. Le cas de Dakar ».

69. DIONGUE, M., (2013) « La périurbanisation dakaroise : une intégration fonctionnelle sans condition des espaces périphériques de la métropole ? »

70. DIONGUE, M, (2010) « *Périurbanisation différentielle : mutations et réorganisation de l'espace à l'est de la région dakaroise (Diamniadio, Sangalkam, Yene), Sénégal »,*

Thèse de Doctorat de l'École doctorale Espaces, Temps, Cultures (Université Paris Nanterre), Paris 10.

71. DIONGUE, M. et SAKHO P. (2016) « L'arrangement territorial des périphéries métropolitaines : cas de Sangalkam et de Sébikhotane (Dakar, Sénégal) », in Revue Espaces et sociétés en mutation, n°2.
72. DIOP, A. A. (2007) « Quelles centralités pour la ville de Dakar, Sénégal ? » In « *Centralités en mouvement* » p. 75-92.
73. DIOP, A. (2004) « *Villes et aménagements du territoire au Sénégal* », thèse de doctorat d'État, UCAD, 2004.
74. DIOP, A. (2006) « *Décentralisation et gouvernance locale au Sénégal : quelle pertinence pour le développement local* », Paris, Édition Harmattan,
75. DIOP, A. (2008) « *Développement local, gouvernance territoriale. Enjeux et perspectives* », Edition Karthala.
76. DIOP, A. (2008) « *Enjeux urbains et développement territorial en Afrique contemporaine : l'espace UEMOA* », Édition Karthala.
77. DIOP, A. (2012) « *Contribution pour une politique d'aménagement et de développement des territoires du Sénégal. Faire émerger des régions fortes pouvant atténuer les disparités spatiales* », Edition GERAD (Groupe d'Étude de Recherche et d'Appui au Développement).
78. DIOP, A. et DIALLO, M. (2016) « *Pour mieux comprendre l'acte III de la décentralisation au Sénégal* », GERAD.
79. DIOP, A. et NIANG, A. (2007) « *Les États-nations face à l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest. Le cas du Sénégal* », Paris, Karthala.
80. DIOP, D. (2012) « *Urbanisation et gestion du foncier à Dakar : Défis et perspectives* », étude Africaine, Paris, Édition Harmattan, 311 pages.
81. DIOUF, A. (2015) « *Les mutations d'un paysage agraire liées aux équipements structurants dans les terroirs villageois sérères Palor* ». Mémoire de maîtrise, UCAD, 95 p.
82. DIOUF, I. (2017) « *La ville de Rufisque à l'épreuve des nouvelles recompositions avec l'autoroute Dakar-Diamniadio, l'aéroport international de Diass et la métropole dakaroise* », mémoire de fin d'études ATEGU, ESEA, 80 p.

83. DORIER, É. (2001) « *Vocabulaire de la ville, notion et référence* », Paris, éditions du temps.

84. DUBRESSON, A. (1979) « *Espace Dakar-Rufisque en devenir : de l'héritage urbain à la croissance industrielle »,* ORSTOM (IRD) - Paris, ISBN : 9782709905442 (Travaux et documents de l'ORSTOM ; 106) 371 p., fig. et croquis in t. - 24 x 16 cm.

85. DZIEDZICKI, J.-M. (2004) « *Au-delà du Nimby : le conflit d'aménagement, expression de multiples revendications* », Open Édition Books, 48p.

86. DZIEDZICKI, J.-M. (2003) « *La gestion des conflits d'aménagement entre participation du public et médiation »,* Annuaire des Collectivités locales, p. 635-646.

87. ELLOUMI, M., et JOUVE, A. M. (2003) « *Bouleversements fonciers en Méditerranée « Des agricultures sous le choc de l'urbanisation et de privatisations* », Karthala-CIHEAM.

88. ENDA (2004) « *Villes du sud et pourtant elles fonctionnent », Dakar,* Enda édition, 2004, page 351

89. ENDA GRAF SAHAL (2009) « *Pikine aujourd'hui et demain : diagnostic participatif de la ville de Pikine (Dakar, Sénégal) ».*

90. FANCHETTE, S. (1999) « Colonisation des terres sylvopastorales et conflits fonciers en Haute-Casamance », *Collection tenures foncières pastorales,* n°13. IIED, International Institute for Environment and Development.

91. FANE, H. (2016) « *L'impact de l'urbanisation sur la gestion foncière dans la commune de Malika »,* UCAD,

92. FAO (1999) « *Thesaurus multilingue de la version française du foncier, ROME. »*

93. FAYE, A. B. et NDIOR, P. A. (2017) « *Les enjeux fonciers dans la commune de Diass : cas du village de Kirène, mémoire en science de l'ingénieur géomètre-topographe* », UFR Thiès.

94. FAYE, É. (2014) « *La ville de Thiès au Sénégal, dans sa proche région rurale, quelle politique d'environnement durable ?* », Colloque international, Université de Cergy-Pontoise.

95. FAYE, R. (2013) « *Analyse des impacts de l'autoroute à péage dans les communes riveraines : cas des communes d'arrondissement de Guinaw Rail* », mémoire de master 2 soutenu à UCAD, 33 p.

96. FAYE, E. (2016) « La ville de Thiès au Sénégal, une cité prise dans l'étau des conflits fonciers périurbains ». Dans DESPONDS Didier et AUCLAIR Elizabeth, *La ville conflictuelle, Oppositions – Tensions – Négociations*. Coll. Devenirs urbains, Paris, éditions du Manuscrit, p. 215-238

97. FAYE, É. (2011) « *La ville de Thiès au Sénégal, dans sa proche région rurale, quelle politique d'environnement durable ?* » Thèse de doctorat en géographie à l'université de Rouen.

98. FERRAS, R. ; BRUNET, R. et THERY H. (1993) « Les mots de la Géographie », in « *Dictionnaire critique* », Coll. Dynamique du territoire, Paris.

99. FÈVE, M. (1978) « Les grandes manœuvres 78 de Bison futé », Journal Le Monde.

100. FOUCHER, V. (2007) « Tradition africaine et résolution des conflits. Un exemple sénégalais », in Politix 2007/4 (nº 80), pages 59 à 80

101. FOURNIER, J.-M. (2007) « *Géographie sociale et territoire, de la confusion sémantique à l'utilité sociale ?* », *ESO Travaux et Documents*, Espaces et Sociétés - UMR 6590, 2007, 26, p.29-35. [En ligne] : Géographie sociale et territoire, de la confusion sémantique à l'utilité sociale ? - Archive ouverte HAL (archives-ouvertes.fr)

102. FREMONT, Armand (1999) : La Région, espace vécu, Champs, Flammarion, 2e Édition.

103. BEAUJEU-GARNIER, J. et CHABOT, G. (1963) « *Traité de géographie urbaine* », Paris, Armand Colin.

104. GÉNIAUX, G. et NAPOLEONE, C. (2007) « La construction anticipée des terres agricoles », in « *Études foncières* », n° 126, p. 12-14.

105. GEODEF (2018) *« Étude sur l'emprise territoriale de l'AIBD et son impact sur les villages concernés »*, rapport provisoire.

106. GEORGE, P. et VERGER, F. (2013) « *Dictionnaire de la géographie* », 4e édition, Paris, PUF.

107. GEORGE, P. (1974) *« Précis de géographie urbaine* », Paris, presse universitaire de France.

108. GEORGE, P. (1978) « *Précis de géographie rurale* », Paris, presse universitaire de France.

109. GIRAUT, F. (2007) « L'Afrique et ses territoires, un continent en mondialisation » In Philippe CADÈNE (dir.) « *La Mondialisation et l'intégration des pays en développement* », Paris, SEDES, 127-140.

110. GIRAUT, F., VANIER, M., ALVERGNE, C, AMILHAT SZARY, A.L., ANTHEAUME B. (COLLAB.) et THERY H. (COLLAB.) (2006) « *Les politiques d'aménagement et de développement des territoires du Sud : Une synthèse des pratiques et des tendances contemporaines* », ministère des Affaires étrangères.

111. GOUSSOT, M. (1998) « *Les Transports dans le monde* », Paris, Armand Colin, 95 pages.

112. GOUTTEBEL, J.-Y. (2003) « *Stratégies de développement territorial* », Paris, Economica.

113. GUIGOU, B., LERICOLLAIS, A. et PONTIE, G. P. (1999) « *La gestion de la terre en pays sérères in (Sénégal)* », colloque de l'IRD

114. HARAGNELLE, M. (1996) « *Les hommes et la terre* », Magnard, Paris https : //www.koldanews.com/

115. IGUE, J. O. (1995) « *Le territoire et l'État en Afrique de l'Ouest : Les dimensions spatiales du développement* », Paris, Karthala.

116. JACQUES, B. (1973) « Aménagement du territoire et polarisation », Érudit Revues / Cahiers de géographie du Québec, Volume 17, numéro 42, Paris, 279 p.

117. JARRIGE, F., JOUVE, A.-M. et NAPOLEONE, C. (2003) « Et si le capitalisme patrimonial foncier changeait nos paysages quotidiens ? » in « *Courrier de l'Environnement* » de l'INRA, n° 49, p. 13-28.

118. JAUBER, C. C., COQUERY, C. et VIDROVITCH, O. G. (2005) « *Politique d'équipements et services urbains dans les villes du sud. Étude comparée* », Paris, Édition Harmattan.

119. JEAN-GEORGES, M. et SIMI, F. (1964) *« L'Aviation commerciale »*, Paris, PUF, Collection « Que-sais-je ? », n° 359.

120. JOUVE, A-M et VIANEY, G. (2012) « Le foncier, une ressource territoriale difficile à construire en périurbain, Économie rurale », p 330-331. [En ligne] : https://doi.org/10.4000/economierurale.3478 .

121. Kane, F. (2010) « *Décentralisation et développement local, accès aux services sociaux de base : cas de la communauté rurale de Sangalkam* », UCAD,

122. KANE C. H. (1971) « *L'aventure ambiguë* », Roman, Union générale d'éditions.

123. KANE, F. (2010) « *Les frontières et leurs conséquences en Afrique de l'Ouest, de la Mauritanie à la Guinée-Conakry : espace mauritano-guinéen* », Thèse de doctorat d'État en géographie, soutenue en 2010 au département de géographie de l'université Cheikh Anta Diop de Dakar.

124. KOUYATE, S. B. (1963) : « *Sous l'orage* », Roman, Édition Présence africaine.

125. L'article 15 de la loi N°64-46 du 17 juin 1964, les personnes occupantes, ou exploitant personnellement des terres dépendantes du domaine national.

126. La loi 76-67 du 2 juillet 1976 relative à l'expropriation pour cause d'utilité publique et aux autres opérations foncières d'utilité publique et la loi 64-46 du 17 juin 1964 relative au Domaine national.

127. LAMBERT, A. (1998) « Espaces d'échanges, territoires d'État en Afrique de l'Ouest », Édition Autre part, N.°6, p. 27-38

128. LAMIZET, B. (2002) : « *La polyphonie urbaine : essai de définition* », paru dans Communication et organisation.

129. LARDON, S., MAUREL, P. et PIVETEAU, V. (2001) *« Représentations spatiales et développement territorial »*, Édition Hermès-Lavoisier, Paris.

130. LAVEDAN, P. (1959) « *Géographie des villes* ». Paris, Gallimard.

131. LAVIGNE DELVILLE, P., TOULMIN, C. et TRAORE, S. (dir.), (2000) « *Gérer le foncier rural en Afrique de l'Ouest. Dynamiques foncières et interventions publiques* ». Paris, Karthala et Saint-Louis (Sénégal), IRED.

132. LE ROY, E., KARSENTY, A., BERTRAND, A. (1996) « *Sécurisation foncière en Afrique »,* Paris, Karthala.

133. LECOURT, A. (2003) « *Le conflit d'aménagement : analyse théorique et pratique à partir du cas de breton* », thèse de doctorat en géographie et aménagement Université de Rennes 2 Haute-Bretagne.

134. LECOURT, A. (2003) « *Les conflits d'aménagement : analyse théorique et pratique à partir du cas breton* », Thèse de Géographie de l'Université Rennes 2, HAL Open Science, 364 pages.

135. LECOURT, É. (2005) « Tension et détente en groupe ». Revue de psychothérapie psychanalytique de groupe, n° 44, p. 97-102.

136. LEMSEL, B. (2003) « *La décentralisation, in La gazette du 24 novembre 2003 Rubrique Aménagement du territoire* ».

137. LESSAULT, D. et IMBERT, C. (2013) « Mobilité résidentielle et dynamique récente de peuplement à Dakar (Sénégal) », revue cyber géo,

138. LESSAULT, D. et SAKHO, P. (2008) « Étalement urbain et risque de fragmentation à Dakar », in Zaninetti, J-M et Maret, I. (dir.) : « *Étalement urbain et villes fragmentées à travers le monde, des théories aux faits* », PUO, Coll. CEDETE, Orléans, p. 95-118

139. LEVESQUE, R. (2006) « Les terres agricoles : une ressource non renouvelable à protéger », « *Études foncières* », n° 123, p. 20-21.

140. LEVY, J. (2003) « Territoire », In Levy, J. et Lussault, M. (dir.), « *Dictionnaire de géographie et de l'espace des sociétés* », Belin.

141. MANGA, C. T. (2012) « *Le Sénégal, quelles évolutions territoriales ?* » Édition Harmattan.

142. MARAIS, J-G et SIMI, F. (1970) « *L'aviation commerciale* ». Que sais-je ? N° 359 l'aviation commerciale. Presses universitaires de France

143. MARCHAL, H. et STEBE, J-M (2008) « *La sociologie urbaine* », Paris, Presses universitaires de France, coll. Que sais-je ? 127 p.

144. MARCHAL, H. et STEBE, J-M (2014) « *Les grandes questions sur la ville et l'urbain* ».

145. MARCHETTI, N. (2005) : « *Les conflits de localisation : le syndrome NIMBY* », Rapport Bourgogne, 19 p.

146. MAREC, Y. (2005) « *Villes en crise ?* », Éditions Créaphis

147. MBOW, L. S. (2019) « *Géopolitique – Une grammaire pour comprendre les crises et les conflits* ». Dakar, Presses universitaires de Dakar.

148. MBOW, L. S. (1992) « *Dakar : croissance et mobilité urbaine* », Paris, Université de Paris X Nanterre, Département de Géographie, Thèse de Doctorat d'État.

149. MELE, P., LARRUE, C. et ROSEMBERG, M. (2003) : « *Conflits et territoires* ». Coll. Perspectives Villes et Territoires. Tours, Presse universitaire François-Rabelais.

150. MELE, P. (2003) « *Introduction : conflits, territoires et action publique* »

151. MELE, P., Larrue, C. et ROSEMBERG, M. (2004) « *Conflits et territoires* ». Coll. Perspectives Villes et Territoires. Tours, Presse universitaire François-Rabelais.

152. MELE, P. (2016) : « Entre conflit et concertation : Gérer les déchets en France, en Italie et au Mexique », ENS éditions, coll. « *Gouvernement en question(s)* », 308p.

153. MELE, P. (2005) « **C**onflits patrimoniaux et régulations urbaines », in « *Ville, société, territoire* » - UMR CNRS CITERES Université de de Tours, pages 51-58.

154. MERLIN, P. et CHOAY, F. (2005) « *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'Aménagement* », Paris, Nouvelle édition PUF.

155. MERLIN, P. (1997) « *Géographie humaine* ». Paris, PUF. Paul Villeneuve.

156. MERLIN, P. (1999) « *Aménagement du territoire* », Paris, Presse universitaire de France, première édition.

157. MESTRALET, G. et SANSOVINI, J.-M. (1973) « *Impacts économiques de l'aéroport sur la région* », ENAC 1973, 125 pages.

158. MOLLARD, A. et PECQUEUR, B. (2007) « Le développement régional : enjeux de recherche et d'acteurs », « *Territoires et enjeux du développement régional* », Éditions Quae, p. 15-35.

159. MONIQUE, B. (1994) « *La question foncière dans les villes du Mali* », Karthala, ORSTOM.

160. MONOD, J. et CASTELBAAJAC, P. (1971) « *L'Aménagement du territoire* », PUF, Collection « Que sais-je ? ».

161. NDAO, A. (2014) « *Perceptions des impacts de la Zone économique spéciale intégrée sur l'environnement et sur les activités d'exploitation forestière menées par les femmes* », mémoire de fin de formation pour l'obtention du diplôme d'ingénieur des travaux en aménagement du territoire, environnement et gestion urbaine, ESEA

162. NDAO, R. (2013) « *L'impact des grands projets d'aménagement urbain : cas de l'autoroute à péage de Dakar-Diamniadio* ». Mémoire de Master II.

163. NDIAYE, I. (2015) « Étalement urbain et différenciation socio-spatiale à Dakar (Sénégal) », *Cahiers de géographie du Québec*, Volume 59, Numéro 166, April 2015, p. 47-69

164. NDIAYE, M. (2015) « *La pratique de l'indemnisation en droit foncier sénégalais* », Mémoire soutenu à l'ENA cycle B, Impôts et Domaines.

165. NDIAYE, S. (2012) « *Analyse géographique de la périurbanisation de la communauté rurale de Diass : cas des territoires Boukhou et Kirène* », mémoire de maîtrise, UCAD.

166. NGOM, M. C., BADIANE S. D., DIONGUE, M. et MBAYE E. (2017) « Les agro-industries de l'interface métropolitaine Dakar-Thiès-Mbour : enjeux fonciers et développement territorial », Cahier de géographie du Québec, volume 61, n° 172. p. 33-53

167. NGOM, M. C. (2009) *« Recomposition territoriale et émergence de nouveaux acteurs dans le cadre de la gouvernance municipale : le cas de Pikine »*. Thèse de 3e cycle soutenue au département de Géographie, Université Cheikh Anta Diop de Dakar.

168. NIANG, P. O. (2012) « *Contribution à la mise en place du plan de suivi et à l'évaluation du plan de réinstallation révisé (PRR) de l'AIBD.SA* », mémoire de fin d'étude pour l'obtention du diplôme d'études supérieures spécialisées en gestion de projet (DESS-GP), CESAG.

169. ONU-HABITAT (2007) « *Rapport des Nations Unies pour l'étude des logements dans le monde »*.

170. OSMONT, Y. (1995) « *La banque mondiale et les villes. Du développement à l'ajustement* », Paris, Karthala.

171. OYONO, F. (1978) « *Le vieux nègre et la médaille* », Roman, Édition Les classiques africains, n°850.

172. PELISSIER, P. (1968) « *Les paysans du Sénégal. Les civilisations agraires du Cayor à la Casamance », Revue de Géographie Alpine*.

173. POUYANNE, G. (2004) « *Forme Urbaine et Mobilité Quotidienne* ». Université Montesquieu-Bordeau IV.

174. POUYANNE, G. (2006) « *Étalement urbain et ségrégation socio spatiale* », Une revue de la littérature, Cahier n° 2006 – 07

175. RAMBAUD, P. (1969) « *Société rurale et urbanisation* », Paris, édition du Seuil.

176. Rapport de l'étude d'impact environnemental et social (EIES) du projet de l'Aéroport international Blaise Diagne, 2010.

177. Rapport provisoire du schéma directeur d'aménagement du territoire de la zone Dakar-Thiès-Mbour, 2015.

178. Rapport provisoire du schéma directeur d'aménagement et de développement territorial (SDADT) de la zone Dakar-Thiès-Mbour, 2015.

179. Résumé exécutif du Plan d'action de réinstallation révisée du projet AIBD, (2010) : Groupe de la Banque africaine de Développement.

180. Résumé exécutif du plan de réinstallation révisé, AIBD SA, Banque Africaine de Développement RGPH de 2013.

181. REYNAUD, A. (1981) « *Société, Espace et Justice* ». Coll. Espace et liberté. Paris, Presses Universitaires de France.

182. RITTER, J. (1971) « *Géographie des transports urbains* », Paris, PUF, collection Que-sais-je ? N° 1427.

183. RUI, S. (2011) « Conflits », in PAUGAM Serge (dir.), « *Les 100 mots de la sociologie* ». Que Sais-je ? Paris, Presses universitaires de France.

184. SADJI, A. (1951) « *Nini, la mulâtresse du Sénégal* », roman Édition Présence africaine

185. SADJI, A. (1958) « *Maimouna* », roman Édition Présence africaine, Paris.

186. SADJI, A. (1965) « *Tounka* », roman Édition Présence africaine, Paris/

187. SAINTENY, G. (2008) « L'étalement urbain ». Responsabilité & Environnement, n°49, janvier 2008, p. 7-17.

188. SALEM, G. (1986) « *Urbanisation et santé à Pikine : état d'avancement des travaux de l'équipe au 31.3.1986* ». Dakar : ORSTOM, 1986.

189. SANKALE, M., THOMAS, L.V., FOUGEYROLLAS, P (1963) « *Dakar en devenir* », Présence Africaines.

190. SARR, A. G. (2008) « *Analyse de la restructuration urbaine, de la régularisation foncière et du plan Jaxaay comme élément de lutte contre les inondations dans les quartiers irréguliers de Guédiawaye* », mémoire de master 2 soutenu à UGB.

191. SECK, A. (2014) « *Les pêcheurs migrants de Guet-Ndar (Saint-Louis du Sénégal) : analyse d'une territorialité diverse entre espaces de conflits et espaces de gestion* », Thèse soutenue à Arlon, Université de Liège.

192. SECK, S. (2011) « *Analyse des mutations foncières au Sénégal : cas de la communauté rurale de Diass* », mémoire de maîtrise, UCAD.

193. SEMBENE, O. (1983) « *Le dernier de l'empire* », Roman, l'Harmattan.

194. SEMBENE, O. (1960) « *Les bouts de bois de Dieu* », Roman Pocket.

195. SENE, A. (2011) « *Analyse de l'impact des mutations sociales sur les structures agraires : cas de la communauté rurale de Sindia* », mémoire de Master 2, UCAD.

196. SENGHOR, I. A. (2012) « *Les mutations socioéconomiques et spatiales en zone littorale : exemple des quartiers traditionnels de Saly* », UCAD.

197. SENGHOR, L. C. (1984) « *Liberté 1 : Négritude et humanisme* », Édition Seuil.

198. SERONDE-BABONAUX A.-M. (1985) « Sources et méthodes, Géographie Sociale », n° 2, p. 29-32 – actes du colloque « *Les Périphéries Urbaines d'Angers* » des 6 et 7 décembre 1984.

199. SIDIBE, M. (2002) « Entre le Saloum et la forêt de Pata : mobilité des migrants, intégration des espaces », *Revue européenne des migrations internationales* vol. 18 - n°2 | 2002, Migrations et environnement.

200. SOCE, O. (1948) : « *Karim* », roman, Nouvelles Éditions Latines.

201. SOCE, O. (1964) « *Mirages de Paris* », roman, Nouvelles Éditions Latines.

202. SPIRE A. (2011) « *L'étranger et la ville en Afrique de l'Ouest. Lomé au regard d'Accra* », Paris, Karthala.

203. STARY, B. (1995) « Réseaux marchands et territoires étatiques en Afrique de l'Ouest », in « *Le territoire, lien ou frontière ?* » Paris 2-4 octobre 1995.

204. STEWART, C. (1989) « Une interprétation du conflit sénégalo-mauritanien ». In : Revue du monde musulman et de la Méditerranée, n°54, 1989. « *Mauritanie, entre arabité et africanité* ». p. 161-170.

205. SUBRA, P. (2016) : « Les concepts de la géopolitique locale », dans SUBRA P. Géopolitique locale. « *Territoires, acteurs, conflits* ». Coll. U. Paris, A. Colin.

206. SUBRA, P. (2014) « *Géopolitique de l'aménagement du territoire »*, Paris, A. Colin, 2e édition.

207. SUBRA, P. (2008) « *Conflits, débat public : les nouveaux défis de l'aménagement du territoire »*, Presses universitaires de Caen, p. 197-205.

208. TALERCIO, P. (2008) « Un déguerpissement exemplaire à Ouaga (Burkina Faso) », *Revue Agone*, n°38-39, p. 89-107

209. TECSULT INTERNATIONAL (2008) « *Élaboration d'un Plan d'Action de Réinstallation (PAR) et aménagement de la zone de recasement de Keur Massar-Tivaoune Peul »*, rapport définitif.

210. THIAM, O. (2008) « *L'axe Dakar-Touba (Sénégal) analyse spatiale d'un corridor urbain émergent* », thèse de 3e cycle soutenue à l'université d'Avignon.

211. THIAMANE, G. W. (2013) « *Problématique d'étalement urbain et aménagement des zones d'extensions périphériques »*, UCAD.

212. TRAORE, K. F. (2010) « *Impact socio sanitaire et environnemental des inondations au niveau de la commune d'arrondissement de Diamaguène Sicap Mbao »*, Mémoire de Master 2 à l'UCAD

213. TRIBILLON, J.-F., (1993) « *Villes africaines* ». La Défense, ADEF.

214. VENNETIER P. et DUBRESSON A. (1979) « *L'espace Dakar-Rufisque en devenir. De l'héritage urbain à la croissance industrielle* ». 1979, n° 106 (Travaux et Documents de l'ORSTOM). In : Cahiers d'outre-mer. N° 130 - 33e année, avril-juin 1980. p. 192-193.

215. VENNETIER, P. (1991) « *Les villes d'Afrique tropicale »*, Paris, Masson.

216. VERNIERE, M. (1973) « *Campagne, ville, bidonville, banlieue : migrations intra urbaines vers Dagoudane Pikine, ville nouvelle de Dakar »*, Cash, ORSTOM, sér. SCI hum, vol x n 2/3, p/ 217-243.

217. VERNIERE, M. (1977) *« Dakar et son double, Dagoudane Pikine : volontarisme d'État et spontanéisme populaire dans l'urbanisme du tiers monde* », Paris, Bibliothèque nationale, Comité des Travaux historiques et scientifiques.

218. VERON, J. (2006) « *L'urbanisation dans le monde* », Paris, Édition "La découverte".

219. VIANEY, G., BACCONNIER, S. B. et DUVERNOY, I. (2006) « L'aménagement communal périurbain : maintenir l'agriculture pour préserver quelle ruralité ? » Revue d'Économie régionale et urbaine, « *Les territoires du développement régional* », n° 3, p. 347-364.

220. WACKERMANN, G. (2000) « *Géographie humaine* », Ellipses, édition "Marketing S.A".

221. WACKERMANN, G. (2005) *« Dictionnaire de Géographie* », Paris, Ellipses.

222. WERQUIN, A.-C. (2008) « *Des villes vertes et bleues de nouvelles infrastructures à planifier* », CERTU, Édition PUCA.

223. WOLKOWITCHE, M. (1973) « *Géographie des Transports* », Paris, Armand Colin.

224. XAVIER, G. (1996) « Le parcours du combattant », in « V*ivre autrement* », Istanbul, N°5.

225. ZANINETTI, J. M. et MARET, I. (2008) « *Étalement urbain et villes fragmentées à travers le monde* », PUO, p. 29-52

Table des tableaux

TABLEAU 1: REPARTITION DE LA TAILLE DEMOGRAPHIQUE ET DE L'ECHANTILLON A GUINAW RAIL SUD.. 94
TABLEAU 2: LA REPARTITION DEMOGRAPHIQUE DES MENAGES PAR QUARTIER A TIVAOUNE DIACSAO... 95
TABLEAU 3: REPARTITION DE L'ECHANTILLON DANS QUATRE QUARTIERS DE TIVAOUNE DIACKSAO 96
TABLEAU 4: REPARTITION DE L'ECHANTILLON DANS LES QUARTIERS DE DIAMAGUENE 96
TABLEAU 5: REPARTITION SPATIALE DES MENAGES ET DE L'ECHANTILLON A SANGALKAM 99
TABLEAU 6 : REPARTITION DE L'ECHANTILLON DANS LES QUARTIERS DE SANGALKAM 100
TABLEAU 7: REPARTITION DE L'ECHANTILLON DANS LES DIFFERENTS QUARTIERS DE LA COMMUNE DE DIAMNIADIO 101
TABLEAU 8: REPARTITION SPATIALE DE L'ECHANTILLON A DIAMNIADIO 103
TABLEAU 9: REPARTITION SPATIALE DE L'ECHANTILLON SUR LE SITE DE KESSOUKHATE ET DIASS 104
TABLEAU 10: LA REPARTITION DEMOGRAPHIQUE DE LA POPULATION DE DIASS EN 2013..... 105
TABLEAU 11: REPARTITION SPATIALE DE L'ECHANTILLON A DIASS..... 106
TABLEAU 12: REPARTITION DE L'ECHANTILLON SUR L'EMPRISE DE L'AEROPORT AIBD..... 107
TABLEAU 13: REPARTITION DE L'ECHANTILLON DANS LES VILLAGES DE DIASS ET KEUR MOUSSA 108
TABLEAU 14: PRESENTATION DES QUARTIERS ENQUETES..... 109
TABLEAU 15: REPARTITION SPATIALE DES MENAGES ENQUETEES SUR L'EMPRISE DE LA FORET A THIES OUEST..... 109
TABLEAU 16: REPARTITION SPATIALE DE LA POPULATION DE THIES OUEST 110
TABLEAU 17: REPARTITION DE L'ECHANTILLON DANS LES QUARTIERS DE MBOUR 4 ET THIES NONE..... 110
TABLEAU 18: PERSONNES RESSOURCES RENCONTREES A GUINAW-RAIL-SUD 111
TABLEAU 19: PERSONNES RESSOURCES RENCONTREES A TIVAOUNE DIACKSAO 112
TABLEAU 20: PERSONNES RESSOURCES RENCONTREES A DIAMAGUENE SICAP MBAO..... 113
TABLEAU 21: PERSONNES RESSOURCES RENCONTREES A SANGALKAM 113
TABLEAU 22 : PERSONNES RESSOURCES RENCONTREES A SANGALKAM 114
TABLEAU 23: PERSONNES RENCONTREES A DIASS A PROPOS DES CONFLITS FONCIERS..... 114
TABLEAU 24: PERSONNES RENCONTREES AU SITE DE KESSOUKHATE ET A KEUR MOUSSA 115
TABLEAU 25: PERSONNES RENCONTREES AU NIVEAU DE L'EMPRISE DE LA FORET CLASSEE DE THIES..... 116
TABLEAU 26: REPARTITION SPATIALE ET DEMOGRAPHIQUE DE LA REGION DE DAKAR EN 2002 126
TABLEAU 27: LOTISSEMENT DE PARCELLES A USAGE D'HABITATION A DIASS (2005-2007) 216
TABLEAU 28: LOTISSEMENTS DE PARCELLES A USAGE D'HABITATION A DIASS (2010-2012 216
TABLEAU 29: LOTISSEMENT DES PARCELLES A USAGE D'HABITATION A DIASS (2010-2012) 217
TABLEAU 30: LES EFFETS DES EXPROPRIATIONS SUR LA VIE DES DEGUERPIS..... 248
TABLEAU 31: EFFETS DES EXPROPRIATIONS SUR LES ACTIVITES COMMERCIALES 249
TABLEAU 32: ÉVALUATION DES PERTES HORS DU PLAN D'AMENAGEMENT ET DE REINSTALLATION..... 250
TABLEAU 33: FORCES ET FAIBLESSES DE L'AUTOROUTE A PEAGE DAKAR-DIAMNIADIO 252
TABLEAU 34: OPPORTUNITES ET CONTRAINTES DE L'AUTOROUTE A PEAGE DAKAR-DIAMNIADIO..... 253

TABLEAU 35 : FORCES ET FAIBLESSES DE L'AUTOROUTE A PEAGE DAKAR-DIAMNIADIO, SELON M. NDIOGOU NIANG 258
TABLEAU 36 : FORCES ET FAIBLESSES DE L'AUTOROUTE A PEAGE DAKAR-DIAMNIADIO, SELON M. FAYE 260
TABLEAU 37 : AVANTAGES ET INCONVENIENTS DE L'AUTOROUTE A PEAGE DAKAR-DIAMNIADIO, SELON M. BABACAR DIOUF 262
TABLEAU 38 : LE BAREME D'INDEMNISATION DES BATIMENTS EN CHANTIER 273
TABLEAU 39 : BAREME D'INDEMNISATION DES TERRAINS NUS A USAGE D'HABITATION 273
TABLEAU 40 : BAREME D'INDEMNISATION DES TERRAINS A USAGE AGRICOLE 274
TABLEAU 41: BAREME D'INDEMNISATION DES ESPECES VEGETALES 274
TABLEAU 42: BAREME D'INDEMNISATION DES EQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES DE BASE 274
TABLEAU 43: BUDGETS DES 5 DERNIERES ANNEES DE LA COMMUNE DE DIASS 312
TABLEAU 44 : VALEURS ACTUALISEES DES COUTS D'AMENAGEMENT DU SITE DE RECASEMENT TIVAOUNE PEUL EN MILLIARDS DE FRANCS CFA 407
TABLEAU 45: APPRECIATION DU SITE DE RECASEMENT 417
TABLEAU 46: EFFETS DU RECASEMENT SUR LA VIE DES DEGUERPIS 421
TABLEAU 47: LES RECONVERSIONS PROFESSIONNELLES 422
TABLEAU 48: ÉTAT DE PAIEMENT DES IMPENSES 452
TABLEAU 49 : INDEMNISATION ET CONDITION DE VIE DES POPULATIONS RECASEES 454

Table des cartes

CARTE 1 : PRESENTATION DE LA GRANDE METROPOLE DE DAKAR 79
CARTE 2: LOCALISATION DU TRIANGLE AGGLOMERE DAKAR-THIES-MBOUR 81
CARTE 3: LE DECOUPAGE ADMINISTRATIF DE LA REGION DE DAKAR 124
CARTE 4: LES DENSITES DE LA REGION DE DAKAR 126
CARTE 5: L'OCCUPATION DU SOL DE LA REGION DE DAKAR ENTRE 1990 ET 2019 129
CARTE 6: LOCALISATION DE LA COMMUNE PERIURBAINE DE SANGALKAM 138
CARTE 7: REPARTITION DE LA POPULATION DE SANGALKAM PAR QUARTIER 140
CARTE 8: L'OCCUPATION DU SOL DE LA COMMUNE DE SANGALKAM EN 1989 144
CARTE 9: L'OCCUPATION DU SOL DE LA COMMUNE DE SANGALKAM EN 2010 145
CARTE 10: L'OCCUPATION DU SOL DE LA COMMUNE DE SANGALKAM EN 2019 146
CARTE 11: PRESENTATION DE LA COMMUNE DE DIAMNIADIO A LA PERIPHERIE DE DAKAR 155
CARTE 12: LOCALISATION GEOGRAPHIQUE DE L'AIRE METROPOLITAINE DAKAR-THIES-MBOUR 168
CARTE 13: LOCALISATION DE LA METROPOLE DAKAROISE 170
CARTE 14: DECOUPAGE ADMINISTRATIF DU DEPARTEMENT DE THIES 171
CARTE 15: PRESENTATION DE LA METROPOLE DE MBOUR 174
CARTE 16: SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL DE L'INTERFACE 179
CARTE 17: LOCALISATION GEOGRAPHIQUE DES POLES DE DIAMNIADIO ET DAGA-KHOLPA 188
CARTE 18: MAQUETTE DU POLE DAGA-KHOLPA 189
CARTE 19: L'EMPRISE DE L'AUTOROUTE A PEAGE DAKAR-DIAMNIADIO 231
CARTE 20: LOCALISATION DE LA COMMUNE DE DIAMAGUENE SICAP MBAO 245
CARTE 21: PRESENTATION DE LA COMMUNE DE GUINAW RAIL SUD 263
CARTE 22: PRESENTATION DE LA COMMUNE DE DIASS 295
CARTE 23: LOCALISATION DE LA FORET CLASSEE DE THIES 378
CARTE 24: LES EMPIETEMENTS SUR L'EMPRISE DE LA FORET CLASSEE DE THIES 384
CARTE 25: LOCALISATION DU QUARTIER DE MBOUR 4 387
CARTE 26: LOCALISATION DE LA COMMUNE DE POUT 392
CARTE 27: LOCALISATION DE KESSOUKHATE DANS LA COMMUNE DE KEUR MOUSSA 438

Table des images

IMAGE 1: VUE AERIENNE DE DIAMNIADIO EN 2003 VIA GOOGLE EARTH 157
IMAGE 2 : VUE AERIENNE DE DIAMNIADIO EN 2010 VIA GOOGLE EARTH 158
IMAGE 3: L'OCCUPATION DU SOL A DIAMNIADIO EN 2019 VIA GOOGLE EARTH..... 159
IMAGE 4 : LOCALISATION DU POLE URBAIN ET DE LA NOUVELLE VILLE..... 177
IMAGE 5: LA STRUCTURATION SPATIALE DU POLE URBAIN DE DIAMNIADIO..... 178
IMAGE 6 : LE POLE URBAIN DE DIAMNIADIO DEVIENT UNE VILLE DURABLE 180
IMAGE 7: LE POLE URBAIN DE DIAMNIADIO DEVIENT UNE VILLE MIXTE..... 181
IMAGE 8: PRESENTATION DU HUB INDUSTRIEL DE DIAMNIADIO..... 182
IMAGE 9: L'EMPRISE DE L'AUTOROUTE A PEAGE VIA GOOGLE EARTH..... 232
IMAGE 10: LA COMMUNE DE GUINAW-RAIL-SUD TRAVERSEE PAR L'AUTOROUTE A PEAGE ET LE CHEMIN DE FER..... 265
IMAGE 11: VUE AERIENNE DE L'EMPRISE DE L'AUTOROUTE A PEAGE A GUINAW RAIL.... 271
IMAGE 12: L'EMPIETEMENT DE L'EMPRISE DE LA FORET 379
IMAGE 13: LOCALISATION DU SITE DE RECASEMENT DE TIVAOUANE PEUL 404
IMAGE 14: VUE AERIENNE DE KESSOUKHATE AVANT LES DEGUERPISSEMENTS..... 440
IMAGE 15 : LOCALISATION DU VILLAGE DE NDENGLER..... 477

Table des photos

PHOTO 1: LE TRONÇON PIKINE-KEUR MASSAR DE L'AUTOROUTE A PEAGE DAKAR-DIAMNIADIO 84
PHOTO 2: UN GROUPE D'ENQUETEURS SUR L'EMPRISE DE L'AUTOROUTE A PEAGE 85
PHOTO 3: LES IMMEUBLES DE L'ASECNA SUR L'EMPRISE DE L'AEROPORT AIBD 86
PHOTO 4: UN GROUPE D'ETUDIANTS DE L'UFR SI DE THIES SUR LE FONCIER DE BOUKHOU 87
PHOTO 5: LA DEGRADATION DE L'EMPRISE DE LA FORET CLASSEE DE THIES 88
PHOTO 6: LES EXCAVATIONS DES CARRIERES DE LA FORET CLASSEE DE THIES 89
PHOTO 7: LE LOGICIEL SPHINX POUR LE DEPOUILLEMENT D'ENQUETE 90
PHOTO 8: UNE FICHE D'ENQUETE REALISEE VIA SPHINX, SUR UN THEME DIFFERENT DU NOTRE 91
PHOTO 9: VUES AERIENNES DES VILLES DE PIKINE A DAKAR ET TOKYO AU JAPON 125
PHOTO 10: OCCUPATION ANARCHIQUE A DAROU SALAM DANS LA COMMUNE DE DIAMNIADIO 162
PHOTO 11: MANQUE D'EAU A MADINATOUL MOUNAWAR DANS LA COMMUNE DE DIAMNIADIO 165
PHOTO 12: LA GARE FERROVIAIRE SYMBOLE DE LA VILLE DE THIES 172
PHOTO 13: L'AEROPORT INTERNATIONAL BLAISE DIAGNE DE DAKAR 192
PHOTO 14: UNE GARE DE L'AUTOROUTE A PEAGE DAKAR-DIAMNIADIO 198
PHOTO 15: L'AUTOROUTE A PEAGE ILA TOUBA 200
PHOTO 16: ALOU KAGNE, UNE FORET CLASSEE EN SURSIS 220
PHOTO 17: L'INSALUBRE DANS LES QUARTIERS PRECAIRES DE L'EMPRISE A GUINAW RAIL 233
PHOTO 18: L'HABITAT PRECAIRE DANS LA ZONE IRREGULIERE DE L'EMPRISE 240
PHOTO 19 : L'HABITAT RESIDENTIEL DANS LA ZONE REGULIERE DE L'EMPRISE 241
PHOTO 20: GUINAW-RAIL-SUD UNE COMMUNE SANS SYSTEME D'EVACUATION DES EAUX USEES 266
PHOTO 21: LA FREQUENCE DES INONDATIONS DANS LA COMMUNE DE GUINAW-RAIL-SUD 266
PHOTO 22 : LA COMMUNE DE GUINAW RAIL SUD TRAVERSEE PAR LE TRAIN EXPRESS REGIONAL 267
PHOTO 23: UN LOT DE MAISONS DETRUITES LORS DE LA LIBERATION DE L'EMPRISE DE L'AUTOROUTE A PEAGE 272
PHOTO 24: LA MATERNITE DU VILLAGE DE DIASS 305
PHOTO 25: LES PROBLEMES DE LA CORVEE D'EAU A DIASS 308
PHOTO 26: LA DESTRUCTION DES MAISONS A MBOUR 4 PAR LA DSCOS 396
PHOTO 27: LA POLLUTION DE LA DECHARGE DE MBEUBEUS SUR LE SITE DE RECASEMENT 424
PHOTO 28: LA FIABILISATION DU SITE (LE RESEAU ELECTRIQUE) 455
PHOTO 29: LA GRANDE MOSQUEE DU SITE DE RECASEMENT 461
PHOTO 30: L'ECOLE ELEMENTAIRE DU SITE CONSTRUITE PAR L'APIX 461

Table des matières

DÉDICACES **2**

REMERCIEMENTS **3**

SOMMAIRE **6**

LISTE DES ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS **8**

AVANT-PROPOS **15**

Résumé de la thèse **16**

Summary of the thesis **17**

INTRODUCTION GENERALE **18**

Première partie : LE PROBLÈME DE L'ÉTALEMENT URBAIN ET DES CONFLITS TERRITORIAUX AU SÉNÉGAL : CONCEPTS ET MÉTHODES **20**

Introduction de la première partie **20**

Chapitre 1 : Conflits fonciers au Sénégal : quel est le problème ? **22**

1. Comment appréhende-t-on les conflits dans le contexte du Sénégal ? 22
   1.1. La place du conflit dans la géopolitique sénégalaise 22
   1.2. Le Sénégal face aux conflits d'aménagement et aux conflits fonciers 26
   1.3. L'approche sociologique et littéraire du conflit dans le contexte sénégalais 29
2. La problématique de l'étalement urbain au Sénégal 32
3. La problématique de la gestion du foncier au Sénégal 39

Chapitre 2 : L'approche scientifique et la justification de l'étude **45**

1. La discussion des concepts : les mots dans leurs contextes 45
   1.1. Le conflit, une résultante de l'aménagement du territoire et gestion foncière 45
   1.2. L'urbanisation accélérée comme principal moteur de l'étalement urbain 50
   1.3. Le territoire et la ville vers des espaces conflictuels en Afrique ? 52
   1.4. La décentralisation et l'accaparement du foncier par les collectivités territoriales 56
   1.5. Quelques concepts du droit de l'urbanisme pour la régulation des conflits 58
   1.6. Autres concepts liés au thème de l'étude 63
2. Présentation des objectifs de la recherche 65
   2.1. L'objectif général de l'étude 65

2.2. Les objectifs spécifiques de l'étude 65
3. Présentation des hypothèses de la recherche 65
3.1. L'hypothèse générale de l'étude 65
3.2. Les hypothèses spécifiques de l'étude 66

Chapitre 3 : L'approche méthodologique d'une démarche classique 67

1. La revue critique de la bibliographie sur les conflits au Sénégal 67
2. Le triangle Dakar-Thiès-Mbour : un laboratoire de recherche 78
3. L'observation et la collecte des données de terrain 83
3.1. L'observation directe des sites de la zone d'étude 83
3.2. La collecte des données quantitatives via le logiciel Sphinx 89
3.3. La collecte des données qualitatives dans les trois (3) sites de crispation 111
3.4. Le traitement des données de terrain 116

Conclusion de la première partie 118

Deuxième partie : LA METROPOLISATION DE DAKAR : ÉTALEMENT URBAIN ET EMERGENCE DU TRIANGLE DAKAR, THIÈS ET MBOUR 121

Introduction de la deuxième partie 121

Chapitre 1 : Etalement périphérique ou métropolisation de Dakar ? 123

1. L'étalement urbain de Dakar et la réduction des espaces naturels 123
1.1. Dakar, la ville coloniale de la presqu'île du Cap-Vert 123
1.2. L'étalement urbain de Dakar et la réduction des espaces naturels 127
1.3. L'étalement urbain tracté par la démographie, l'économie et le social 131
2. Étude diachronique de l'étalement à Sangalkam (1989-2019) 137
2.1. Sangalkam, une commune de la zone périurbaine de Dakar 137
2.2. Étude diachronique de l'étalement urbain de la commune de Sangalkam 143
2.3. Les facteurs de l'étalement de la commune de Sangalkam 147
3. Étude diachronique de l'étalement urbain à Diamniadio 153
3.1. Diamniadio, une commune à la périphérie de l'agglomération dakaroise 153
3.2. Étude diachronique de l'occupation du sol entre 2000 et 2019 156
3.3. Les mutations socioéconomiques et les enjeux fonciers à Diamniadio 159

Chapitre 2 : L'émergence d'une aire métropolitaine au Grand-Dakar : cas du triangle aggloméré Dakar-Thiès-Mbour en devenir 167

1. L'interface Dakar-Thiès-Mbour : d'une conurbation à un triangle en gestation dans le Grand-Dakar 167

1.1. L'aire métropolitaine en devenir, une résultante de l'étalement périphérique des villes de Dakar, Thiès et Mbour 168
2. L'expropriation des terres rurales au profit des grands projets du PSE : le volontarisme d'État contre la résistance communautaire 175
2.1. Pôles urbains ou émergence de villes nouvelles dans les zones de campagne 176
2.2. L'emprise conflictuelle d'un aéroport international au cœur du triangle 190
2.3. Les autoroutes à péage : des projets structurants aux emprises conflictuelles 195
3. Production d'espaces urbains et dynamiques foncières à Diass 202

Chapitre 3 : Le choix raisonné des zones de crispation 208

1. Le choix de l'emprise de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio 208
1.1. L'autoroute à péage : une voie rapide aux emprises conflictuelles 208
1.2. L'autoroute à péage Dakar-Diamniadio et le choix d'un tronçon conflictuel 210
1.3. Le choix de l'emprise conflictuelle du tronçon 2 de l'autoroute à péage 212
2. Le choix du site abritant les terres agricoles et pastorales de Diass 213
2.1. Les expropriations des terres agricoles et pastorales de Diass pour des causes d'utilité publique 215
2.2. Les lotissements administratifs, les morcellements des terres agricoles et les spéculations foncières dans la commune de Diass. 216
3. Le choix du site de la forêt classée de Thiès 218

Conclusion de la deuxième partie 222

Troisième partie : ANALYSE DES DONNÉES RELATIVES AUX CONFLITS FONCIERS DANS LES DIFFÉRENTS SITES DE LA ZONE D'ÉTUDE 227

Introduction de la troisième partie 227

Chapitre 1 : Analyse des données du conflit foncier sur l'emprise de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio (le tronçon de Pikine-Mbao) 228

1. Étude-diagnostic du tronçon de l'autoroute à péage sis à Pikine 229
1.1. L'emprise du tronçon de l'autoroute à péage sis à Pikine 229
1.2. Analyse des données du diagnostic territorial réalisé sur l'emprise 235
1.3. La libération de l'emprise de l'autoroute à péage à Diamaguène-Sicap-Mbao 244
2. Libération de l'emprise de l'autoroute à péage à Guinaw-Rail-Sud 262
2.1. Guinaw-Rail, la commune défavorisée du département de Pikine 263
2.2. Analyse des données du conflit sur l'emprise de l'autoroute à Guinaw-Rail. 268
2.3. Analyse des enjeux environnementaux et sociaux du projet à Guinaw Rail 278

Chapitre 2 : Dynamiques territoriales et conflits fonciers à Diass 294

1. Diass, une commune rurale aux terres conflictuelles 295

1.1. Présentation synoptique de la commune de Diass 295
2. Gestion foncière, spéculation foncière et conflit foncier à Diass 338
2.1. La gouvernance foncière et le jeu des acteurs 338
2.2. Le mode de gestion des terres et les spéculations foncières 344
2.3. Analyse des données du conflit foncier 348
3. Les conflits fonciers dans le village de Boukhou à Diass 352
3.1. Boukhou, un village d'agriculteurs et d'éleveurs 353
3.2. Analyse des enjeux fonciers 355
3.3. Analyse des conflits fonciers 359
3.4. Rapport de terrain de Fatou Yade sur les conflits fonciers à Diass 362

Chapitre 3 : Les conflits fonciers sur l'emprise de la forêt classée de Thiès 376

1. Présentation de la forêt classée de Thiès 376
1.1. Historique de la forêt 376
1.2. Situation de la forêt 377
2. Occupation spontanée de l'emprise de la forêt classée de Thiès 378
2.1. Enjeux fonciers autour de l'emprise de la forêt classée 378
2.2. Analyse des enjeux fonciers à Mbour 4 380
2.3. Litiges fonciers entre Thiès et Fandène et sur les emprises forestières 381
3. Conflits fonciers et stratégie de régulation 396
3.1. Rapport des entretiens réalisés sur l'emprise de la forêt classée de Thiès 397
3.2. Les Stratégies de règlement des conflits fonciers sur l'emprise forestière 399

Conclusion de la troisième partie 401

Quatrième partie : L'AMÉNAGEMENT DES SITES DE RECASEMENT : UN MODE DE RÉGULATION DES CONFLITS FONCIERS AU SÉNÉGAL 403

Introduction de la quatrième partie 403

Chapitre 1 : Tivaouane Peul, un site de recasement aménagé par l'APIX pour loger les déguerpis de l'emprise de l'autoroute à péage 404

1. La monographie d'un site de recasement à la périphérie de Pikine 404
1.1. Origine du projet de relogement et son financement 405
1.2. Le financement du projet de recasement 407
2. APIX, une zone de recasement mixte 411
2.1. La structuration de la population 412
2.2. La dynamique de l'occupation du site 414
2.3. Les enjeux socio-économiques et environnementaux du recasement 418
3. Le Plan de Réinstallation, une stratégie de régulation du conflit 424

3.1. Quels sont les principaux objectifs du PAR ? 424
3.2. Présentation du cadre règlementaire du PAR 425
3.3. Le règlement du conflit par système d'indemnisation 426
3.4. Rapport des entretiens avec le collectif des personnes affectées par le projet (PAP) et le collectif des femmes impactées par le projet (FIP) 428
3.5. Rapport des entretiens réalisés par Aissata Thiam avec le collectif des personnes affectées par le projet (PAP) et le collectif des femmes impactées par le projet (FIP) 429

Chapitre 2 : Le plan de réinstallation des déguerpis de l'emprise de l'aéroport AIBD : le cas du site de recasement de Kessoukhate 437

1. Présentation de la zone d'étude 437

1.1. Kessoukhate, un « faubourg » de la commune de Keur Moussa 437
1.2. La configuration spatiale de Kessoukhate 440
1.3. Analyse des données socio-économiques du village de Kessoukhate 441
1.4. Rapport de terrain de Fatoumata Sow sur l'emprise de l'aéroport AIBD 448
2. La libération de l'emprise de l'aéroport AIBD 450
2.1. Évaluation et indemnisation des pertes 451
3. Monographie du site de recasement 456
3.1. Le déroulement des opérations de déguerpissement 456
3.2. Le déroulement des opérations de déguerpissement 458
3.3. Les caractéristiques du site de recasement 460
3.4. Rapport de terrain réalisé par Romuald Tine sur le site de recasement de Kessoukhate 462

Chapitre 3 : Étude comparée de conflits fonciers : cas de Ndengler 476

1. Les conflits fonciers de Ndengler, entre Sindia et Ndiaganiao 476
2. La décrispation et les stratégies de règlement du conflit. 477

Conclusion de la quatrième partie 481

CONCLUSION GÉNÉRALE 483

La bibliographie 495

Table des tableaux 512

Table des cartes 514

Table des images 515

Table des photos 516

Table des matières **517**