
Le réseau urbain sénégalais de la macrocéphalie dakaroise à l'émergence de nouvelles configurations spatiales

Avec seulement trois villes en 1904, le Sénégal en compte aujourd'hui plus de 60. Démarrée sur la façade littorale, l'émergence urbaine a maintenant gagné toutes les parties du pays. L'urbanisation post-coloniale obéit à deux logiques : une logique dirigiste orchestrée par l'Etat et une logique spontanée encadrée par les pouvoirs locaux traditionnels et religieux surtout. L'expérience sénégalaise en matière d'urbanisation est, de ce point de vue, assez paradoxale. Elle l'est d'autant plus que même si les villes créées par ces derniers ne se reconnaissent pas toujours - ou ne sont pas reconnues - dans les législations régissant les fonctionnements interne et externe des villes, elles contribuent à affirmer l'existence d'un système urbain national. La synergie entre les deux logiques d'urbanisation a permis la mise en place d'un réseau urbain relativement bien articulé, dont la dynamique interpelle aujourd'hui décideurs, société civile et chercheurs. Celle-ci se lit principalement à trois niveaux : formation d'axes urbains, périurbanisation autour de la capitale nationale (Dakar) et urbanisation périphérique autour des grandes villes de l'intérieur.

IV.1 L'évolution du semis urbain sénégalais

IV.1.1 Urbanisation et culture municipale : deux itinéraires intimement liés

La notion de ville, au Sénégal, est directement associée à celle de commune. Histoire urbaine et histoire municipale sont inséparables. Est ainsi considérée comme ville toute localité disposant du statut de commune. Une commune se définit, selon l'article 77 du code des collectivités locales du Sénégal, 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 à une action qui leur soit particulière au sein de la communauté nationale et dans le sens des intérêts de la nation* ».

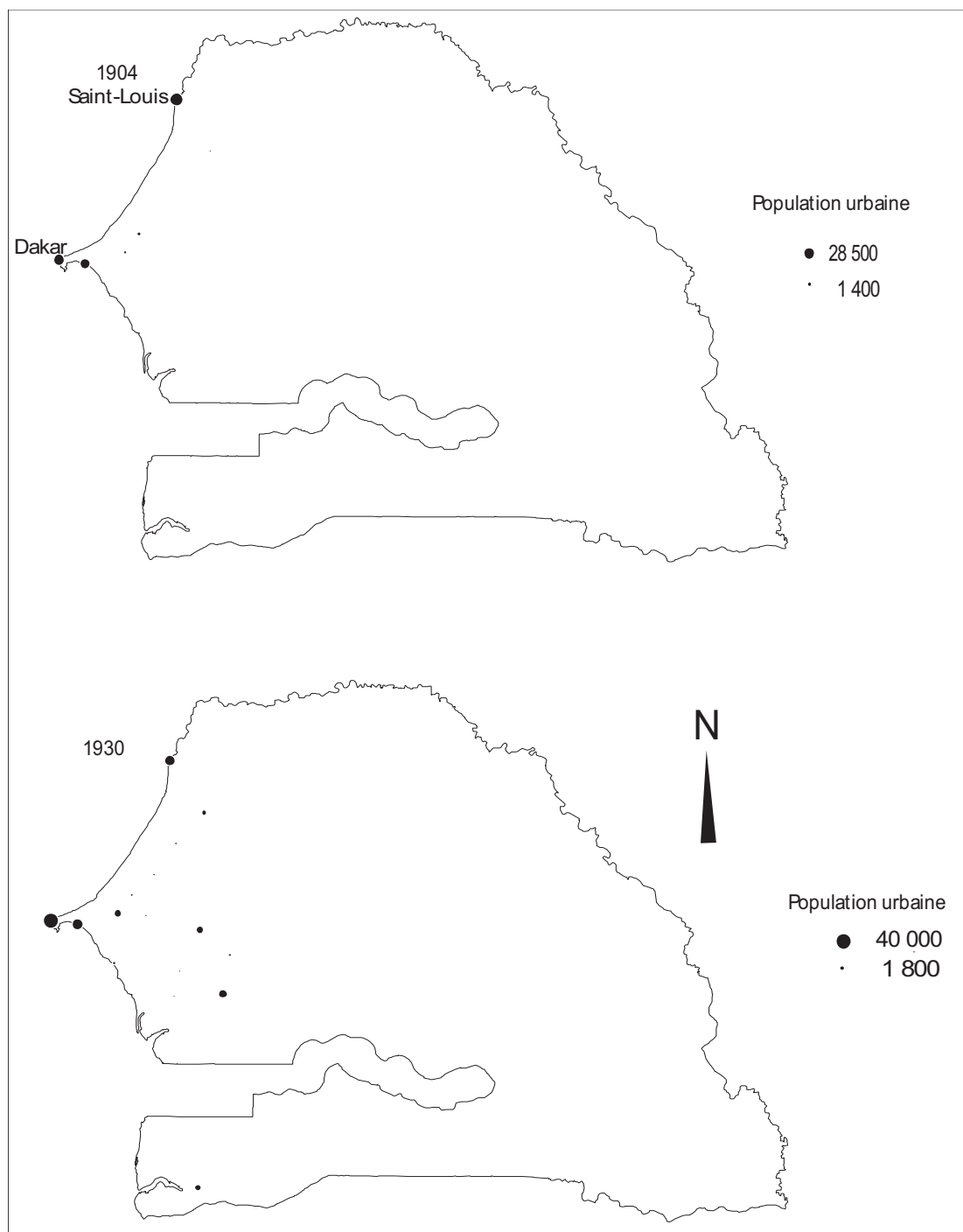
L'évolution spatiale du semis urbain sénégalais s'est faite au fur et à mesure des reclassements en communes. Contrairement aux créations coloniales guidées par la seule volonté d'assimilation culturelle et politique des populations autochtones (Saint-Louis,

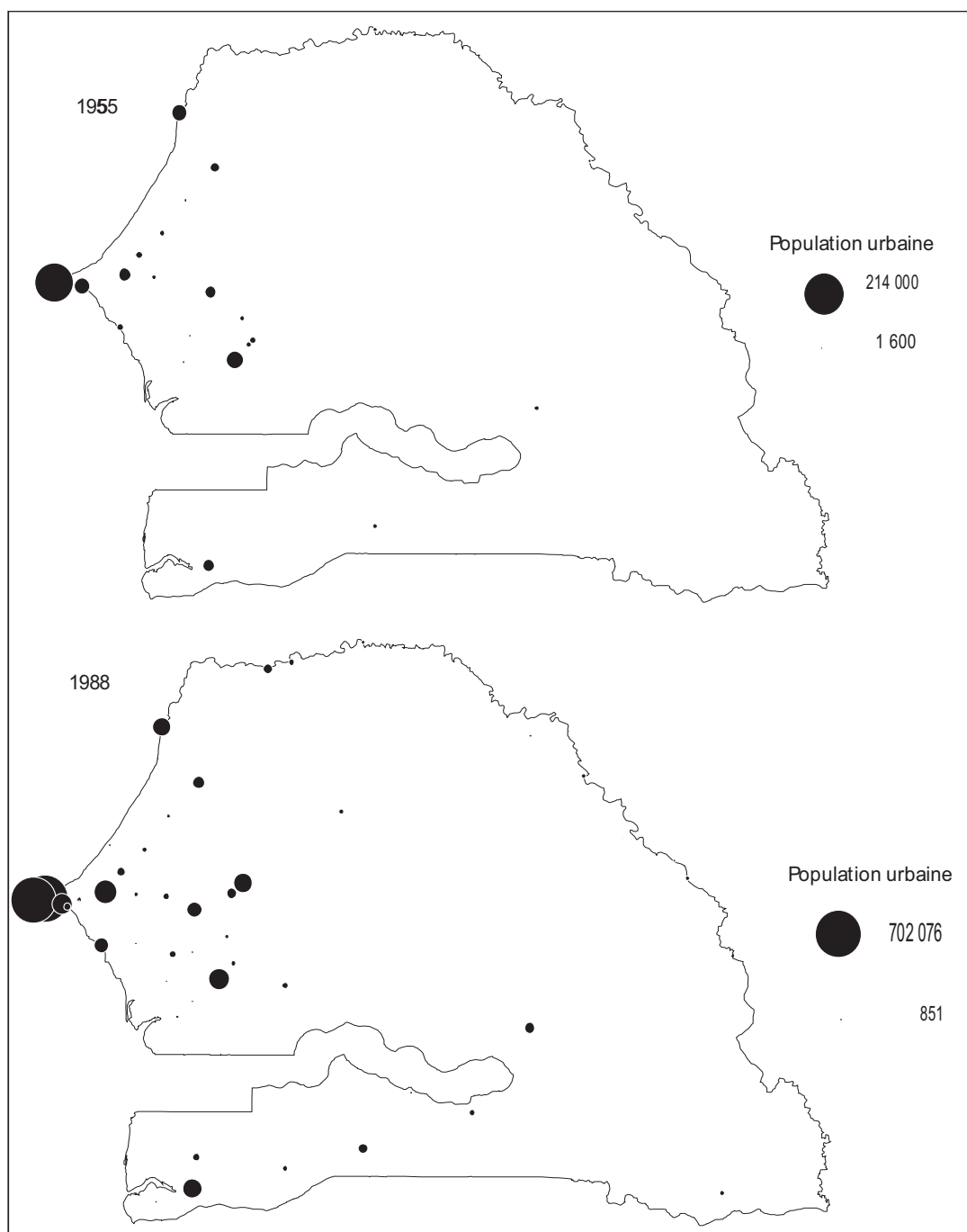
Gorée, Dakar et Rufisque notamment), la poursuite de la politique coloniale de communalisation après les indépendances reste guidée par une réelle volonté de création urbaine. L'extension spatiale du statut de commune obéit à une logique à la fois de désengagement étatique et de mise en place d'une alternative à la macrocéphalie dakaroise. Les communes doivent jouer, en plus de leur rôle de centre d'animation de la vie politique locale, un rôle de centre local de décision non seulement en matière administrative, mais aussi en terme de gestion des ressources placées sous leur contrôle. La communalisation vise, en quelque sorte, à encourager une urbanisation participative et orchestrée à partir de *gros bourgs ruraux* qui ont déjà fait leurs preuves en termes de mobilisation et de structuration des espaces placés sous leur influence.

La progression du nombre de communes après 1960 s'est faite à une vitesse relativement rapide. En effet, ce nombre est passé de 33 communes en 1970 à 67 en 2002 en passant par 40 en 1990.

La trame urbaine officielle s'organise selon une hiérarchie administrative et territoriale dans laquelle s'emboîtent de plus petites configurations hiérarchisées selon le poids démographique, le statut politico-administratif et le niveau d'équipement. Ainsi, les communes peuvent être classées en cinq catégories selon les rapports de dépendance à la fois fonctionnels et institutionnels qu'elles entretiennent les unes avec les autres (*figure 14*) : la commune-capitale nationale, les communes capitales régionales, les communes départementales, les communes issues de la réforme d'arrondissements ruraux et les communes d'arrondissements urbains que l'on trouve exclusivement dans la région de Dakar. Il est très important de comprendre cette configuration hiérarchique car elle détermine fortement la répartition des fonctions et infrastructures de niveau supérieur (hôpitaux, aéroports, universités...).

Carte 17. Evolution historique du semis urbain officiel





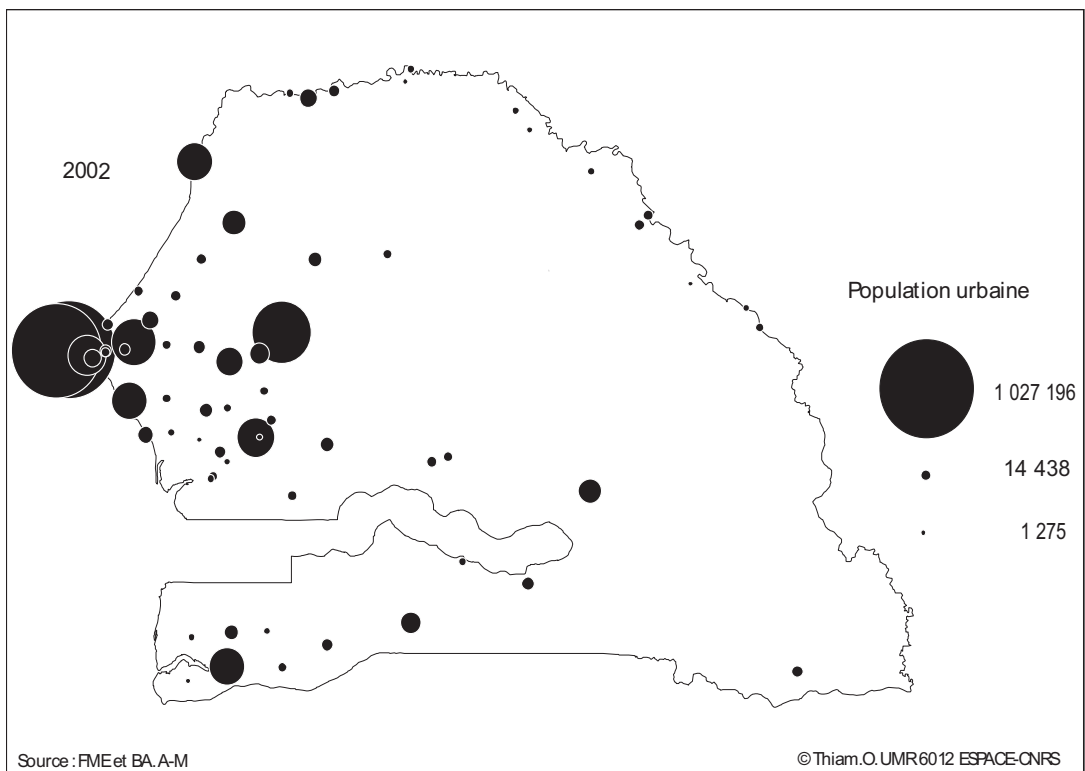
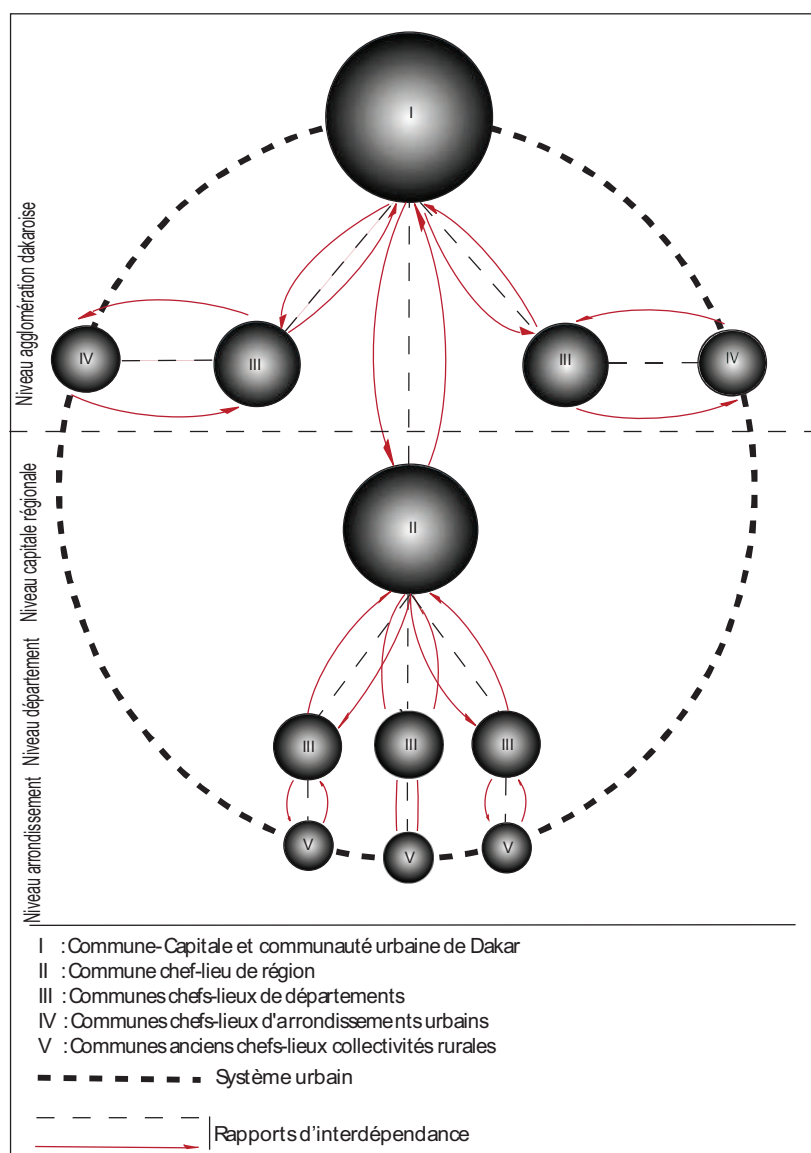


Figure 14. Hiérarchie administrative



IV.1.2 La ville au Sénégal : une notion encore confuse

Basée sur un critère strictement statistique (par exemple un seuil minimal de 2 000 habitants), la définition de la notion de ville permet de voir que le Sénégal dispose cependant d'un semis d'agglomérations plus varié et plus dense que ne le laisse paraître le semis officiel. Le pays compte un nombre important de localités non comptabilisées dans la trame urbaine officielle et qui pourtant se retrouvent dans les différentes définitions statistiques de la ville. Au Sénégal, est considérée comme ville (Kane, 1989) toute localité dont la population est supérieure ou égale à :

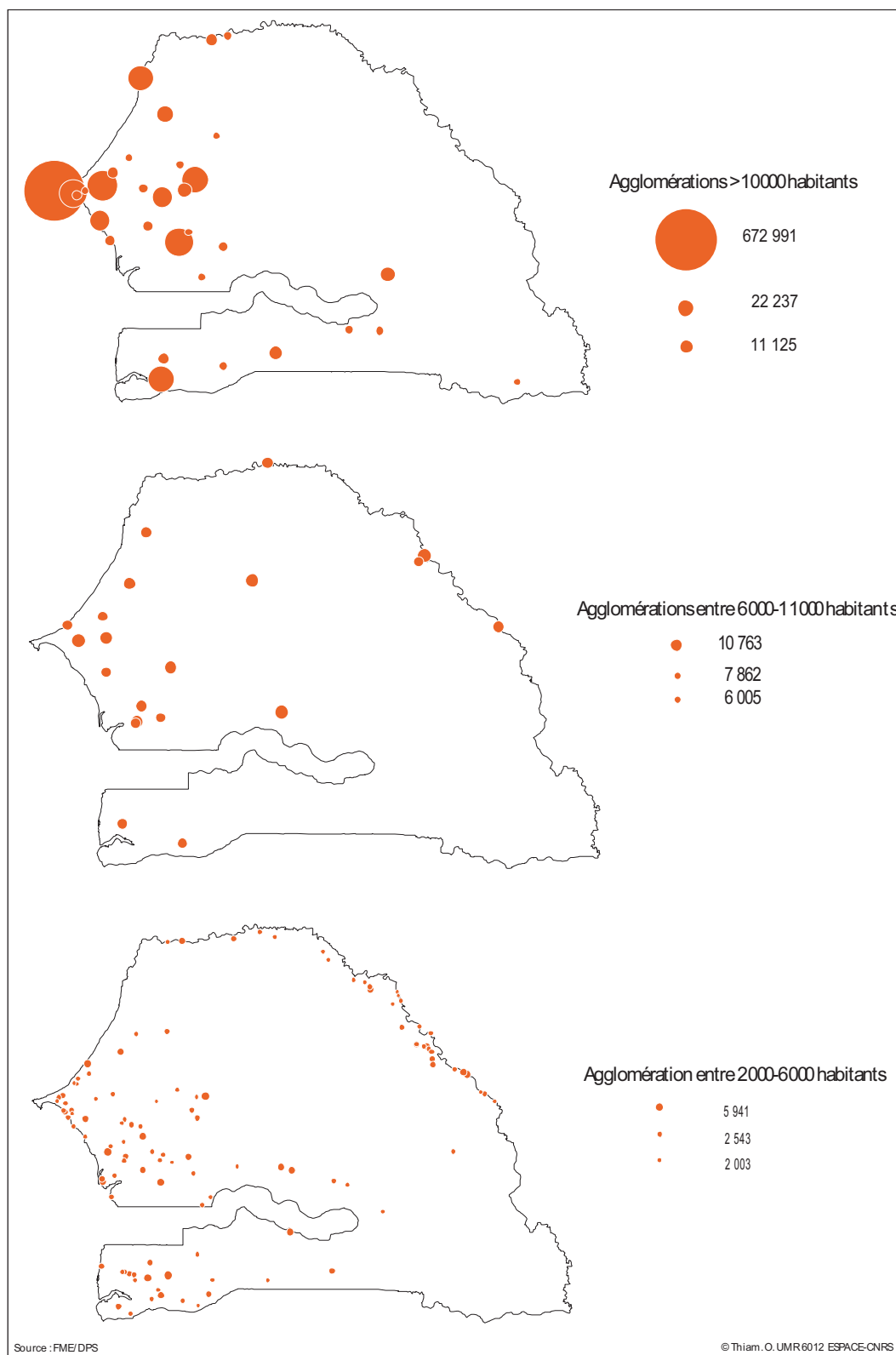
- 10 000 habitants pour le Service de la Statistique (DPS) ;

-
- 5 000 habitants pour le Service de l'Urbanisme et dans laquelle un permis de construire est exigé pour une quelconque mise en valeur ;
 - 2 500 habitants pour la Direction de l'Aménagement du Territoire (DAT) au recensement de 1976. Il faut en revanche que cette population soit agglomérée.

Le code des collectivités locales de 1996 a introduit lui aussi un critère statistique qui rend la définition de la ville plus compliquée à saisir. En effet, « *ne peuvent être constituées en communes que les localités ayant un développement suffisant pour pouvoir disposer des ressources propres nécessaires à l'équilibre de leur budget. Aucune commune ne peut être constituée qui ne comprenne une population groupée d'au moins mille habitants* »¹⁴. Ces critères posent problème dans la mesure où on ne sait pas à quoi correspond « *un développement suffisant* ». Dans le contexte sénégalais, le critère statistique importe donc beaucoup moins que le statut de commune – du moins officiellement – pour prouver l'urbanité d'une localité. Il a quand même le mérite de mettre en évidence une réalité, celle de l'existence de villes autochtones particulièrement dynamiques comparées à certaines créations officielles.

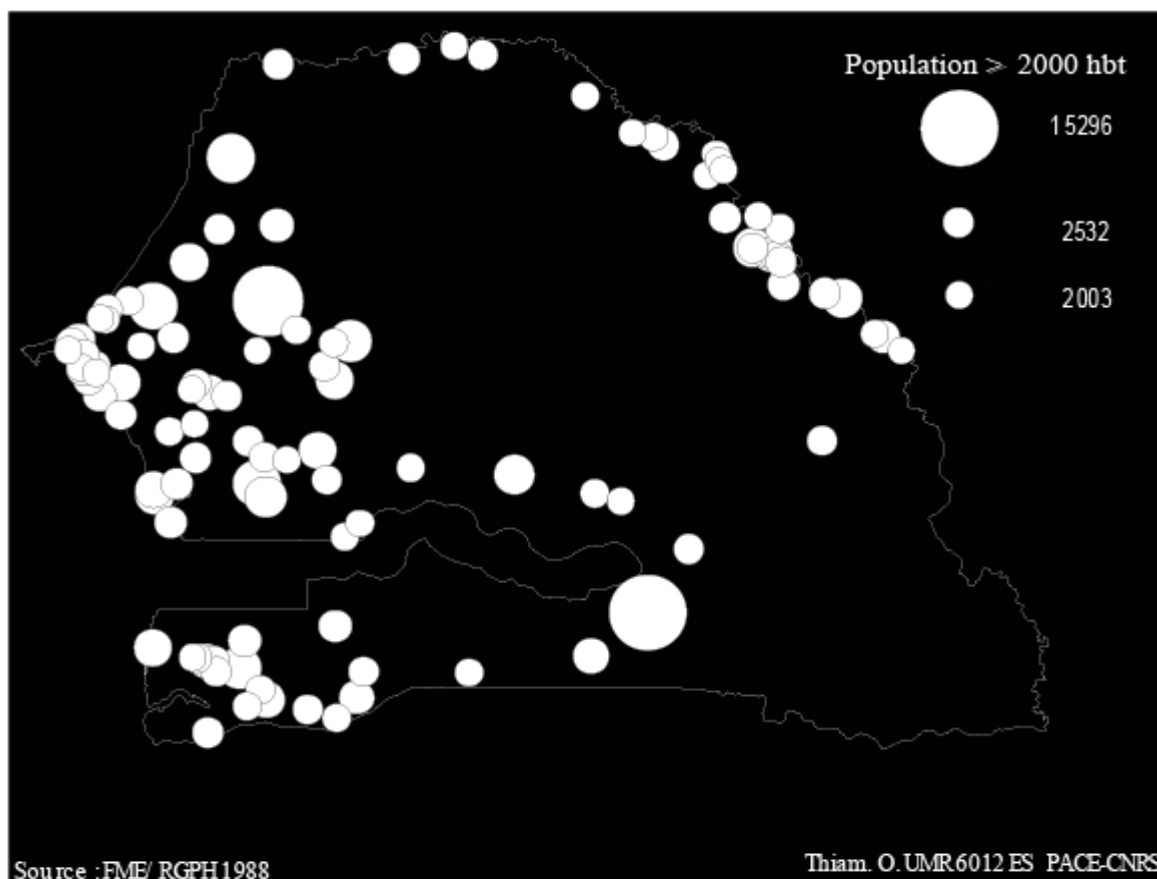
¹⁴Code des collectivités locales- Article 79.

**Carte 18. Agglomérations de 2000 habitants ou plus en 1988
(tous statuts confondus)**



IV.1.3 La face cachée du semis urbain sénégalais actuel : les villes autochtones

Carte 19. Localités de 2000 habitants ou plus en 1988 encore considérées comme village

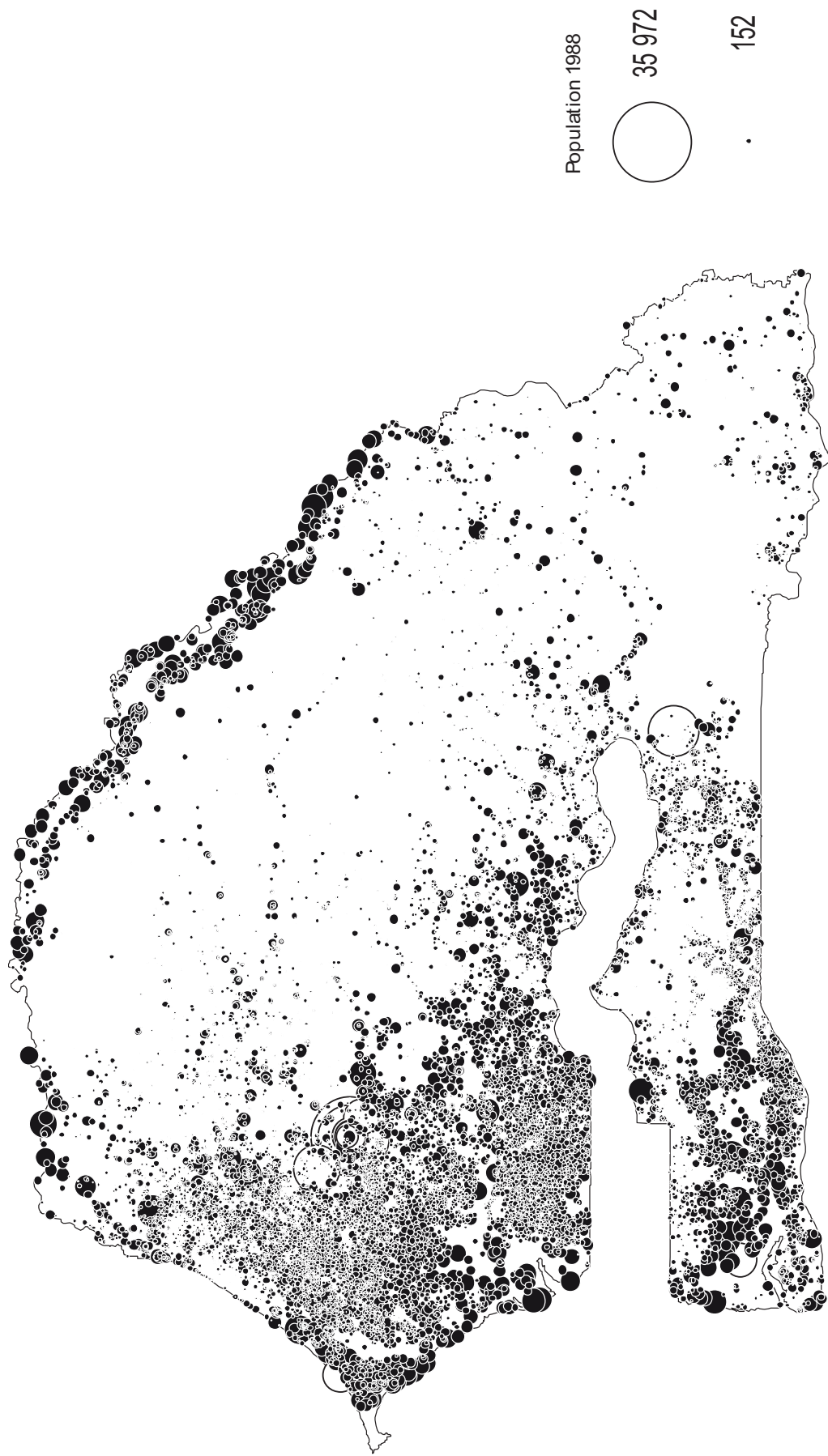


Le Sénégal dispose de plus d'une centaine de « villages »¹⁵ comptant plus de 2000 habitants et non reconnus dans le semis urbain officiel. Rarement évoqués dans les débats relatifs aux villes, ils connaissent pourtant une croissance qui dépasse, dans certains cas, celle de certaines communes urbaines. Ce sont des chefs-lieux de collectivités rurales (sous-préfecture ou communauté rurale) ou tout simplement de gros bourgs ruraux avec

15 Voir la Carte n°20 de la répartition de la population rurale en 1988 toutes agglomérations rurales confondues pour plus de précision. La base de données dont est issue cette carte a été réalisée dans le cadre du projet AFRICAPOLIS sur lequel nous travaillons actuellement. Financé par l'Agence Française de Développement (AFD), celui-ci est dirigé par François MORICONI-EBRARD et Eric DENIS (SEDET-CNRS). A terme, la base comportera l'ensemble des données des différents recensements organisés au Sénégal depuis 1960 (1976, 1988 et 2002). Les objectifs visés sont d'une part « de mettre à jour l'ensemble des connaissances sur la situation, l'évolution et les perspectives de l'urbanisation, et plus largement de la localisation des populations en Afrique de l'Ouest » (AFD) et d'autre part de produire une base de données pour l'ensemble des pays de l'Afrique occidentale. Une extension au reste du continent africain est envisagée.

une fonction de village-centre. C'est le cas de localités comme Médina Gounass, Darou Mousty, Mbirkilane, Darou Marnan... Elles ont généralement en commun deux principales caractéristiques : elles résultent d'une conquête pionnière et ont été le plus souvent fondées sous la direction d'un marabout (chef spirituel musulman) ou d'un chef historique. Les plus remarquables sont représentés par les localités maraboutiques.

Carte 20. Répartition de la population rurale du Sénégal en 1988 (13 166 villages)



© Thiam OUMIR 6012 ESPACE-CNRS

Source : RGPH 1988

La propriété du sol étant confondue, en droit musulman et dans les sociétés à « *culture musulmane* », avec le droit et le pouvoir de contrôle sur tout ce que celui-ci porte (habitations, terres agricoles...), ces localités sont pour la plupart considérées comme appartenant aux hommes sous la direction desquels l'espace dans lequel elles s'inscrivent a été découvert et mis en valeur. Du fait des privilèges dont elles bénéficient en matière d'équipements surtout, certaines d'entre elles comme Médina Gounass, Darou Mousty, Darou Marnane - pour ne citer que celles-là - ont atteint aujourd'hui un poids démographique et une dimension fonctionnelle qui leur confèrent incontestablement le statut de ville même si elles ne sont pas officiellement reconnues comme telles. Leur dynamique se lit plus particulièrement à travers leur extension spatiale qui prend des allures parfois exceptionnelles. Elle est d'autant plus importante qu'aujourd'hui les différents acteurs locaux, qu'ils soient d'obédience temporelle (agents de l'Etat : président de communauté rurale, président du centre d'expansion rurale ou PCER) ou coutumière (notables), sont devenus les *otages* du pouvoir maraboutique sur lequel ils doivent désormais compter pour asseoir leur légitimité. Ces mots du chef de CER (cité par Sow, 2002) de Darou Mousty (au Nord de Touba), au sujet de la ville du même nom, en sont révélateurs :

« J'ai fait un premier lotissement de 100 parcelles pour Serigne Cheikh Khady Mbacké, vers la zone d'extension de Drarou Baila à l'Ouest de la ville. Ensuite, ceux de Serigne Moustapha Maï à l'Est près de Keur Aliou Ndiaye, de Serigne Bassirou Anta Niang Mbacké à l'Ouest. Vers la route de Touba, tout récemment il y a eu un lotissement de 112 parcelles pour Serigne Kosso Ganar Mbacké [...], de Serigne Bassirou Abdou Khoudoss [...] qui concerne 315 parcelles et dont le site est baptisé « Touba gou ndaw » (Petit Touba), de Serigne Fallou Asta Dièye, toujours sur la route de Touba, de Serigne Bassirou Krathiel (actuel Président de la Communauté rurale) sur la route de Louga qui concerne 150 parcelles » (Sow, 2002).

Les lotissements y sont devenus des opérations systématiques puisque à chaque nouvelle mise en valeur correspond une extension du pouvoir politique du marabout occupant. Celui-ci n'est plus un simple guide. Il est aussi une personnalité politique consultée et écoutée à propos toutes les questions relatives à la collectivité. Au pouvoir foncier s'ajoute donc une autorité morale et politique. Cette légitimité politique n'est rien d'autre que l'expression du contrat social qui lie marabouts (*Säng*) et disciples (*taalibe*) depuis l'époque coloniale. Au fil de la présence coloniale en effet, l'islam confrérique s'est

posé en cadre de substitution des sociétés lignagères et aristocratiques wolofs dont les chefs et leur entourage, ruinés et méprisés par la puissance coloniale, avaient fini par perdre toute légitimité (Guèye, 1999 et Cocquery-Vidrovitch et Maniot, 1992). Allant dans le même sens, Jean Copans (1971), note :

« la nécessité de trouver de nouvelles terres, le refus de la présence coloniale (par le non paiement de l'impôt de capitation par exemple), ainsi que l'insécurité sociale et politique sont des facteurs de démobilisation sociale, de fuite et de migrations. Le mysticisme très profond d'Ahmadou Bamba, devient un puissant élément polarisateur de ces mouvements sociaux. Et finalement c'est le mouridisme qui réalisera la synthèse de ces refus et de ces aspirations en créant un système social idéologique homogène et cohérent ».

Pour corroborer cette remarque, cette note adressée au gouverneur colonial de Saint-Louis par l'administrateur du Diolof et relayée par Cheikh Tidiane Sy (1969) montre parfaitement la puissance de l'élite maraboutique dans le contrôle des administrés :

«...vous pouvez constater que Ahmadou Bamba joue un rôle beaucoup plus important que moi. Quelques chefs de cantons sont venus me rendre compte qu'ils ne sont plus écoutés par leurs administrés à cause de l'influence du mouridisme qui règne dans les cantons. Vous comprendrez donc qu'il me sera très difficile de diriger cette partie de ma province où je ne peux plus aller sans m'exposer à un nouvel affront et d'être abaissé comme je l'ai été ».

IV.1.3.1 Le symbolisme religieux ou la dimension mythique de la force attractive des villes autochtones

Aujourd'hui le pouvoir polarisateur de ces « villes » réside pour une bonne partie dans leur symbolique qui, en termes de signification et de représentations, tranche franchement avec celle des villes d'origine coloniale. La tache urbaine se dessine en effet, à partir d'objets à forte charge symbolique (mosquées, tombe du fondateur de la ville, maisons maraboutiques...) autour desquels se déploient les stratégies d'appropriation et de mise en valeur de nouveaux espaces. Ils symbolisent l'unité et garantissent l'ordre dans l'organisation de l'espace - à l'instar de ce qui se passe à Touba où toute l'organisation de l'espace urbain se fait en référence à la Grande Mosquée qui est le point de cristallisation du schéma urbain. Pour Touba surtout, la puissance de la fonction structurante du symbolisme religieux se lit nettement à travers le rôle qu'il joue dans l'unité à la fois sociale, économique et géographique de la communauté mouride malgré les

transformations dont fait l'objet celle-ci depuis deux décennies. A propos de la Grande Mosquée, Paul Pelissier (1966) fait remarquer que :

« au plan géographique, la construction de la Mosquée de Touba a contribué puissamment d'une part, à donner au mouridisme une structure centralisée, d'autre part à lui fixer un centre de gravité stable dont l'existence est largement responsable de la sédentarisation du domaine d'action du Khalif général donnant désormais à la confrérie des assises spatiales définitives et lui insuffle un véritable patriotisme géographique ».

Cette forme d'organisation des villes n'est pas d'ailleurs une spécificité exclusive des villes islamiques. On la retrouve aussi en Occident. En France par exemple, le pouvoir royal de Louis XV s'est développé *« avec la réalisation de la place de la Concorde et de dix-neuf autres places royales au centre desquelles trônait le statut du Roi et d'où rayonnaient les rues »* (Raulin, 2001). Les monuments et grandes places pour une ville ont un rôle aussi structurant que celui d'un semis de villes pour un territoire. L'expression du pouvoir local se mesure à leur densité et à leur monumentalité. Ainsi, si le Sénégal post-colonial et même colonial a connu ce qu'on appelle les villes souveraines (Kane, 1989) le Sénégal indépendant découvre non sans beaucoup de surprise les villes religieuses.

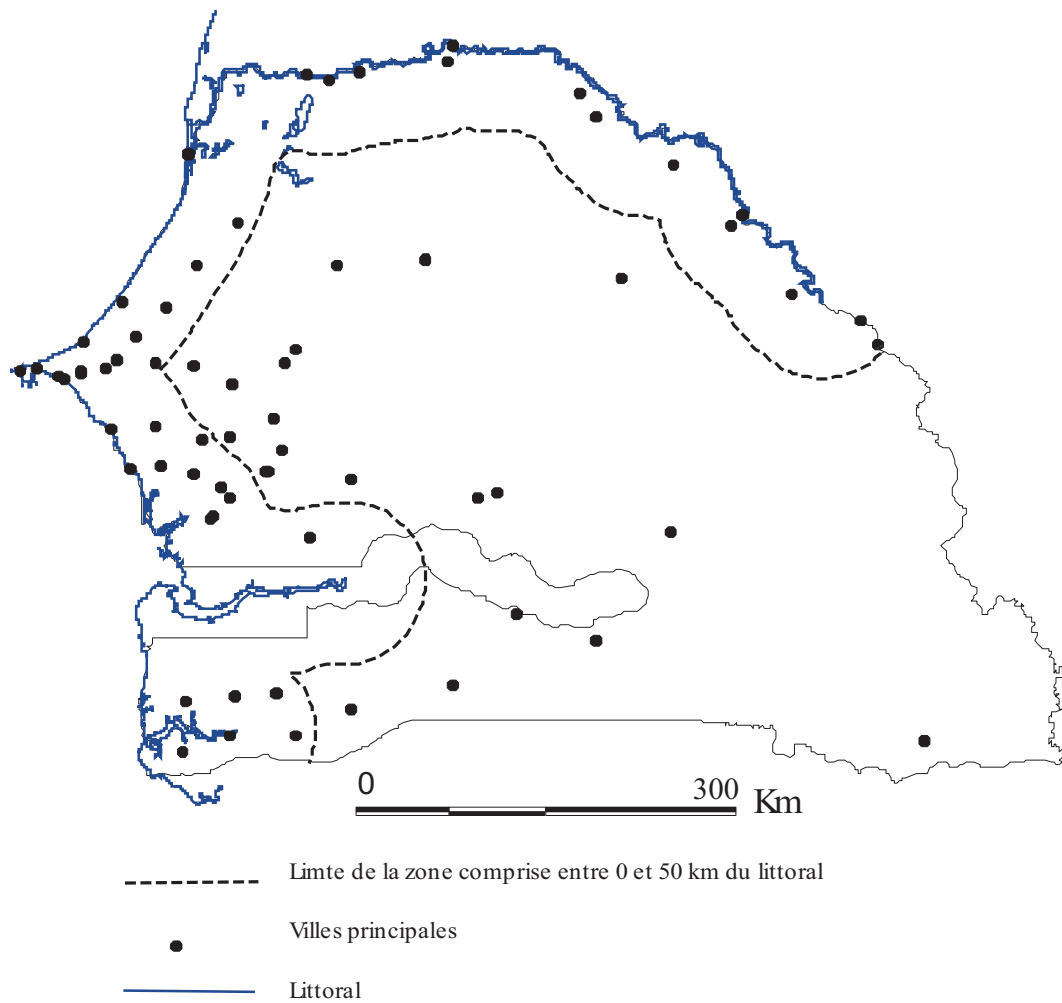
IV.2 La répartition des villes sénégalaises : rôle de la proximité littorale, impacts des réseaux et densités rurales

IV.2.1 Villes et littoraux au Sénégal

En géographie, le lien entre distribution spatiale et distance aux ressources doit être explicité si l'on veut évaluer comment la localisation des ressources naturelles a déterminé la distribution des établissements humains dans l'espace. A l'échelle du monde par exemple, Baudelle (2002) a montré comment la distribution spatiale de la population mondiale s'organise depuis 1950 en fonction de la distance aux littoraux.

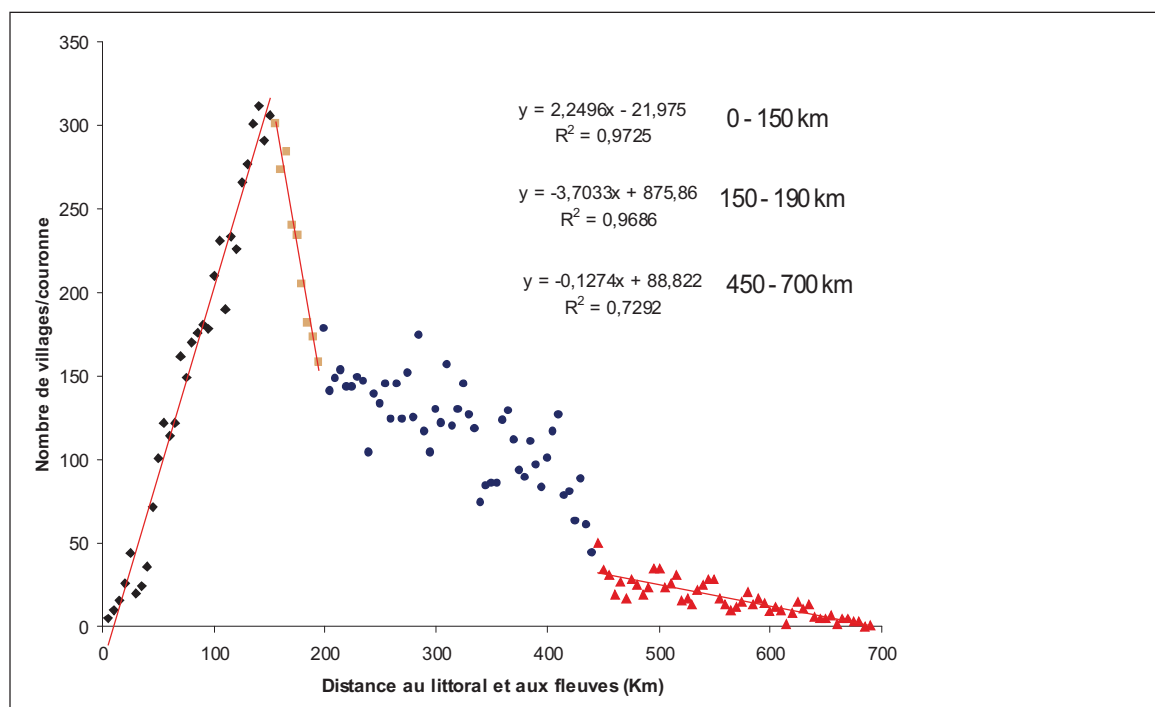
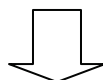
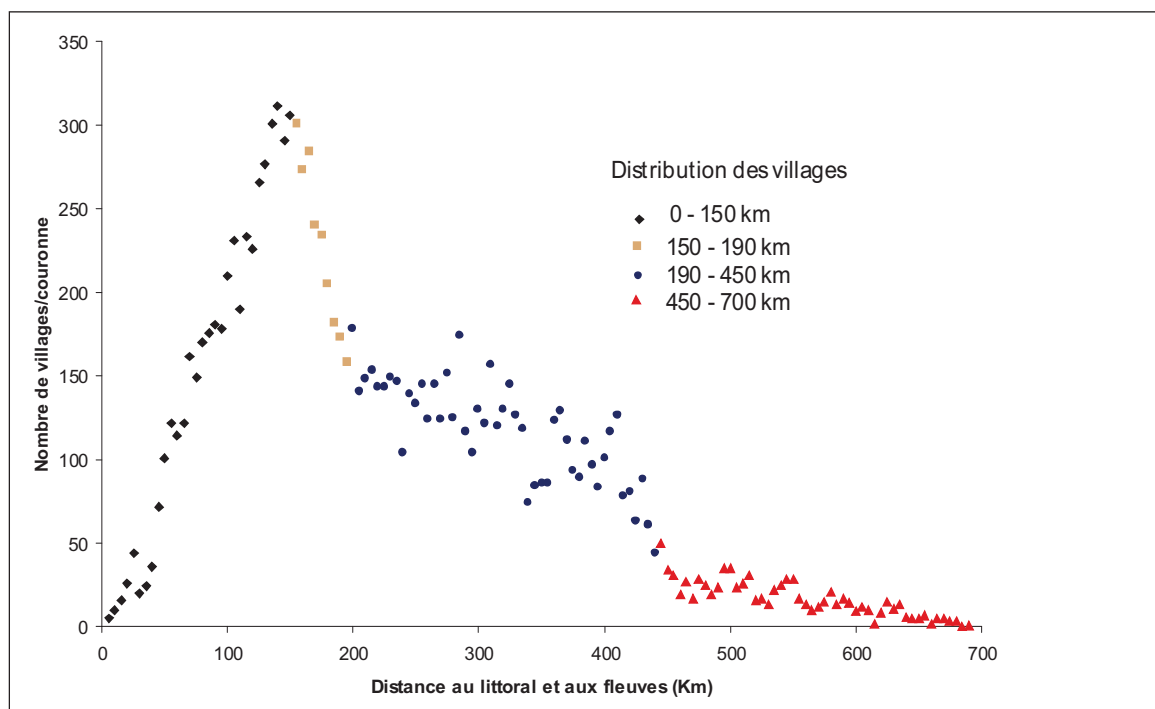
Nous avons déjà évoqué, à l'échelle ouest-africaine, les fortes densités urbaines des littoraux comparées à celles des régions intérieures. Ce constat est aussi valable à l'échelle des pays. Comme dans tous les anciens pays colonisés du littoral ouest-africain, la configuration de la géographie des villes au Sénégal trouve son origine dans la politique coloniale d'organisation de l'espace. Les conséquences du détournement, par l'administration coloniale, des anciens espaces de relations au profit des régions littorales et de celles du centre-ouest plus particulièrement se lisent toujours à travers le semis des villes dont la principale caractéristique réside dans la forte opposition entre ces régions et celles du Sénégal de l'intérieur. Cette opposition se lit d'ailleurs à travers toutes les formes de répartition : villes, villages, équipements, populations, etc. Plus de 60 % des villes sont situées à une distance du littoral et des fleuves inférieure ou égale à 50 kilomètres (à vol d'oiseau).

Carte 21. Villes et distance au littoral et aux fleuves

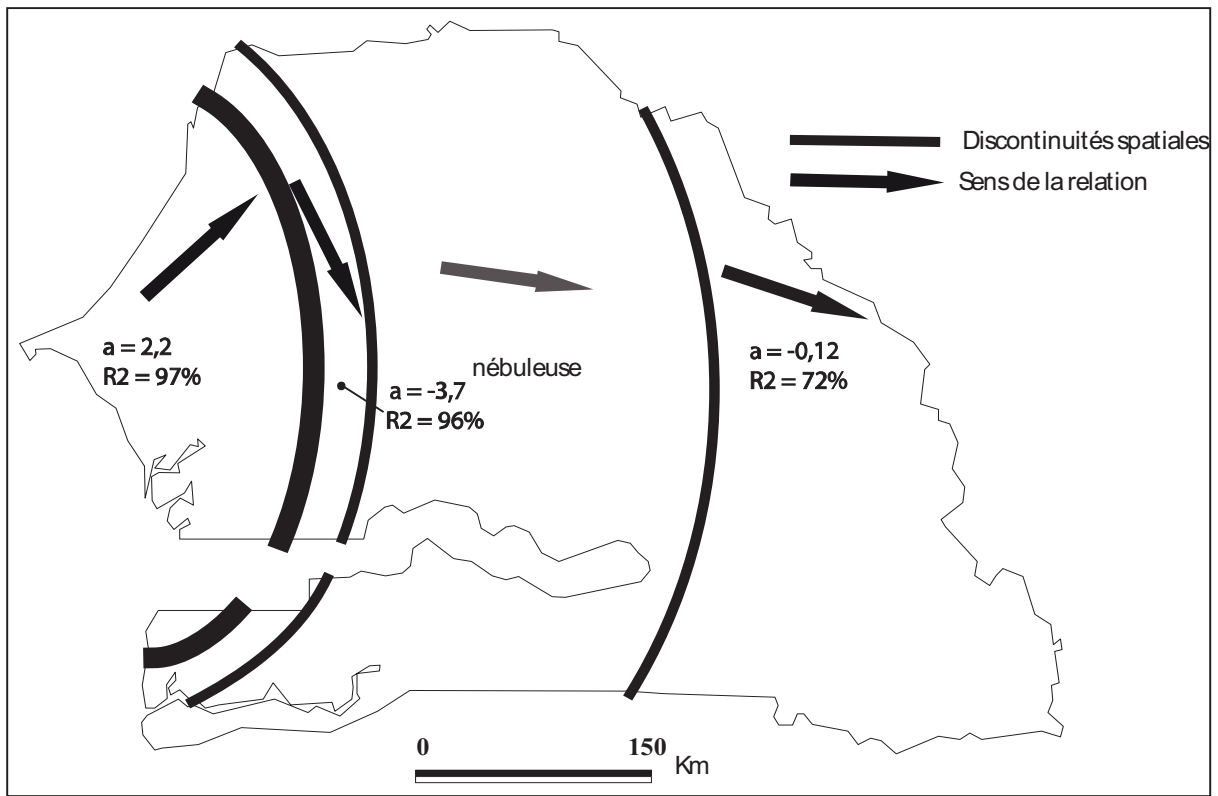


Le pouvoir polarisateur du géosystème littoral ne se limite pas simplement au seul conditionnement de la répartition des villes notamment d'origine coloniale. Il s'étend aussi à la configuration du peuplement rural. Nous avons effectué une régression spatiale (Charre, 1995) pour évaluer la relation entre le nombre de villages par unités spatiales (tampons de 5 kilomètres de large) et la distance au littoral atlantique et aux fleuves.

Figure 15. Distribution des villages et distance au littoral et aux fleuves



Carte 22. Traduction spatiale de la distribution des villages en fonction de leur distance au littoral et aux fleuves



Les coefficients de détermination sont suffisamment grands (voir régression) pour affirmer une relation causale. En outre, l'analyse de cette relation permet de détecter des discontinuités spatiales au niveau de cette distribution. La première se situe à 150 km du littoral, la seconde à 190 km et la troisième à 450 km. Entre les deux dernières, la relation n'est pas nette du fait de la forme en nébuleuse de la distribution des villages comme le montre assez nettement la *figure 15*. La discontinuité apparue à 150 km coïncide avec la zone du pays où l'on a les plus fortes concentrations d'agglomérations rurales. On est ici au cœur du bassin arachidier qui est l'une des plus grandes zones agricoles du Sénégal.

Cette relation est aussi valable pour un grand nombre de distributions et notamment pour les équipements : établissements sanitaires, scolaires, etc. Les régressions effectuées donnent des coefficients de corrélation assez bons. Elles affichent des résultats presque identiques à ceux de la régression exposée ici (voir annexes).

Les rivages fluviaux de l'intérieur sont tout aussi concernés. Au nord surtout, les villages peuvent concentrer jusqu'à 3 000 habitants. Comme le littoral atlantique, le rivage

fluvial du Nord a, pendant la période coloniale, particulièrement attiré l'attention de l'administration coloniale qui en a fait l'un de ses principaux espaces stratégiques en y créant notamment des forts militaires (Podor, Bakel). Son développement dans les années à venir devrait se traduire par la mise en place d'axes urbains particulièrement dynamiques.

Sans jamais faire, en matière d'aménagement du territoire, l'objet d'orientations politiques véritablement sérieuses, cette situation qualifiée d'« *atlantisme* » par la littérature post-indépendance trouve essentiellement son explication dans la politique coloniale et même post-indépendance d'organisation de l'espace national. Presque tous les pays littoraux d'Afrique occidentale sont concernés. Le schéma est partout le même et sa conséquence reste identique : une fracture à la fois fonctionnelle et socio-économique entre zones littorales et régions intérieures.

IV.2.2 Rapports entre densités des établissements humains ruraux et urbanisation au Sénégal

De la même manière, il existe une forte relation entre la répartition des agglomérations rurales et la localisation des villes. Les plus grandes concentrations urbaines correspondent aux zones de plus fortes densités rurales. Au Sénégal, celles-ci correspondent, pour l'essentiel, aux plus grands domaines agricoles et de pêche du pays (bassin arachidier, littoral nord, îles du Saloum, littoral atlantique). Les villes de ces zones sont nées au milieu d'énormes nébuleuses rurales. Le Sénégal n'est, en Afrique de l'ouest, qu'un cas parmi d'autres de ce phénomène. F. Moriconi-Ebrard et F. Giraut (1991) ont mis en évidence cette corrélation dans diverses régions d'Afrique occidentale : le sud du Ghana et du Togo, les régions arides du Nord saharien et sahélien, les régions forestières du sud-ouest ivoirien et du Sud-Est libérien, le Centre-Sud et Ouest de la Côte d'Ivoire, la partie amont du Niger malien. A une échelle plus petite, des auteurs comme Bouziane (2001) et Baudelle (2000), ont mis en évidence le même phénomène (dans diverses régions du monde) : plaines du Gange, du Haut-Indus et du Pendjab en Inde, vallée du Nil en Egypte, basses côtes du Nord-Est tunisien, Golfe de Guinée, etc.

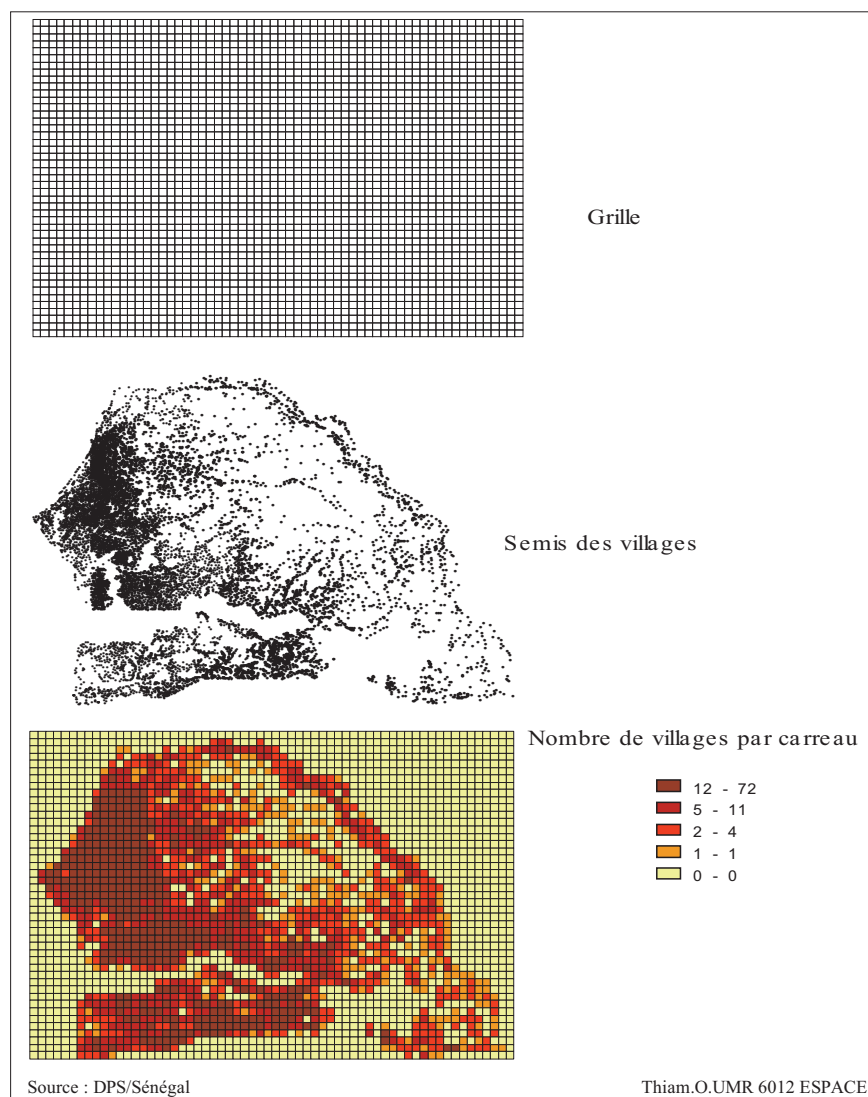
IV.2.2.1 Analyse spatiale du peuplement rural et dynamique de l'urbanisation au Sénégal

Montrer le rôle des espaces ruraux dans la croissance démographique des villes est une démarche fréquente en géographie. Dès la seconde moitié du XX^e siècle, la relation entre industrialisation, urbanisation et échanges villes-campagnes en Europe d'abord et en Amérique du Nord plus tard, a été établie par de nombreux géographes. En Afrique, les migrations villes-campagnes ont occupé une très grande place dans la recherche en géographie au lendemain des indépendances. Elles ont joué, jusqu'à une date récente, un rôle déterminant dans le développement de l'urbanisation des très grands centres urbains. Pour ces derniers autour desquels se concentrent (jusqu'à maintenant) les plus fortes densités rurales, la proximité spatiale semble être un facteur déterminant de l'urbanisation post-coloniale. Au Sénégal, et dans notre région d'étude plus particulièrement, la corrélation entre la distribution des villages et l'intensité des dynamiques urbaines est très élevée. En effet, les villes les plus dynamiques du pays sont celles autour desquelles sont localisées les plus fortes concentrations de populations rurales. La proximité spatiale joue en quelque sorte comme un avantage comparatif en terme d'attractivité pour ces villes comparées à d'autres plus excentrées. Pour appuyer une telle hypothèse, nous avons réalisé une cartographie du semis des villages dont les résultats permettront de faire une analyse statistique du phénomène.

Pour ce faire, nous avons eu recours à une technique connue des géographes : le carroyage. En effet, l'emploi du découpage administratif, même le plus fin, ne permet pas de rendre compte convenablement de cette réalité. Le carroyage est une « *méthode de rassemblement et de traitement des données en vue d'une exploitation statistique et cartographique, consistant à découper l'étendue en carreaux égaux et repérés* » (Brunet et al. 1992). Il permet de résoudre, d'une certaine manière, les problèmes de lecture cartographique qu'aurait pu engendrer une carte faite sur la base d'un découpage administratif. Autrement dit, l'efficacité de la méthode de carroyage tient à deux éléments : elle permet, d'une part de « *se libérer du biais introduit par le découpage administratif* » (Bizet, 1997) et, d'autre part, de mettre en évidence des structures spatiales qui seraient passées inaperçues dans le cadre d'une cartographie de semis de points sur la base de la trame administrative. Cependant le carroyage ne renseigne pas sur les logiques qui auraient abouti à la mise en place de telles structures. S'agit-il de logiques aléatoires ou

préférentielles ? Il ne dit pas non plus si nous sommes en présence d'un processus de peuplement concentré ou régulier.

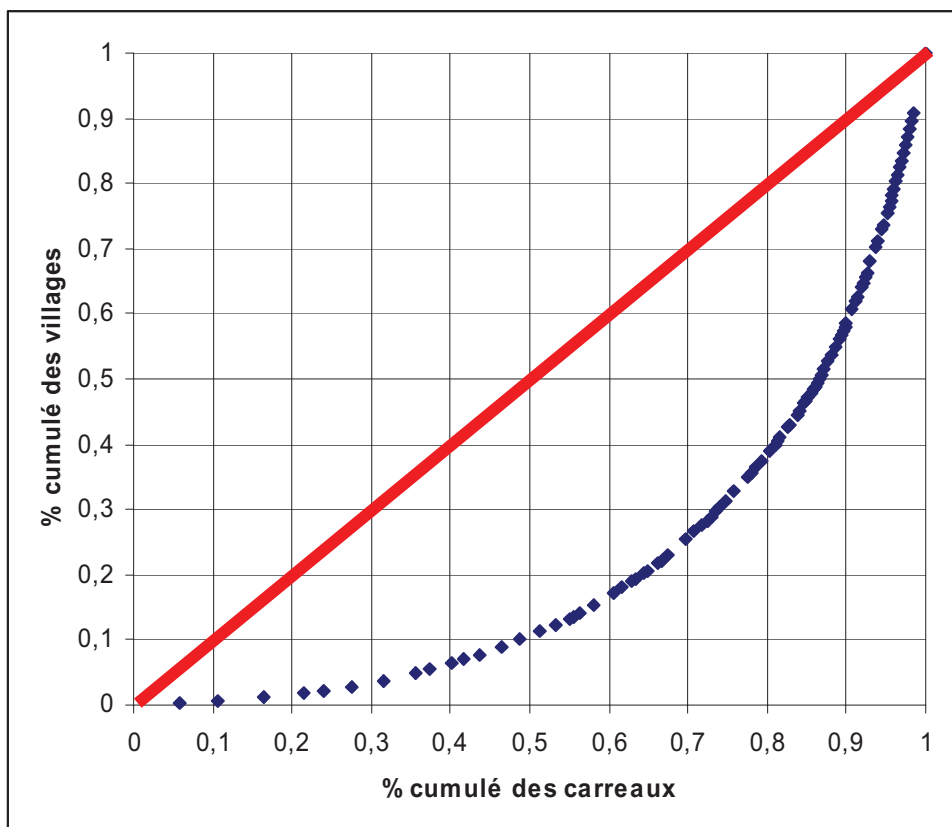
Carte 23. Cartographie de la densité des villages par carroyage



Pour répondre à ces dernières questions, les géographes disposent, en fonction des objectifs recherchés, d'un certain nombre d'outils parmi lesquels la courbe de concentration de Lorenz. Il s'agit, en fonction de l'écartement de la courbe de concentration par rapport à la droite d'équirépartition, de dire si une distribution est égalitaire (régulière) ou inégalitaire. Comme le montre bien la *figure 16*, la distribution des villages sur le territoire sénégalais est très agrégative. Environ 88% des surfaces concentrent seulement 50% des villages alors que l'autre moitié est concentrée sur

seulement 12% des surfaces. Ces dernières coïncident avec, d'une part, les hinterlands ruraux des villes les plus dynamiques du territoire et, d'autre part, avec la zone où l'on dispose de la plus forte concentration de villes. Ce qui permet d'envisager une corrélation spatiale entre le semis urbain et le semis rural.

Figure 16. Distribution des villages par surface (carreaux)



Cela dit, il faut ajouter que la forte polarisation rurale des villes du centre-ouest comparées à celles de l'intérieur tient pour une bonne partie à cette configuration agrégative, mais aussi à la proximité spatiale villes/campagnes. Les dynamiques urbaines et périurbaines qui caractérisent les villes de l'axe Dakar-Touba ne peuvent par ailleurs être comprises sans prendre en compte cet aspect.

IV.2.3 Proximité spatiale ville-campagne et polarisation des centres urbains ?

En géographie la notion de proximité renvoie globalement à trois dimensions (Raillat, 1998). Elle est dite :

- géographique, quand elle renvoie à l'espacement physique entre deux points de l'espace géographique,
- topologique, quand elle fait référence à une similarité de caractéristiques favorisée par le voisinage géographique,
- algébrique, lorsqu'elle renvoie à une communauté de normes institutionnelles et socio-spatiales.

Dans le cas présent, notre choix porte sur la proximité géographique.

IV.2.3.1 La persistance de la distance physique en géographie

Jugée moins préoccupante avec la révolution des transports et surtout rediscutée avec l'avènement des NTIC et d'Internet, la question de la distance physique en géographie semble pourtant loin d'être réglée. En tant que qualité relative de l'espace, la distance physique demeure encore une donnée fondamentale pour la compréhension des rapports entre lieux d'un système spatial. Dans les pays en développement où les moyens de déplacement sont encore réduits et peu diversifiés, où l'impact des NTIC sur la réduction de la distance et des pratiques de mobilités est loin d'être prouvé, le frein de la distance demeure une réalité. La distance y constitue encore l'un des facteurs essentiels de conditionnement des comportements spatiaux et de concurrence dans l'espace. Sa prise en compte a déjà permis de comprendre des irrégularités dans l'organisation des espaces nationaux pendant la période coloniale et dans la distribution spatiale des équipements. Au Sénégal par exemple, des analyses ont permis de constater une corrélation entre de nombreuses distributions spatiales (établissements humains, populations, équipements, etc.) et la distance au littoral. Aujourd'hui encore, l'effet de la distance sur les rapports entre lieux, mais aussi sur les choix de destination des individus qui fréquentent quotidiennement ces lieux est incontestable.

Partant ainsi de l'hypothèse selon laquelle la probabilité d'un individu d'aller d'un lieu X vers un lieu Y est, toutes choses égales par ailleurs, une fonction décroissante de la distance qui sépare ces deux lieux, l'objectif principal de cette démarche est de montrer

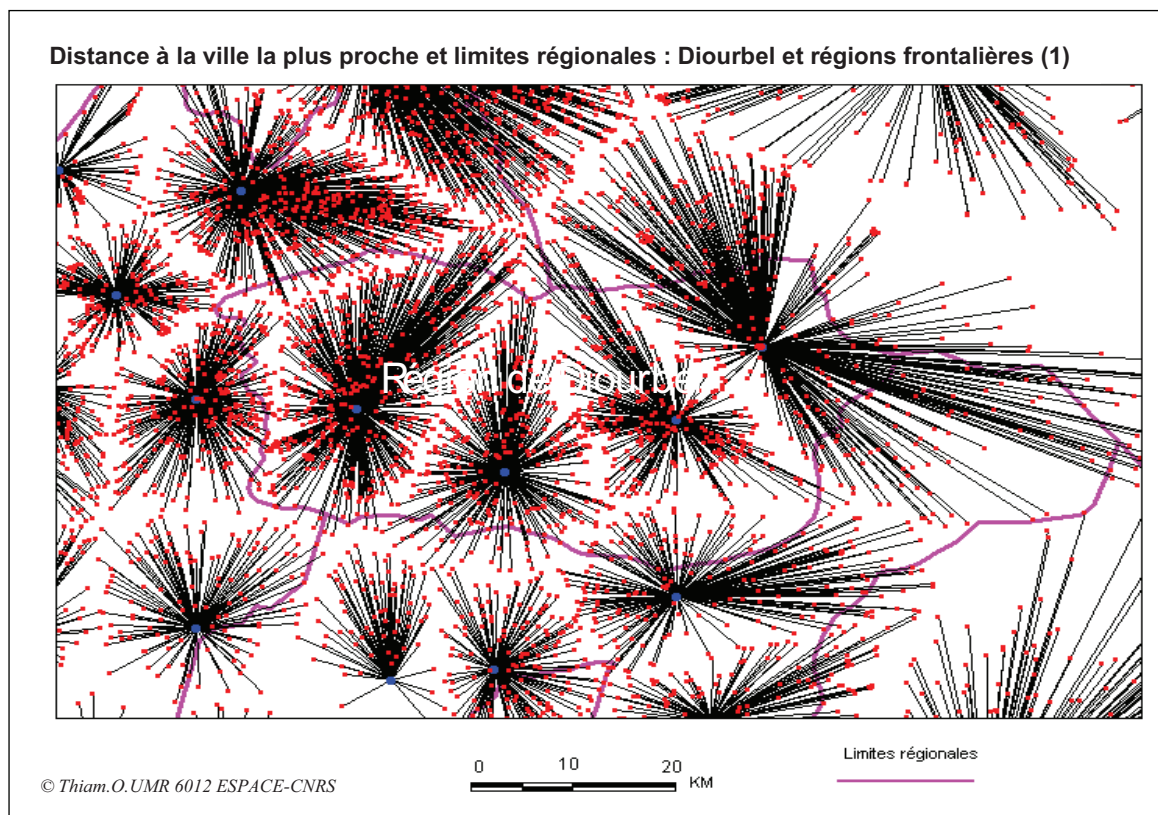
comment un système de réseaux d'établissements humains s'organise autour des villes en fonction de la distance de ceux-ci au centre urbain le plus proche. L'intérêt d'une telle démarche réside surtout dans le questionnement qu'elle peut susciter en matière d'aménagement territorial et d'organisation d'espaces fonctionnels entre villes et campagnes.

La distance utilisée est la distance euclidienne. Au Sénégal, l'absence d'obstacles physiques suffisamment contraignants (reliefs marqués, ramification hydrographiques denses, etc.) pour entraîner une forte sinuosité des réseaux physiques utilisés fait que les différences entre distances réelles et distances à vol d'oiseau sont parfois négligeables.

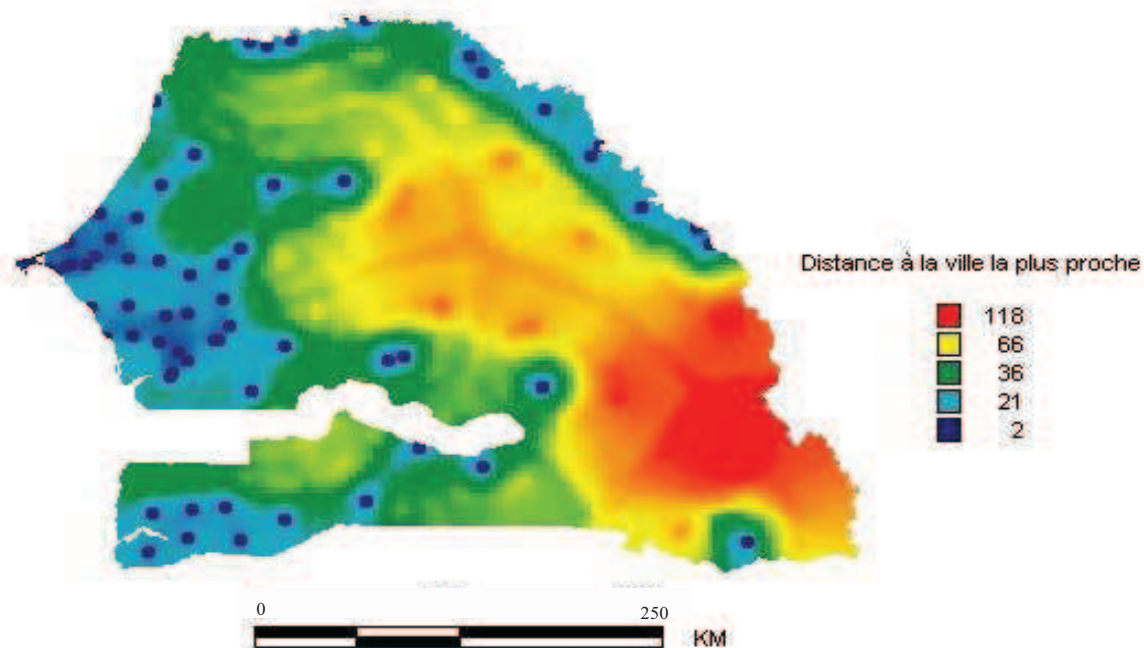
Précisons que cette distance est, comme toute autre distance d'ailleurs, très relative. Elle l'est d'autant plus qu'elle relève aussi de ce qu'en fait l'imaginaire socioculturel de l'espace dans lequel elle s'inscrit. Beaucoup plus qu'au décideur ou à l'aménageur, c'est aux populations elles-mêmes qui habitent cet espace et entretiennent des relations très étroites, voire sacrées, avec lui que revient en réalité la définition du proche et du lointain, du long et du court. Ainsi, l'objectivation de l'action humaine par les nouvelles méthodes que propose la géographie quantitative notamment (approche mathématique, analyse systémique, SIG etc.) ne saurait expliquer à elle seule et dans leur totalité les configurations spatiales issues de l'action de l'homme sur l'espace. Il est donc important de comprendre aussi comment l'esprit intervient dans le façonnement des rapports aux espaces « *puisque chaque rapport [...] véhicule des images et des notions qui non seulement les expriment, mais jouent le rôle de contraintes sociales servant à ordonner les gens et à trier les choses* » (Bailly et Ferras, 2001). Le propos n'est donc pas ici de tout expliquer par la distance physique. Il s'agit plutôt de montrer comment il est possible, par son intermédiaire, de lire l'espace, mais aussi d'explicitier l'impact qu'elle peut avoir sur la polarisation des milieux ruraux par les villes. Ainsi, la distance euclidienne offre ici une garantie suffisante pour permettre des analyses relativement fiables.

IV-II-3-2 Rapports entre distance physique, organisations et formes spatiales

Carte 24. Distance à la ville la plus proche



Distance à la ville la plus proche



Les distances calculées correspondent (*carte 24*) aux traits noirs reliant les points bleus (les villes) aux points rouges (les villages). Chaque trait relie un village à la ville la plus proche. Pour des raisons de lisibilité, nous avons choisi de zoomer sur une partie du pays pour mieux visualiser le résultat de cette mise en relation.

Ces cartes permettent de détecter des structures spatiales (couronnes, alignements ou regroupements de villages autour de certains centres) qui peuvent être interprétées comme l'expression d'un choix de localisation véritable puisque celles-ci se situent, lorsqu'elles sont vraiment nettes, à environ 10 kilomètres des centres auxquels les villages se rattachent. Dans la plupart des cas, il n'existe pas de conditions physiques particulières permettant de justifier de telles configurations. D'où l'intérêt de prendre en considération le critère de distance dans l'étude et la compréhension des systèmes de peuplement autour des lieux centraux.

Au-delà de son impact sur le pouvoir de polarisation des villes, la distance pose une question fondamentale : celle de son rôle dans la définition des politiques d'aménagement du territoire. En effet, la superposition avec la carte des limites régionales permet de voir que les villages ne se rattachent pas toujours aux villes des régions auxquelles ils appartiennent administrativement. Le principe de proximité géographique qui constitue l'un des critères fondamentaux qui légitiment le rattachement d'une localité à une unité administrative n'est pas toujours respecté. Pourtant sa prise en compte effective devrait jouer un rôle significatif dans les politiques de rapprochement entre centres administratifs et localités satellites.

La cartographie des distances calculées permet d'illustrer l'opposition est-ouest caractéristique du territoire sénégalais depuis la colonisation. En effet, la distance au centre le plus proche augmente d'Ouest (forte concentration d'établissements humains) en Est (semis plus clairsemé). La faiblesse de cette distance est l'un des éléments explicatifs de l'intensité des rapports entre villes et campagnes environnantes dans la partie Ouest et centre-ouest du Sénégal et explique la forte influence des centres de cette partie du pays sur leur environnement local et régional (forte mobilité quotidienne, migration temporaire intense).

Dans la partie est par contre, l'importance de cette distance constitue l'un des facteurs limitatifs des rapports entre villes et campagnes environnantes. Elle favorise des situations d'enclavement qui poussent certaines zones rurales à fréquenter davantage (dans

leurs activités quotidiennes) les centres des pays voisins que ceux du Sénégal pour accéder à des commerces et services courants.

IV.3 Réseau routier et distribution spatiale des villes au Sénégal : quel rapport ?

IV.3.1 Routes et densité du semis urbain

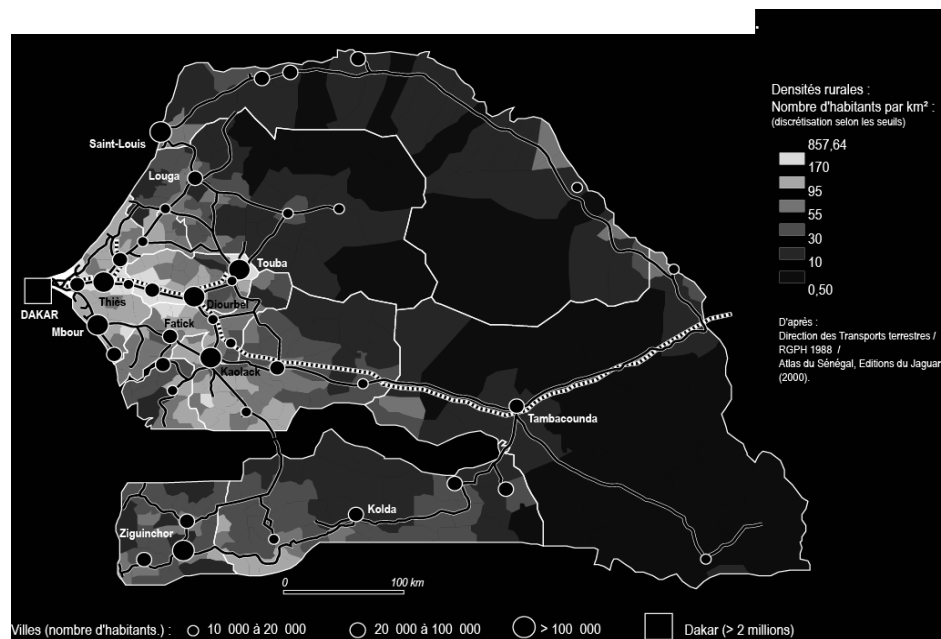
En géographie le rôle des réseaux territoriaux (routes, hydrographie, etc.) dans la distribution des établissements humains a été largement étudié. Dans maintes études, des géographes ont cherché et réussi à mettre en exergue la relation entre la distribution de semis de points (villes, villages, magasins de commerce, etc.) et le tracé de réseaux de toutes sortes (routiers, hydrographiques, etc.). En Afrique, cette logique n'est pas nouvelle. En effet, des études ont déjà mis en évidence la corrélation entre la distribution des grands centres urbains précoloniaux et le tracé des grandes voies du commerce transsaharien. Dans leur article consacré à « *la densification du semis de petites villes en Afrique de l'Ouest* », F. Moriconi-Ebrard et F. Giraut (1991) n'ont pas manqué de souligner le rôle structurant des réseaux routiers dans la mise en place des petits centres urbains notamment à partir des années 1960. De la même manière l'étude de P. Martin et M. Forriez déjà évoquée a bien montré le rapport entre la distribution des châteaux de la motte de Boves et le réseau de voies romaines (France). Les exemples peuvent être multipliés. Ce n'est donc pas un hasard si, au Sénégal, une bonne partie des villes du pays est localisée sur des axes routiers. Le rôle des axes routiers est d'autant plus déterminant aujourd'hui que l'on observe une sorte de hiérarchisation de l'intensité des dynamiques urbaines en fonction des catégories d'axes. En effet, les villes les plus dynamiques sont localisées sur les plus grands axes routiers, appelés aussi routes nationales. La grande route est aujourd'hui un facteur à la fois d'intégration et d'exclusion. En même temps qu'elle procure aux villes implantées le long de son tracé une activité importante, elle a contribué à la désaffectation, dans le temps, des centres urbains situés en dehors de celui-ci. L'extraordinaire dynamique que connaissent les villes de l'axe routier Dakar-Touba est en grande partie liée à la présence de celui-ci. On est passé d'une « *civilisation du rail* » à une « *culture de la route* ». Pour certains auteurs, l'opposition Est-Ouest qui caractérise le Sénégal sur tous les plans, et sur le plan de la dynamique urbaine notamment, est, dans une certaine mesure imputable à la distribution du réseau routier plus dense et plus structurant à l'Ouest qu'à

l'Est. La route est aujourd'hui (pour les villes de la partie centre-ouest du pays notamment) ce que le rail a été jusqu'aux années 1960.

IV.3.2 Routes et densités du semis rural

La route semble jouer aussi un rôle restructurant dans la répartition des densités rurales. En effet, les plus fortes densités rurales sont localisées le long des axes routiers et des principaux axes routiers notamment où il y a les plus fortes concentrations urbaines. Il semble exister une très forte corrélation entre les densités rurales et la densité du réseau routier. La *Carte 25* réalisée par Lesourd et Nino (2006) en est parfaitement révélatrice. Ces densités qui se répartissent selon un gradient Ouest-Est suivent la densité du réseau routier principal. Près de 50% des villages du pays sont situés à une distance inférieure ou égale à 2 km de celui-ci.

Carte 25. Réseau routier revêtu, voies ferrées, réseau urbain et densités rurales en 2000



Une analyse plus approfondie permet de montrer qu'il existe une parfaite relation entre densité urbaine et densité du réseau routier.

IV.4 Dakar et le « désert sénégalais » : permanences et rupture

IV.4.1 Taille des villes et basculement hiérarchique : une lecture spatiale de la forme de la courbe rang-taille

A l'instar du système urbain sous-régional, le système urbain sénégalais a connu des évolutions notables au cours des trois dernières décennies du XX^e siècle. Les modèles construits à partir des données des recensements montrent un réel changement de tendance dans la hiérarchie du système urbain. Cependant, il faudra attendre le début des années 2000 pour voir une nette reconfiguration. En effet, cette période marque une nette perturbation de la hiérarchie urbaine traditionnelle avec notamment des changements de rang spectaculaires. A ce propos, l'exemple de l'évolution dans la hiérarchie urbaine d'une ville comme Touba est tout à fait édifiant. Avec seulement 29 634 habitants en 1976, cette ville est aujourd'hui devenue la deuxième du pays derrière l'agglomération dakaroise avec 500 000 habitants environ.

La dynamique du système urbain sénégalais est assez particulière. Avec l'ajustement de type puissance¹⁶ la pente de la droite passe de $-1,17$ en 1976 à $-1,20$ en 1988 pour retomber à $-1,17$ en 2000. Les coefficients de courbure (cc) sont tous négatifs. Ils traduisent une relative homogénéité des tailles au niveau des villes de rang faible (1, 2, 3...) et le contraire au niveau des rangs plus élevés. L'interprétation de leur valeur au cours du temps donne des informations très intéressantes. En effet, sa valeur en 1988 traduit beaucoup plus le démarrage de la montée de la ville de Touba dans la hiérarchie qu'un tassement généralisé de la croissance urbaine. La valeur du coefficient de courbure (cc) qui tend davantage vers zéro en 2002 traduit la montée plus forte de cette agglomération (tendance donc vers une bicéphalie), mais aussi la faible part des petites localités érigées en communes à partir des années 1990. La ville de Touba passe du 10^{ème} rang en 1976 au 2^e rang en 2000 en étant au 5^e rang en 1988. Ainsi, le Sénégal tendrait-il vers un système urbain bicéphale dominé par Dakar et Touba, réduisant considérablement l'importance des villes comme Thiès, Kaolack et Saint-Louis qui ont néanmoins une croissance assez élevée.

¹⁶ Pour le mode de calcul et la signification de ces indicateurs, voir partie I.

Figure 17. Ajustement puissance de départ

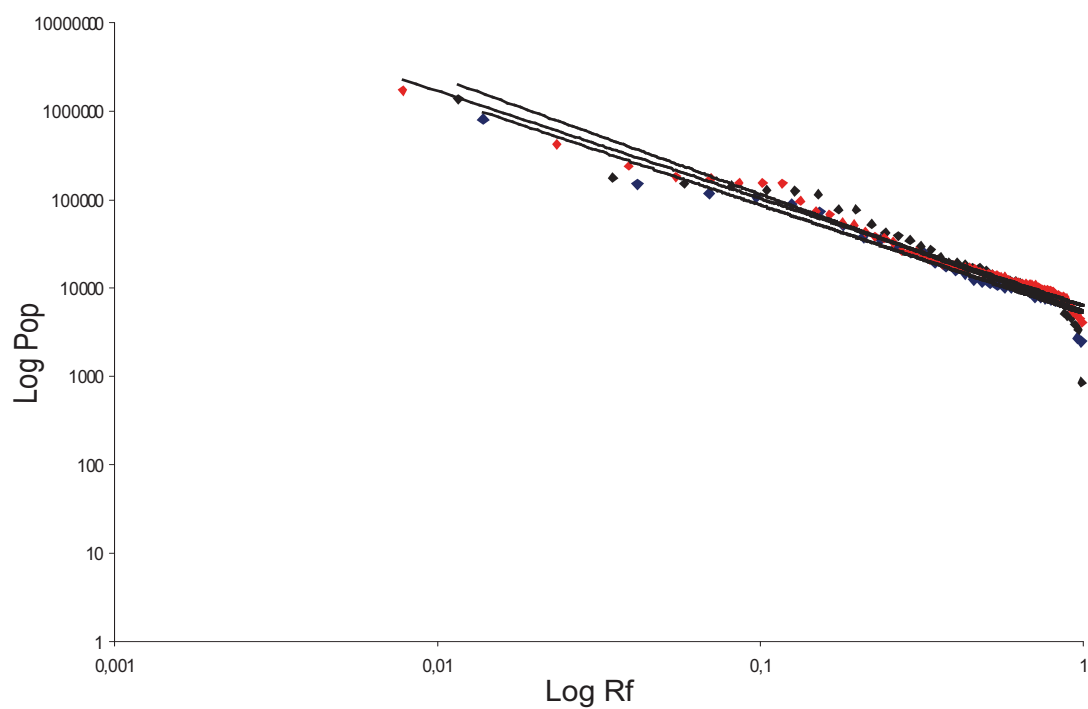


Figure 18. Ajustements parétiens (puissance)

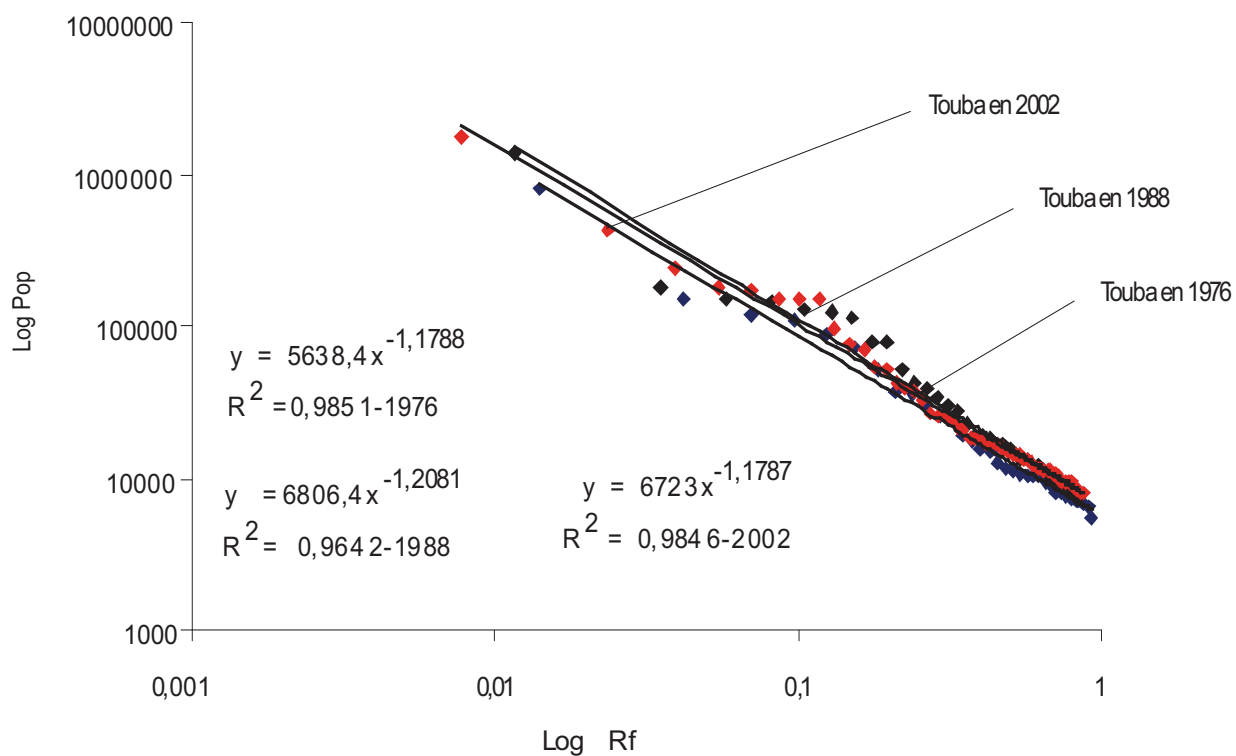
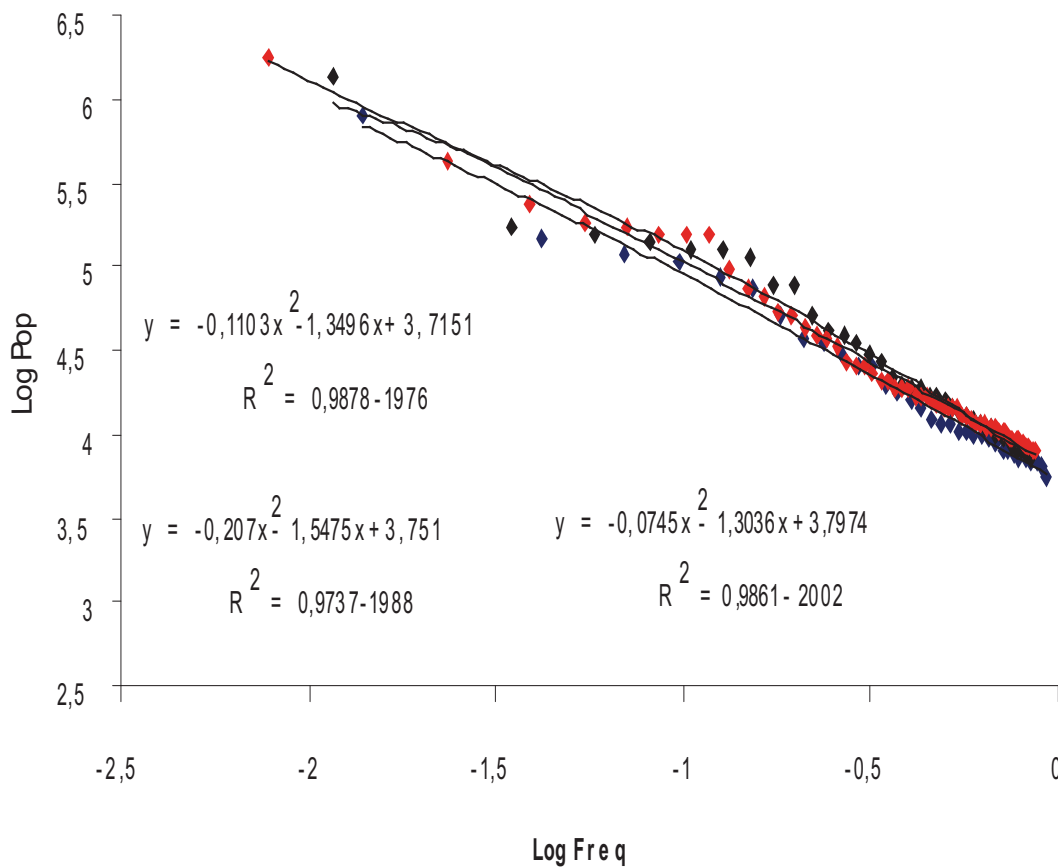


Figure 19. Ajustements polynomiaux



Il est possible d'interpréter spatialement la forme graphique de la distribution rang-taille. La modélisation graphique proposée par E. Gloersen (2003) est à ce propos très pertinente. Il distingue en effet le système urbain avec une courbe à faible pente et à forte connectivité spatiale (polycentrisme) et le système urbain avec une courbe à forte pente et à faible connectivité spatiale (monocentrisme). Cependant, ce modèle n'est pas applicable à tous les systèmes urbains. S'il permet de décrire des systèmes urbains nationaux (donc relativement intégrés), la loi rang-taille n'est pas forcément applicable à des systèmes plus larges. En effet,

« les populations appartenant à un même Etat présentent [...] souvent des caractéristiques démographiques de niveau et de formes, des évolutions qui tendent à les différencier des autres Etats relevant d'un même champ politique supranational, ce qui s'explique par l'intensité des migrations internes et des échanges de toutes natures qui se produisent à l'intérieur d'un même Etat, et l'application de décisions politiques qui

touchent simultanément les populations soumises à l'autorité d'un même Etat » (Moriconi-Ebrard, 1993). Une telle démarche sous-entend en fait des rapports de subordination fondamentalement politique, les relations d'ordre économique étant organisées en fonction de ceux-ci.

F. Moriconi-Ebrard (1993) voit même dans la forme statistique de la distribution des villes de certains systèmes la traduction spatiale d'un système de gouvernement à la fois politique et économique. Ainsi, on peut distinguer les systèmes urbains des pays à économie planifiée et ceux des pays à économie libérale. C'est ce qu'il appelle les facteurs de non-linéarité de la distribution rang-taille. Selon lui en effet,

« la manière la plus simple de décrire les irrégularités que l'on observe dans les distributions consiste à considérer les pays où l'on sait que la croissance urbaine a été contrainte par des forces extérieures au mécanisme d'autorégulation que l'on pourrait observer dans un système où la distribution ne dépendrait que d'un processus de croissance homogène, c'est-à-dire localement aléatoire » F. Moriconi-Ebrard (1993).

Dans les pays en développement où l'urbanisation est dans la plupart des cas l'œuvre de la politique coloniale d'organisation de l'espace dans les colonies (politique connue pour ses logiques dirigistes), une telle démarche peut s'avérer pertinente. Dans les colonies francophones notamment la politique du « *direct rule* » n'a laissé presque aucune chance à la constitution d'un système urbain équilibré; d'où le syndrome de macrocéphalie tant dénoncée jusque récemment.

Il est possible de continuer à avoir une lecture politique de la distribution statistique des villes sénégalaises en 1976, 1988 et 2000. La configuration assez stable reflète une certaine continuité avec la logique coloniale d'organisation de l'espace. Certes les changements de rang intervenus notamment au cours de la période récente témoignent incontestablement d'une réelle dynamique locale (dynamique à mettre surtout à l'actif des centres du centre-Ouest). Mais celle-ci est loin d'être l'expression d'une volonté politique en faveur d'un renversement de la tendance initiale. Les explications sont donc à rechercher ailleurs et dans la logique spontanée surtout.

IV.4.2 L'approche centrographique : pour une lecture spatialisée de la dynamique de la démographie urbaine

La centrographie comme outil d'analyse d'une distribution spatiale constitue un procédé intéressant, d'autant plus intéressant que l'analyse porte sur l'évolution de cette distribution dans le temps. Pour ce faire, deux indicateurs sont généralement utilisés : le point moyen non pondéré et le point moyen pondéré. Ils sont donnés par les expressions mathématiques suivantes (d'après Claude Grasland) :

Centre moyen non pondéré (G)

Centre moyen pondéré (GP)

où

$$G(mX, mY) = \begin{cases} mX = \frac{1}{N} \sum_{i=1}^N x_i \\ mY = \frac{1}{N} \sum_{i=1}^N y_i \end{cases} \quad G_p(mX_p, mY_p) = \begin{cases} mX_p = \frac{1}{N} \sum_{i=1}^N P_i x_i / \sum_{i=1}^N P_i \\ mY_p = \frac{1}{N} \sum_{i=1}^N P_i y_i / \sum_{i=1}^N P_i \end{cases}$$

X_i est la coordonnée en X du point i

Y_i est la coordonnée en Y du point i

mX_p est la moyenne des coordonnées en X

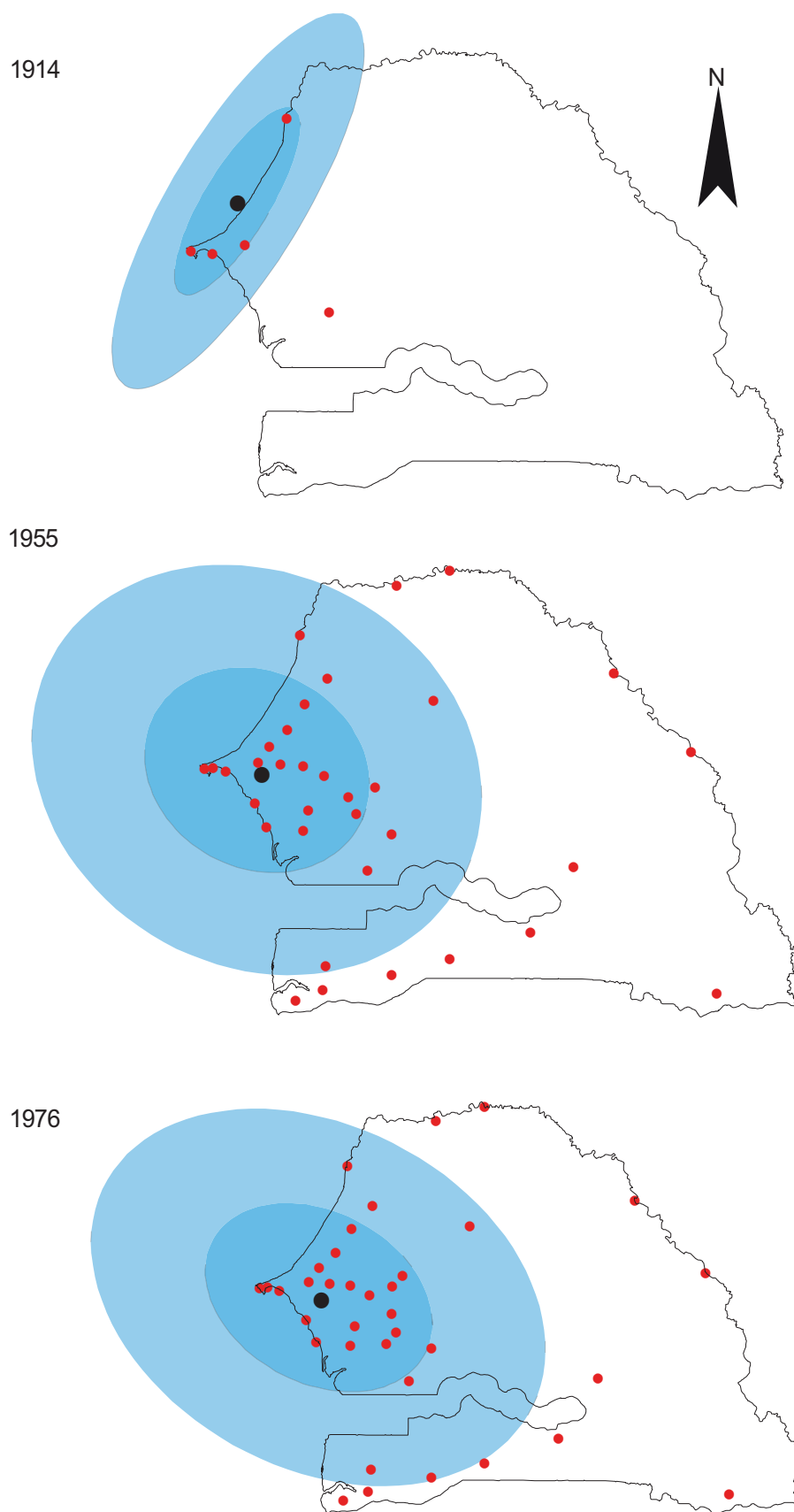
mY_p est la moyenne des coordonnées en Y

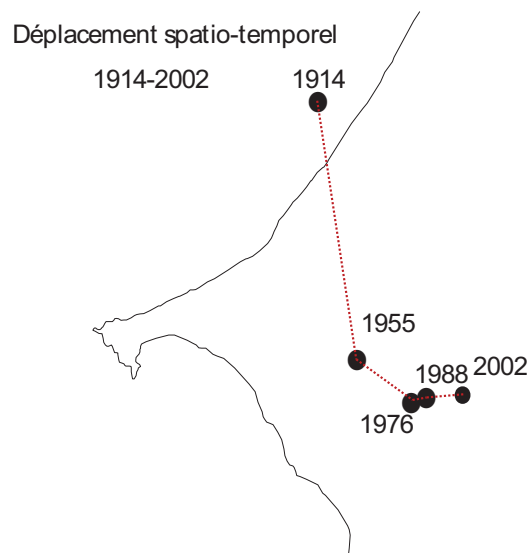
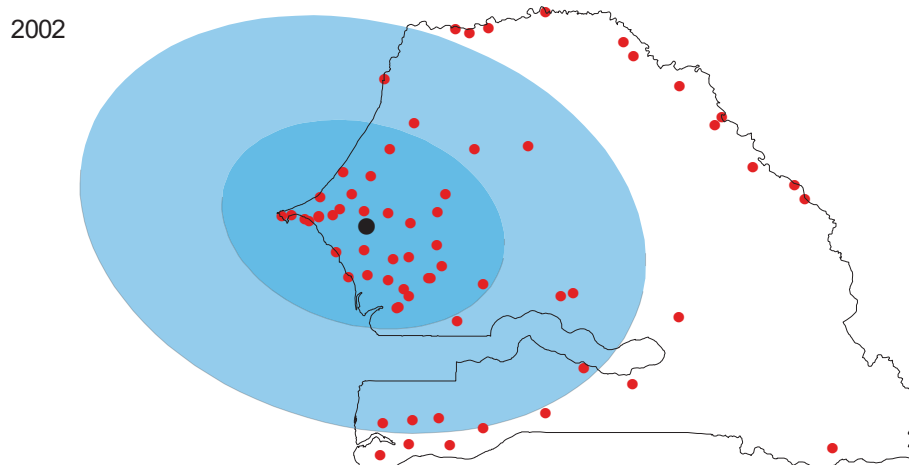
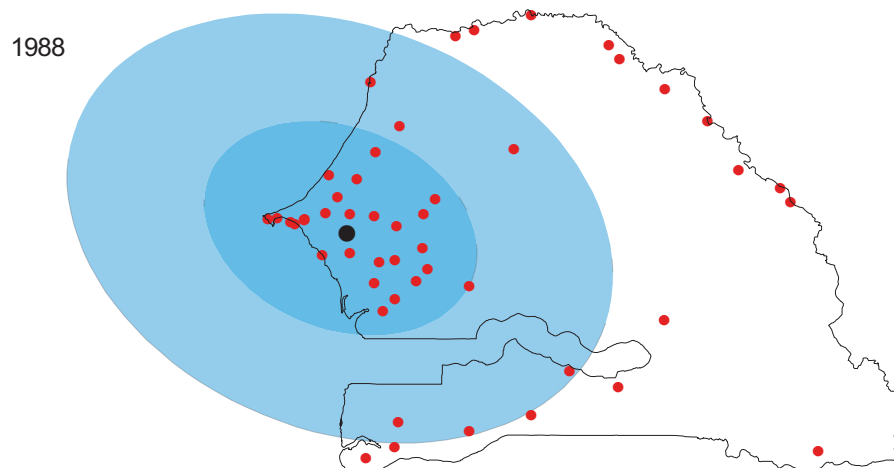
P_i est la population de i

i est une ville

La différence entre les deux indicateurs est nette. Alors que le premier ne prend en considération que les valeurs des coordonnées des différents points, le second va plus loin. En effet, il permet de prendre en compte dans le calcul des coordonnées du point moyen, appelé ici centre de gravité démographique de la population urbaine, la masse démographique de chacun des points considérés (ici les villes du Sénégal). Il permet ainsi de juger de l'organisation, dans l'espace, de l'équilibre des forces en place. C'est donc le point moyen pondéré qui est choisi ici pour évaluer globalement la répartition spatiale de la population urbaine à cinq dates : 1914, 1955, 1976, 1988 et 2002.

Carte 26. Centrographie de la démographie urbaine (1914-2002)





Source : DPS/Dakar

©Thiam.O.UMR6012 ESPACE CNRS

**Tableau 9. Dimensions des ellipses de déviation standard :
surface et périmètre**

Années	Périmètre (km)	Surface (km ²)
1914	1 040	54 490
1955	1 484	172 800
1976	1 564	185 500
1988	1597	195 100
2002	1651	207 600

IV.4.2.1 Analyse des résultats issus de l'approche centrographique

Appliquée au système urbain sénégalais, la méthode centrographique donne des résultats très intéressants. En effet, on constate que le centre de gravité de la population urbaine a migré de la côte atlantique vers l'intérieur du pays avec deux principales phases. De 1914 à 1955, il a migré d'une soixantaine de kilomètres. Entre 1988 et 2002, cette distance a été d'une dizaine de kilomètres environ. Ce dernier rebond peut paraître insignifiant par rapport au mouvement de 1914-1955. Pourtant, il montre un véritablement renversement de tendance de la distribution de la démographie urbaine, d'autant plus qu'en 2002 Dakar et son agglomération représentaient, hormis Rufisque et les différentes communes de l'espace Dakar-Thiès, 43% de la population urbaine du pays. Ce déplacement s'explique pour deux raisons au moins. La première est le boom démographique important de certaines villes de l'intérieur dont principalement la ville de Touba. La deuxième est l'augmentation du nombre de petites villes. Le centre de gravité s'est déplacé, au cours de cette période selon un axe et une direction Ouest-Est entièrement inscrit dans la zone de l'ancien bassin arachidier. Cette migration est donc révélatrice certes d'une dynamique d'ensemble, mais est essentiellement orchestrée par les villes du centre-Ouest. La population urbaine se distribue désormais dans toutes les directions comme en témoignent les ellipses de déviation standard qui s'étirent à la fois horizontalement et verticalement. Cette évolution est à l'opposé de celle du début du siècle où la population urbaine essentiellement dominée par Dakar et Rufisque, se distribuait suivant un axe oblique Dakar-Saint-Louis (ellipse oblique).

Précisons que le fait que le centre de gravité soit situé, en 1904, en mer ne correspond pas à une réalité géographique. C'est un biais statistique au même titre que le fait que certaines ellipses aient tendance à s'étendre sur l'espace maritime. Cet aspect

constitue l'une des limites de la méthode puisqu'on a parfois du mal à contrôler d'une part la position du centre de gravité qui, en plus des coordonnées géographiques, obéit au rapport de force entre poids des différents points (ici les villes) et d'autre part l'étendue des ellipses proportionnelle à la variance des latitudes et des longitudes.

Une autre limite est représentée par le fait que l'approche centrographique ne permet pas de savoir les mécanismes qui sous-tendent la migration du centre de gravité. Est-ce dû au déclin de certains centres au profit d'autres ? Ou est-ce tout simplement lié à une dynamique interne (accroissement naturel, migration locale) des centres qui semblent en être la cause ?

IV.5 Migrations interrégionales et intra-régionales au Sénégal : tendances récentes et impact sur la configuration du système urbain

L'impact des migrations sur l'orientation et le façonnement des processus territoriaux et de l'urbanisation n'est plus à démontrer. L'objectif des lignes qui suivent est plutôt de dire comment cet impact a évolué aussi bien dans le temps que dans l'espace et de dire, en proposant un certain nombre d'hypothèses, quel pourrait être le rôle des migrations dans les dynamiques futures des territoires.

Pour faire l'analyse géographique des phénomènes migratoires, les géographes procèdent généralement selon deux approches : une approche spatiale (analyse gravitaire, cartographie des flux) et une approche quantitative avec des données à référence spatiale (pourcentages, indices...).

IV.5.2 Les migrations régionales : analyse quantitative et spatiale

Dans cette analyse, c'est donc la seconde approche qui a été retenue. Il s'agit de s'intéresser à la manière dont les migrations participent, quantitativement considérées, à la dynamique spatio-temporelle des espaces et des territoires. En effet, vu la nature des données dont nous disposons (unités spatiales en nombre limité, distance euclidienne entre unités spatiales peu pertinente...), une modélisation gravitaire semble peu opérationnelle. Cela dit, l'influence combinée du poids démographique et de la distance physique sur le volume des flux migratoires reste incontestable. Par rapport à la distance surtout, une analyse comparée des matrices origine-destination de 1960, 1971, 1988, et 2002 a permis

d'apprécier son impact sur les volumes générés dans le cadre des migrations inter-régionales. Son impact est d'autant plus visible que les migrations s'orientent vers Dakar et sa région qui constituent, jusqu'au début des années 1980, les principales destinations. On peut constater, avec les matrices de 1960 et de 1971 que le nombre d'émigrants en direction de la région de Dakar décroît au fur et à mesure que l'on s'éloigne de celle-ci. Ainsi, les régions qui ont le plus envoyé de personnes à Dakar sont celles de Thiès (plus proche avec 35 840 migrants en 1960 et 59 769 en 1971), celle de Diourbel avec 32 560 migrants en 1960 et 59 809 en 1971. Elles sont suivies par la région de Kaolack avec 14 840 migrants en 1960 et 37 852 en 1971. Les régions dont le volume de personnes mobilisées en direction de Dakar est le plus petit sont celle de la Casamance (actuelles régions de Kolada et de Ziguinchor) et du Sénégal oriental (actuelle région de Tambacounda). Ce sont aussi les deux régions les plus éloignées de la région de Dakar. Le cas exceptionnel de la région du Fleuve qui, malgré sa distance relativement grande à Dakar, vient avant la région de Diourbel pour 1960, s'explique sans doute par l'antériorité de ses rapports avec Dakar. Rappelons que Saint-Louis, qui en est la capitale régionale, était la capitale du Sénégal sous l'administration coloniale, ce qui lui a valu des rapports privilégiés avec la nouvelle capitale et une desserte, en matière de transport, bonne.

Cet impact de la distance se retrouve dans le cadre des migrations entre régions de l'intérieur. Ainsi, la région de Diourbel (région la plus proche de Thiès si on considère les capitales régionales) est celle qui a émis le plus de migrants en direction de Thiès en 1960. Les régions de Casamance et du Sénégal oriental, les deux régions les plus éloignées de Thiès sont ainsi celles qui ont émis le moins d'émigrants vers cette ville.

Cependant, l'impact de la distance semble évoluer avec le temps. En effet, l'analyse des matrices des années 1988 et 2002 permet de constater une autre logique. Les régions qui ont, jusqu'en 1970, envoyé le moins de personnes à Dakar rivalisent désormais avec celles de l'intérieur. Ainsi, la région de Ziguinchor a envoyé 52 866 migrants contre 40 479 pour celle de Kaolack par exemple. Cette évolution n'a rien d'étonnant. En effet, avec le développement du réseau routier national ainsi que celle des moyens de transport, l'influence de la capitale nationale a tendance à s'étendre activement sur tout le territoire national. L'orientation et le volume des flux migratoires semblent de moins en moins obéir à une logique centre-périphérie guidée, pour une part, par les contraintes de la distance physique, qu'à un système de rapports préférentiels fondés sur les opportunités offertes par

les lieux de destination. Et c'est justement cette nouvelle donne qui fait toute la force des régions ouest-centrales (Dakar, Thiès et Diourbel) qui concentrent l'essentiel des opportunités socio-économiques.

Au Sénégal comme dans la plupart des pays d'Afrique occidentale, la recomposition spatiale des schémas migratoires a beaucoup déterminé l'urbanisation récente. Les migrations prenant de plus en plus un caractère définitif, le leur avec la croissance urbaine est devenu plus évident. Désormais, l'avenir des villes s'analyse sous l'angle de la configuration spatiale des mouvements migratoires. La question de ce lien est aujourd'hui une priorité politique. L'enquête intitulée « *Migrations et urbanisation* »¹⁷ organisée en 1993 dans l'ensemble de la région ouest-africaine en est particulièrement révélatrice.

Au Sénégal, la question migratoire peut s'apprécier à deux échelles : l'échelle inter-régionale et l'échelle intra-régionale. Concernant la première, l'analyse des statistiques migratoires oppose deux types de profils : des régions qui continuent à se vider et des régions de plus en plus attractives. Dans le premier profil, se retrouvent essentiellement logées les régions périphériques comme l'ancienne région du fleuve (actuelles régions de Saint-Louis et de Matam) ou la région de Tambacounda. A celles-ci, on peut ajouter la région de Louga qui connaît une forte émigration depuis une vingtaine d'années.

Le deuxième profil concerne des régions comme celles de Dakar, Thiès, Diourbel et Kaolack. Pour les régions de l'axe Dakar-Touba, elles ne font que confirmer l'exceptionnel pouvoir d'attraction qu'elles ont toujours eu dans le cadre des migrations saisonnières. Dans une étude réalisée en 1975, I. Rock souligne que « [...] *ces mouvements s'articulent essentiellement sur le grand axe routier qui relie la région mouride au Cap Vert : les petites villes de l'axe Touba-M'Backé-Diourbel et Dakar retiennent une partie des saisonniers. L'accueil est ancré sur les centres urbains de Touba et M'Backé, les plus proches, puis Thiès et enfin Dakar* ».

L'échelle intra-régionale oppose deux schémas migratoires : un schéma dans lequel l'essentiel des flux migratoires continue d'être capté par le département dans lequel est

¹⁷ Enquêtes RUMÉAO, 1993.

localisée la capitale régionale (et par la ou les villes de ce département) et un autre dans lequel on assiste à un étalement de plus en plus important des flux.

Le premier schéma concerne essentiellement les régions périphériques (Saint-Louis, Ziguinchor, Matam, Tambacounda).

Tableau 10. Part du chef-lieu de département dans les migrations intra- régionales en 2002

<i>Part dans la migration intra régionale</i>	<i>Chefs-lieux Départements</i>
78%	<i>Tambacounda</i>
72%	<i>Ziguinchor</i>
70%	<i>Matam</i>
51%	<i>Saint-Louis</i>
49%	<i>Kaolack</i>
44%	<i>Thiès</i>
44%	<i>Kolda</i>
34%	<i>Louga</i>
28%	<i>Fatick</i>
15%	<i>Dakar</i>
12%	<i>Diourbel</i>

Source : RGPH2002

Le second schéma concerne essentiellement les régions ouest-centrales de Dakar, Thiès et Diourbel dans lesquelles les changements de tendances sont très nets. La comparaison des données de 2002 avec celles de l'EMUS de 1993 permet de voir que dans ces régions le pourcentage de migrants capté par le département central a considérablement diminué au profit des autres départements. Ainsi, la part du département de Dakar est passée de 49,5 en 1993 % à 15% en 2002 et c'est Pikine qui a le plus bénéficié de ce renversement de tendance. Sa part passe en effet de 39,64 % en 1993 à 66,99% en 2002. D'où l'explosion des effectifs démographiques constatée au niveau du département durant cette dernière décennie. De la même manière, le département de Diourbel a vu sa part chuter considérablement au profit du département de Mbacké dont le pourcentage d'immigrants intra-régionaux passe de 52,57 en 1993 à 82,63 % en 2002. Ce schéma peut

être interprété de deux manières : il peut être révélateur d'un processus de renforcement et de redistribution des facteurs de centralité, qu'elles soient politiques, économiques, culturelles ou symboliques ; ou d'un tassement généralisé des opportunités de toutes sortes et notamment de celles liées à l'emploi et à la quête de revenus.

CONCLUSION CHAPITRE IV

Les modalités de mise en place du réseau urbain sénégalais reflètent bien l'importance de l'empreinte extérieure dans la création urbaine. La concentration des villes à l'Ouest et des grandes villes surtout, la nette superposition entre semis urbain et densités rurales dans cette partie du pays, l'étroite coïncidence entre grandes voies de communication et grandes concentrations urbaines sont autant d'éléments qui rappellent la logique coloniale d'organisation de l'espace. L'exploitation des ressources du pays, la promotion de la culture arachidière, une volonté continue de contrôle territorial ont déterminé la mise en place d'une politique dirigiste dont l'impact se fait sentir jusqu'à maintenant. Cependant, avec l'apparition depuis quelques décennies d'un nouveau modèle d'urbanisation essentiellement fondé sur des initiatives spontanées et principalement entretenues par les villes religieuses, le réseau urbain traditionnel tend vers une nouvelle configuration. Celle-ci se manifeste notamment par l'apparition de nouvelles alliances à la fois inter-urbaines et inter-régionales. L'axe Dakar-Touba en est une parfaite illustration.