

SOMMAIRE

REMERCIEMENT

INTRODUCTION GENERALE

PREMIERE PARTIE : CADRE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE

CHAPITRE I : CADRE THEORIQUE

CHAPITRE II : CADRE METHODOLOGIQUE

DEUXIEME PARTIE : APERCU DE L'ESPACE PERIURBAIN ET FACTEURS D'URBANISATION

CHAPITRE I : APERCU DE L'ESPACE PERIURBAIN

CHAPITRE II : LES FACTEURS DE L'EXTENSION DANS L'ESPACE PERIPHERIQUE

TROISIEME PARTIE : LES CONSEQUENCES DE LA CROISSANCE URBAINE

CHAPITRE I : LES DISPARITES D'ACCES AUX RESEAUX DE DISTRIBUTION

CHAPITRE II : LES PROBLEMES LIEES A L'ASSANISSEMENT ET A LA MOBILITE

CONCLUSION GENERALE

BIBLIOGRAPHIE

TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENT

« Pourtant, au moment où le globe s'urbanise à une vitesse accélérée et où l'essentiel sinon la totalité des leviers de commande du monde sont d'essence urbaine, la géographie spécialisée dans le domaine des villes ne peut être absente ni de l'observation ni de la réflexion pluridisciplinaire relative au devenir de la surface de la Terre »¹.

Les études sur la ville de Dakar et sa périphérie sont nombreuses, depuis les années 1970 il y a eu une prolifération de thèses, de mémoires et de recherches sur la croissance, les dynamiques et les formes d'occupation de la ville. Notre regard s'est porté sur Yeumbeul située à la périphérie de la ville et village lébou n'ayant subi aucun aménagement, ni même une planification. Elle s'est peuplée suite à la création de Pikine. La particularité de Yeumbeul est d'être un village avant d'être insérée dans le département de Pikine et scindée en deux communes d'arrondissement après la politique de régionalisation en 1996. L'évolution rapide de la population de Yeumbeul sans une évolution spatiale suscite des interrogations. Mais aussi le manque de services sociaux de base (accès à l'eau, électricité, transport, assainissement etc.) n'empêche pas la progression urbaine dans la périphérie même avec les inondations qui deviennent de plus en plus fréquentes.

On ne peut pas faire ce travail sans remercier ceux qui nous ont soutenus de près ou de loin. Mes remerciements vont tous d'abord à ma mère, sans elle je ne serai jamais arrivé là où j'en suis. Elle m'a toujours encouragée, soutenue et conseillée. Tu as toujours été une bonne mère pour nous. Mes parents, frères, soeurs et amis, pour tout ce qu'ils ont fait pour moi ;

- A Mr AMADOU DIOP qui a bien voulu nous encadrer, à Mr Abou Dia et tout le personnel du GERAD ;
- A tous les professeurs du département de géographie plus particulièrement aux docteurs Ibrahima Sylla et Mame Cheick Ngom ;
- A mes camarades de promotion, avec qui j'ai partagé, pendant tous ces moments, le même idéal ;

¹Gabriel Wackermann, Géographie urbaine, Ellipses Edition Marketing S.A, 239 pages

- A Monsieur Talla Fall secrétaire municipal de Yeumbeul Nord, Mme Béye secrétaire municipal de Yeumbeul Sud et Mr Moussé Diop petit fils de Moussé Allé Diop et conseiller municipal dans la commune d'arrondissement de Yeumbeul Sud pour leur disponibilité et les éclairages qu'ils ont bien voulu nous apporter ;
 - Au personnel du service cadastre de Pikine
 - Et mention spéciale à M. Mamadou Bane qui m'a été d'une aide inestimable ;
 - A Mr Ibrahima Ndiaye de la DTGC
- Aux uns et aux autres, nous exprimons notre profonde gratitude.

INTRODUCTION GENERALE

Le fait le plus marquant dans le monde depuis la révolution industrielle est la transformation des villes. De villes faiblement habitées, on est passé à des villes millionnaires. Cette situation ne s'est pas estompée jusqu'à aboutir de nos jours à des proportions inquiétantes. De nombreux sommets se sont tenus pour parler du devenir des villes et de leur durabilité depuis la publication du rapport de Brundtland. En effet la population mondiale en 2006 était de 6,6² milliards, dont la moitié vivait en ville. L'augmentation du nombre des citadins s'explique par l'opportunité que les villes offrent à ces derniers.

La présence des villes n'est pas un phénomène récent, seulement elles ont beaucoup évolué au cours des siècles, apportant de nouvelles fonctions par rapport à celles qui leurs étaient jadis destinées. Durant l'antiquité, les villes avaient des fonctions militaires, commerciales. Mais c'est par la suite que d'autres fonctions de la ville ont vu le jour, telles que les fonctions administrative, économique, juridique, industrielle etc. En effet le développement industriel a été le moteur de ce changement.

Au XIXe siècle, l'essor de la révolution industrielle en Europe a donné un autre sens, un tournant nouveau à la vocation de la ville. Pendant longtemps les gens y venaient simplement pour des échanges commerciaux. Au cours de ces derniers siècles, la situation s'est renversée. Maintenant c'est plus pour des raisons économiques que les gens viennent en ville. C'est dans cette logique que s'inscrivent les villes d'Afrique. Contrairement à ce qui s'est passé en Europe, cette urbanisation se fait sans développement industriel.

Le phénomène urbain qui a gagné les villes africaines résulte de l'héritage qu'ils ont reçu des colonisateurs. « *S'il est vrai que l'existence de villes est un phénomène très ancien en Afrique c'est néanmoins la colonisation qui lui a imprimé le caractère qu'elle connaît encore de nos jours. Les grandes villes actuelles ont été fondées dans des sites choisis en fonction de considérations liées aux besoins de la colonisation* ».³

² Rapport de l'ONU sur la population mondiale en 2006.

³ <http://www.fao.org/docrep/003/X6988F/x6988f07.htm#TopOfPage>: « Chapitre 2 : L'urbanisation en Afrique » ; Date de consultation : mercredi 12 septembre 2012 à 12H50

Au Sénégal toute l'économie du pays est concentrée dans la seule ville de Dakar⁴ qui est la capitale, c'est également le centre de distribution de tous les biens et services. La croissance urbaine notée à Dakar (la ville primatale) est la conséquence du fait qu'elle accumule la richesse nationale, elle attire tous les investissements. Le centre de la ville n'ayant plus de place, les nouveaux arrivants se sont installés dans les zones périphériques de la capitale.

L'extension des villes africaines s'est faite selon Pierre Merlin (2000) «*de façon spontanée et précaire avec le développement de bidonvilles sur des terrains appartenant à l'Etat ou achetés à des lotisseurs privés et vers les périphéries et autres espaces qui naguère étaient plus ou moins naturels ou à vocation agricole*»⁵. L'on se demande pourquoi compte tenu des difficultés rencontrées dans la zone périphérique les migrants préfèrent y habiter ? Pour répondre à cette question, notons que les conséquences de la crise agricole des années 1970 continuent à se manifester jusqu'à nos jours. En effet, le monde rural dépourvu d'activités génératrices de revenu ne laisse aucune chance à ses populations. Rappelons que la majeure partie des migrants sont des jeunes. Ces derniers ambitieux sont à la quête de meilleures conditions de vie. La sécheresse qui a frappé le monde rural, le manque d'infrastructures de bases dans les campagnes, l'oisiveté qui sévit dans ces zones sont entre autres les principales causes de la ruée vers les villes.

Ceci nous permet de mettre en évidence la croissance d'une zone périphérique de la banlieue dakaroise Yeumbeul en l'occurrence. Après avoir problématisé notre sujet de recherche qui regroupe le contexte de la croissance et la justification, évoquer les méthodes utilisés pour mener à bien notre travail. On s'est fixé comme objectifs d'étudier les facteurs et les conséquences de la croissance dans la périphérie et plus particulièrement à Yeumbeul. Donc on a développé deux parties qui portent chacune sur un objectif spécifique.

⁴ En Afrique de l'Ouest on peut noter que les systèmes urbains s'organisent et fonctionnent à partir des capitales nationales. En effet, ces sites qui ont été privilégiés dans l'implantation dominante suivante : d'un côté, une capitale au rôle exorbitant et dotée de pouvoir de décision politique et économique étendu et, de l'autre, un maillage urbain disparate incapable d'assurer un encadrement régional cohérent. (Amadou Diop, *Enjeux urbains et développement territorial en Afrique contemporaine*, Edition Karthala, 2008, 176 pages).

⁵Pierre Merlin citée par Aminata Diop, **Dynamique de l'occupation sol dans des Niayes de la région de Dakar de 1954 à 2003 : Exemples de la grande Niaye de Pikine et de la Niaye de Yeumbeul**, mémoire de DEA, ISE, UCAD, 2006, 91 pages



PREMIERE PARTIE

**CADRE THEORIQUE ET
METHODOLOGIQUE**

Chapitre I : Problématique

1. Contexte

La répartition de la population entre le milieu rural et le milieu urbain connaît un accroissement irréversible en faveur de ce dernier. L'inégale répartition de la population au Sénégal est le résultat d'un vaste mouvement d'urbanisation noté pendant la période coloniale et qui s'est multiplié après l'indépendance dans les années 1960. En effet, l'évolution de la croissance spatiale de Dakar est liée à la concentration des activités, mais aussi à l'augmentation de sa population.

La révolution des transports a été le moteur de la croissance démographique et l'expansion spatiale constatées dans les villes. Car avec les moyens de transports la notion de distance a été vaincue avec les avions, les trains, les automobiles, les métros, les TGV etc. Même si le transport n'est pas responsable de l'extension des villes jusqu'à aboutir à des zones de centre et à des zones périphériques. Néanmoins, il a permis l'étalement urbain, la dispersion de l'habitat et des activités.

Les causes de l'urbanisation sont différentes d'un continent à un autre. Si en Europe l'industrialisation est le principal facteur de la croissance urbaine, elle n'était pas aussi intense par rapport à Afrique. Dans les pays africains, les causes de la croissance urbaine sont multiples et variées, on peut citer entre autres les faits historiques, économiques pour ne citer que ceux-là. La colonisation et la crise en milieu rural due à la sécheresse des années 70 sont un des traits majeurs de l'urbanisation en Afrique.

Pour **Catherine Coquery Vidrovitch(1988)**, « *le XXe siècle est celui de la croissance urbaine du continent africain avec des rythmes relativement comparables pour tous les pays* ».⁶ Les villes s'y accroissent à un rythme exponentiel. Selon, ONU/Habitat⁷, la population du Sénégal en 2008 était de 12,7 millions d'habitants, alors que la population urbaine totale englobait 42% de cette population soit 5,3 millions d'urbains. La population de Dakar est estimée en 2008 à 2 482 294 habitants qui représentent près du quart de la

⁶ Catherine Coquery Vidrovitch, Processus d'urbanisation, Tome I, Editions Harmattan, 1988, 135 pages

⁷ Seydou Sy Sall et al (1995), Séminaire sur la Gestion foncière urbaine, politiques de régulation et développement local en Afrique, dans les pays arabes- Cas du Sénégal, Abidjan, 21-24 Mars 1995: Rapport général.

population nationale soit 21%. Cette forte croissance urbaine dans une seule ville, qui est la capitale, au Sénégal s'explique par le fait que pendant la colonisation, Dakar servait de relais entre l'intérieur du pays et la métropole européenne. Selon **Cheikh Mbacké Sène** « *la présence coloniale en Afrique a été motivée par la recherche de matière première qui devaient servir à alimenter les industries de la métropole* ».⁸ Comme, Dakar se trouve dans la zone côtière toutes les industries, les réseaux routiers, les hôpitaux, etc. étaient concentrées dans cette ville.

Cette ségrégation spatiale avait suscité des déplacements de la campagne vers la ville. C'est pourquoi **Vidrovitch**(1988) disait que : « *avant 1914, la volonté de la colonisation était de fixer la ville, en y attirant une population africaine et en y abritant une population européenne présente* »⁹. Avec la diffusion de la peste en Afrique, en particulier au Sénégal, les européens étaient obligés de déplacer la population noire pour des raisons de salubrité et d'hygiène. On assiste ainsi à la création de nouveaux quartiers dans des zones périphériques, tels que la Médina. Après les indépendances, le phénomène n'a fait qu'augmenter, « *dans l'intervalle 1961-1988, si la population a doublé de 3% par an, le taux d'accroissement annuel des effectifs urbains a représenté 5%* »¹⁰.

La sécheresse des années 1970, qui a touché une grande partie des pays du Sahel, s'est soldée par un départ massif de la population rurale vers le milieu urbain. En outre, les différentes politiques de développement du port de Dakar ont permis l'essor de plusieurs types d'activités liées aux services, avec notamment l'érection de Dakar en capitale. Ces changements ont favorisé l'installation et la concentration au niveau du centre-ville de bâtiments administratifs, de sociétés industrielles et d'unités commerciales attirant de plus en plus la population rurale.

Selon Christel Alvergne, la capitale sénégalaise concentre, sur 0,3% du territoire national, 24% de la population, 75% des salariés, 50% des artisans, 95 % des entreprises industrielles et commerciales. A cela s'ajoute, l'essor du secteur informel déclenché par l'ajustement structurel qui est au cœur de la croissance urbaine. En centralisant toutes les fonctions

⁸ Cheikh Mbacké Séne, Mutations spatiales et socio- économiques d'un quartier péricentral de Dakar : exemple de la Médina, Mémoire UCAD, 2010

⁹ Coquery Vidrovitch C., Processus d'urbanisation en Afrique, tome II, Harmattan, 1988,135pages

¹⁰Latsoucabé Mbow cité par Insa Weber, La problématique d'assainissement des quartiers irréguliers de la ville de Ziguinchor : l'exemple du quartier Néma II et Cobada, Mémoire ENEA, 2009

essentielles et tous les équipements socio – économiques d'envergure, Dakar mettait ainsi en place tous les facteurs pour la conquête de l'ensemble de la presqu'île du Cap Vert et inaugurait, comme mode d'occupation de l'espace, l'étalement urbain qui rejettait de plus en plus loin les plus pauvres.

Ces nouveaux arrivants, pour pouvoir rallier le centre-ville où est concentrée l'économie nationale, se sont installés dans la périphérie. En effet, le centre ne pouvant plus contenir ces migrants, ils se sont déversés dans les zones périphériques, l'essentiel étant de trouver un emploi en ville. « *Ainsi, dès 1960, des essaims de quartiers spontanés ont été enregistrés dans la périphérie de l'agglomération de Pikine* ».¹¹ En effet, la ville de Pikine Dagoudane a été créée en 1952 dans le but de désengorger la capitale. Suite à l'arrivée massive des migrants vers la capitale, aux déguerpissements et à la vente des terres par les propriétaires coutumiers, la ville de Pikine s'est rapidement étendue jusqu'à gagner le village traditionnel de Yeumbeul. Ce dernier a connu une extension anarchique dû à l'exode rural lié à la sécheresse des années 1960-1970.

Il résulte de cette forte croissance urbaine une insuffisance des infrastructures et une inexistence des équipements collectifs, le problème de circulation des véhicules due à une étroitesse des rues qui sont sinuose et parfois sans issues.

Avec les politiques de décentralisation, Yeumbeul a été scindé en deux communes d'arrondissement : Yeumbeul nord et Yeumbeul sud. La périphérie englobe actuellement une proportion importante de la population de Dakar. Cette occupation s'est fait à une vive allure posant le problème de la densification, car certains quartiers sont bâtis dans des zones irrégulières le long de la Niayes de Yeumbeul. On y note un retard considérable dans l'aménagement des quartiers périphériques qui sont confrontés à un problème d'enclavement, ainsi que la mise en place de la voirie primaire et des équipements collectifs.

Ceux qui posent de nombreux problèmes dans la périphérie liés à la gestion des déchets, au logement social, aux transports, à la pauvreté, à la pollution, à l'éclairage publique, le tout associé au phénomène des inondations.

2. La justification

¹¹ Seydou Sy Sall et al (1995), Séminaire sur la Gestion foncière urbaine, politiques de régulation et développement local en Afrique, dans les pays arabes- Cas du Sénégal, Abidjan, 21-24 Mars 1995: Rapport général

Métropole ouest africaine, Dakar est le carrefour international et le passage obligé pour tous les moyens de transport faisant la liaison entre l'Europe et les Amériques, siège du gouvernement et de la plupart des établissements commerciaux, industriels. C'est ce qui explique la forte attraction qu'elle suscite. Les conséquences sont visibles par une forte croissance démographique du fait d'un flux migratoire national et régional et du dynamisme interne de sa population. L'urbanisation est alimentée d'abord par une intense migration des campagnes vers un seul point de convergence la capitale sénégalaise. Cette dernière ne pouvant plus absorber les nouveaux migrants mais aussi avec les travaux de rénovation de la ville de Dakar que les colonisateurs avaient initiés, il fallait trouver un site pouvant abriter ce trop-plein. C'est alors que le choix c'est porter sur Pikine qui est une création impromptue.

Le choix de notre sujet se justifie par le fait que Yeumbeul appartenait aux villages traditionnels lébous¹², il était autonome et disposé de vastes terrains agricoles tout autour, il a été divisé en deux communes d'arrondissement en 1996 avec le projet de loi sur la décentralisation. C'est une agglomération de la ville de Dakar, situé au nord - est de la ville de Pikine. Yeumbeul fait partie maintenant de « Pikine irrégulier » par opposition à « Pikine régulier » constitué de quartiers lotis et planifiés. Yeumbeul présente de véritables caractéristiques d'une ville du point de vue démographique avec un important déficit en infrastructures et services sociaux de base (éducation, santé, eau potable, électricité). Yeumbeul est une zone d'extension mal aménagée, qui a à la fois accueilli les populations déguerpies de Dakar et des migrants en provenance des zones rurales.

Elle constitue l'exemple typique des agglomérations périphériques des pays sous - développés : urbanisation rapide accompagnée d'une irrégularité de l'habitation, déficit en infrastructures, défaut de services de base, la pauvreté massive qui y règne, une dégradation de son cadre de vie dû au développement accru de l'habitat irrégulier. D'autre part, le problème d'accès à un système d'assainissement adéquat, mais aussi les problèmes de mobilité que rencontre la population dus à l'enclavement et à l'éloignement du réseau routier surtout en période d'hivernage.

¹² Le plan directeur de 1967 lui reconnaissait le statut de village traditionnel.

3. Objectifs

1. Objectif général

Notre analyse vise à comprendre les facteurs qui influent sur la croissance urbaine surtout dans la zone périphérique, la contribution du réseau urbain et les effets de cette croissance sur les politiques d'aménagement urbain.

a. Objectifs spécifiques :

Etudier les facteurs de la croissance urbaine à Yeumbeul.

Montrer les conséquences de cette urbanisation dans cet espace périphérique.

b. Hypothèses

Ces phénomènes de macrocéphalie observés dans la capitale sénégalaise combinés à la crise agricole du monde rural sont à l'origine de cette urbanisation galopante à Dakar.

La croissance urbaine a des implications sur les difficultés que rencontrent ces populations qui vivent dans les zones éloignées du centre-ville.

2. Analyse conceptuelle

Cette partie de notre travail porte sur la discussion des concepts ayant un ou des rapports avec le sujet de recherche. Elle met en exergue les mots qui nous permettent de bien saisir notre thème de travail.

Antoine Bailly et Hubert Béguin, à la page 26 de leur ouvrage définissent le concept. Pour eux : « *le concept est donc une représentation mentale abstraite de la réalité à partir de laquelle la connaissance s'opère* »¹³. De ce fait, nous essayerons dans cette partie de discuter des concepts qui intéressent notre étude.

1. Croissance urbaine

La croissance reflète plus une idée de dimension, de quantité que de qualité. Car la croissance urbaine observée dans les pays africains se fait sans règles, ni normes. En ce sens que ceux

¹³Antoine Bailly et Hubert Béguin, « Introduction à la géographie humaine » Edition Armand Colin, Paris, 1982, 2001, 374pages

qui viennent en ville, répondent plus à un besoin qu'à une ambition. Étymologiquement urbain vient « *du latin urbs, la ville* »¹⁴. Mais la croissance de la ville combinée au phénomène de l'accroissement de la population recouvre, toutefois une réalité complexe. La première manifestation de la croissance d'une ville est l'augmentation de sa population ; c'est également le développement dans la ville et autour, de certaines activités spécifiques.

Ainsi pour qu'il y ait croissance urbaine, il faut d'abord « *une extension des formes urbaines, de l'occupation et de l'organisation de l'espace qui sont interdépendantes* »¹⁵ (Alain Durand et al ; 1976). De ce fait, le processus découlant de la croissance urbaine est l'urbanisation, qui implique un processus à la fois spatial et social. De ce fait, la croissance urbaine renvoie au phénomène d'urbanisation des populations et de l'espace, qui est absorbée en partie par la création de quartiers nouveaux le plus souvent spontanés. Cette croissance pose le plus souvent des problèmes de ségrégation au sein de la population.

2. Périphérie

La périphérie ou aire d'extension d'une agglomération est une entité spatiale située à la limite de la ville. La banlieue tout comme la périphérie constituent des marges urbaines. Selon Wackermann (2000), « *les marges urbaines ont pris une ampleur spatiale considérable, notamment dans le cadre du développement des grandes villes, souvent même dans le cadre de l'extension des villes moyennes* ». La prolifération des marges urbaines amène des distinctions à l'intérieur de la ville.

On y distingue le centre, qui est considéré comme le « *lieu de commandement et de concentration de richesse* »¹⁶ (Lacoste, 2007) nationale, et la périphérie « *considérée comme l'espace dominé* » (Lacoste, 2007) surtout dans les pays sous-développés. C'est dans le centre-ville qu'on localise la forte présence du secteur tertiaire, avec la concentration des industries, des commerces rares, des banques, des assurances, même si ces structures commencent à s'installer dans la périphérie mais de façon timide. Le centre étant le lieu où est

¹⁴Yves Lacoste, De la géographie aux paysages : Dictionnaire de la géographie, Edition Armand Colin, 2007, 413 pages

¹⁵ Alain Durand-Lasserve et al, Croissance périphérique des villes : cas de Bangkok et de Brazzaville, CEGET /CNRS, 1976

¹⁶ Cf. infra p7

accumulée la richesse nationale dans les pays du tiers monde, celui-ci supporte des loyers et des prix fonciers très élevés. Alors que dans la zone périphérique sont localisées l'habitat moyen souvent irrégulier, les industries et l'habitat populaire.

Ainsi, donc «*les modèles classiques de la structure urbaine tournent autour du binôme centre /périphérie, la concentration spatiale étant, selon Marx, liée au processus d'accumulation du capital ayant entraîné la périphérisation ouvrière à l'époque industrielle*» (cité par Wackermann). Ceci nous amène aux modèles théoriques de localisation utilisés par les géographes et les économistes pour apporter des explications sur les modes d'organisation de l'espace urbain, agricole, industriel etc.

Le modèle de Von Thünen nous semble approprié pour expliquer les relations centre périphérie. Pour lui la localisation permet d'utiliser de manière plus rentable un lopin de terre. Ce qui amène à une spécialisation des terres agricoles en fonction de la rente et de la distance à parcourir entre les lieux de production et de la ville marché.

Si on applique cette théorie par rapport à la relation qui existe entre le centre et la périphérie de Dakar. On comprend bien que les migrants préfèrent rester dans la périphérie plutôt que de vivre en campagne. Car le centre-ville est le lieu de concentration des activités économique, industrielle, les services, le commerce. Le lieu où on est sûr de trouver du travail, de la rente et de meilleures conditions de vie. Lorsque le centre urbain est le seul à interagir, cela entraîne de la ségrégation avec l'apparition de villes satellites et de villes dortoirs. On remarque que les périphéries sont reliées par des liens de complémentarité avec la ville. Ces liens se matérialisent par des déplacements journaliers de population active entre chaque localité de périphérie et la ville principale, ou d'une périphérie à l'autre. Ainsi même si la périphérie n'est pas dotée d'infrastructures et d'équipements pour recevoir ces migrants. Ces derniers décident de s'y installer, de cette façon ils peuvent aller travailler le matin au centre et rentrer le soir. Donc on peut dire que les périphéries, en Afrique, constituent des villes dortoirs

Chapitre II : Méthodologie

Tout travail de recherche trouve son fondement dans les méthodes mises en place pour collecter les informations nécessaires à son réalisation. Elle est définie par le dictionnaire le Littré comme l'*« art de diriger l'esprit humain dans la recherche de la vérité »*. Comme dans tout travail scientifique nous allons annoncer les démarches utilisées pour mener à bien notre travail. La méthodologie de notre travail comprend deux aspects que sont : la revue documentaire et les travaux de terrain sur lesquels nous nous sommes basés pour faire des analyses pour confirmer ou infirmer nos hypothèses de recherches.

1. La documentation

La recherche documentaire a constitué la tâche la plus délicate de notre travail. Il s'agit de consulter le maximum d'ouvrages, de revues et d'articles susceptibles de nous aider dans notre recherche. Nous avons eu à consultés des ouvrages généraux qui traitent d'une manière générale de la croissance urbaine et des problèmes qu'elle engendre selon le pays. Des mémoires élaborés antérieurement et qui traitent du même sujet ou sur la zone d'étude nous a servi de modèle dans la réalisation de notre travail. On a eu à consultés les ouvrages spécialisés comme les rapports d'étude, les revues qui traitant sur la croissance urbaine ou fournissant des données sur la population de la ville de Dakar et de Yeumbeul en particulier.

Puisque nous travaillons sur la croissance urbaine dans une zone périphérique, nous avons saisis cette opportunité de les consulter pour mieux comprendre la manifestation de ce phénomène dans la région de Dakar. Tous ces ouvrages nous avons eu à les consulter dans la Bibliothèque Universitaire de Dakar, à l'ESEA ex ENEA, au siège d'ENDA GRAF. Dans le but d'approfondir notre connaissance sur le sujet, nous nous sommes rendus à la Direction de l'Urbanisme, pour consulter les plans directeurs d'urbanismes portant sur les différentes politiques en matière d'urbanisme au Sénégal.

2. Synthèse documentaire

Dans cette partie, on va faire la synthèse et l'analyse de quelques ouvrages généraux que nous avons eu à consulter dans les différentes structures visitées.

L'historicité de l'urbanisation en Afrique est évoquée par **Catherine Coquery Vidrovitch** (1988), qui évoque tout au long de son ouvrage comment s'est déroulée cette urbanisation en

Afrique. Mais il s'avère que le processus d'urbanisation déclenché par la colonisation est plus intéressant que le fait urbain noté pendant la période qui précède l'avènement de l'Islam. L'auteur s'intéresse à la dynamique de l'occupation des sols, des modalités d'appropriation foncière permettant ainsi de reconstituer l'histoire de la ville africaine. Les filiations et les héritages entre villes coloniales et contemporaine y sont aussi développés. Cet ouvrage nous a permis de mieux cerner comment s'est manifestée l'urbanisation en Afrique, ce qui a poussé les européens à s'installer le long des côtes au détriment des autres zones du continent. Mais cet ouvrage nous fournit peu d'informations sur le processus d'urbanisation au Sénégal. Car l'auteur parle du fait urbain sur tout le continent africain.

Les études traitant sur la ville sont nombreuses, mais l'ouvrage de **Gabriel Wackermann** (2000) nous intéresse de par son originalité et du fait qu'il est récent. L'auteur de part une écriture simple décline d'abord les motivations, qui l'ont poussé en tant que professeur en aménagement et urbanisme. Son expertise sur le plan international, lui a permis de faire une analyse approfondie des faits urbains. Après avoir défini la ville, l'auteur a fait ressortir la nature de la ville, les contours de l'urbanisation sur la société. Partant de l'ancienneté de la ville, en passant de la ville traditionnelle à la ville contemporaine, il montre les nombreuses difficultés liées à la ville et les mutations sociales et spatiales apportées par cette dernière. Cette urbanisation a créé des ségrégations entre pays, entre régions, mais aussi à l'intérieur d'une même ville : le centre, la banlieue et la périphérie. Avec le développement industriel, la ville est confrontée à une certaine démesure, se pose le problème du devenir urbain du fait des nuisances environnementales. Des perspectives y sont soulevées pour pouvoir réconcilier la société avec « *le tissu spatial fort abimé* » (G. Wackermann, 2000).

Nous avons aussi au cours de notre documentation eu à lire les ouvrages de **Jacqueline Beaujeu Garnier** dans « Géographie urbaine »¹⁷ et de **Pierre George** dans « Précis de Géographie urbaine »¹⁸. Les deux auteurs traitent de la géographie urbaine, ce sont les démarches qui diffèrent, mais ce sont les mêmes thèmes qui sont développés. **Beaujeu Garnier**(1988), analyse le phénomène urbain et nous donne quelques définitions de la ville. Les conditions de naissance de la ville, comment elle a évolué. On constate que les moyens de communication ont beaucoup contribué à l'extension des villes. Elle évoque la localisation

¹⁷Jacqueline Beaujeu Garnier « La géographie urbaine », Editions Armand Colin, 1980, 359pages

¹⁸Pierre George, « Précis de géographie urbaine », Editions PUF, 1974, 286 pages

des industries dans la ville, mais aussi les secteurs d'activités du tertiaire qui se sont développés avec le développement industriel, tels que le commerce.

Pierre George, dans son ouvrage, démontre l'apport des statistiques dans la définition des villes. L'origine, la genèse, les conditions et le développement des villes à l'ère de la révolution industrielle, l'évolution et les problèmes de l'urbanisation y sont évoqués. Il nous montre les conséquences de l'urbanisation, la concentration de la population, les modes de vie avec l'émergence de nouvelles activités générées par l'évolution des villes. Avec le phénomène urbain, les relations villes-campagnes changent, il faut à une organisation de la ville et du territoire pour corriger les déséquilibres entre ces deux entités. En effet même si ces livres sont anciens, ils constituent des ouvrages généraux car écrits par des classiques. On ne peut pas faire de la géographie sans faire appel à ces classiques. Cependant, ces ouvrages nous ont aidés à faire la distinction entre les facteurs de croissance urbaine dans les villes européennes et les villes africaines.

Un autre ouvrage que nous avons lu, et qui a facilité notre travail est celui de **Antoine Bailly** et **Hubert Béguin** (). Dans ce livre, les auteurs parlent de l'épistémologie de la géographie, une science qui se basait sur l'induction avant de devenir une science hypothético-déductive, quels doivent être les objets, les projets, et les démarches du géographe. Comment on doit utiliser les informations, et pour chaque phénomène être capables de saisir les causes pour pouvoir lui donner une explication. Le champ d'étude du géographe est l'espace, de ce fait ce dernier doit connaître les notions qui l'englobent. Pour lui l'intérêt de la géographie moderne doit consister à montrer comment un même objet peut être abordé par plusieurs géographes suivant des problématiques différentes, l'échelle géographique à une influence sur notre connaissance des pratiques spatiales et du vécu des hommes dans le monde. Ce livre est intéressant dans la mesure, où il permet de mieux cerner notre travail, les grandes questions qu'il faut se poser en géographie. Comment aborder la problématique, les démarches à suivre pour bien mener une étude géographique.

L'historique de Dakar et son double Pikine et leurs différentes phases d'extension spatiale a été retracé dans la thèse de Latsoucabé Mbow intitulée « Dakar : Croissance et mobilité urbaines ». Ses recherches ont permis de pouvoir appréhender les mécanismes d'extension de la ville de Dakar et de Pikine « à sa fragmentation en territoires restreints au sein desquels s'expriment le plus intensément les manières de vivre la ville ». La rapide montée de l'urbanisation dans la capitale sénégalaise conduit à de sérieux problèmes d'insertion

économique, sociale et professionnelle. Il affirme que « malgré la profusion des activités de tous genres seule une personne en âge de travailler sur trois occupe un emploi ». Ce qui entraîne l'augmentation du taux de chômage et de la pauvreté. En effet selon Mbow les nombreuses politiques d'aménagement entrepris après la seconde guerre mondiale ont permis à la ville de Dakar un essor sans précédent. L'architecture sociale s'est ainsi modifiée grâce à la mobilité de la population, on assiste à des phénomènes de gentrification.

III. Les travaux de terrain

1. L'observation sur le terrain

Elle est envisagée de manière directe, ainsi elle nous permettra de faire un diagnostic près du milieu d'étude et des activités qui sont pratiqués dans le cadre de notre étude. L'observation nous permettra de faire des confrontations entre les données quantitatives recueillies et l'état des lieux surtout par rapport aux différents aspects et aux hypothèses annoncée.

2. Les entretiens

c. Le guide d'entretien

C'est un outil participatif qui permet d'avoir des réponses, un point de vue d'une personne sur un thème donné. Il permet de faire une comparaison entre la situation d'avant et la situation actuelle. C'est-à-dire les changements qui sont intervenus dans le site. Le guide d'entretien sera fait avec les personnes de la localité sur les questions liées à la croissance urbaine. L'entretien avec les personnes se focalisera sur leurs points de vue en rapport avec l'urbanisation.

d. Les profils historiques

Il s'agit de retracer l'histoire de l'occupation du site de Yeumbeul par les populations et de donner des dates repères caractérisées par des évènements ayant une importance particulière. Nous allons pour ce faire cibler un communicateur traditionnel et des notables.

3. L'enquête

La population ciblée par l'enquête est le ménage. On peut définir le ménage comme un groupe de personnes, apparentées ou non, qui vivent habituellement ensemble et mettent en commun tout ou en partie de leurs ressources pour subvenir à leurs besoins essentiels. Ces

personnes reconnaissent l'autorité d'une seule et même personne appelée chef de ménage. Ainsi le questionnaire sera administré aux chefs de ménage, car il est l'individu capable de nous fournir des informations fiables et conséquentes. Le questionnaire va partir de l'identification des appréhensions des populations sur les problèmes liés au fait urbain. Le questionnaire sera composé de questions simples et claires qui peuvent être fermées ou ouvertes pour bien mettre à l'aise l'interlocuteur et avoir des réponses précises.

4. L'échantillonnage

Pour déterminer la taille de notre échantillon ; on s'est basé sur la taille des ménages de Yeumbeul qui est de 21626 ménages données obtenues à partir du RGPH III¹⁹ de 2002 : soit 12063 ménages pour Yeumbeul nord et 9563 ménages pour Yeumbeul sud. Comme notre capacité financière et matérielle ne nous permettait pas de travailler avec une taille aussi importante, on a choisi de travailler avec 195 ménages répartis comme suit :

Tableau 1: Répartition des ménages à Yeumbeul et le de nombre de ménages enquêtés

Nom des communes d'arrondissement	Nombre de ménages	Nombre de ménages enquêtés
Yeumbeul nord	12063	108
Yeumbeul sud	9562	87
Total	21626	195

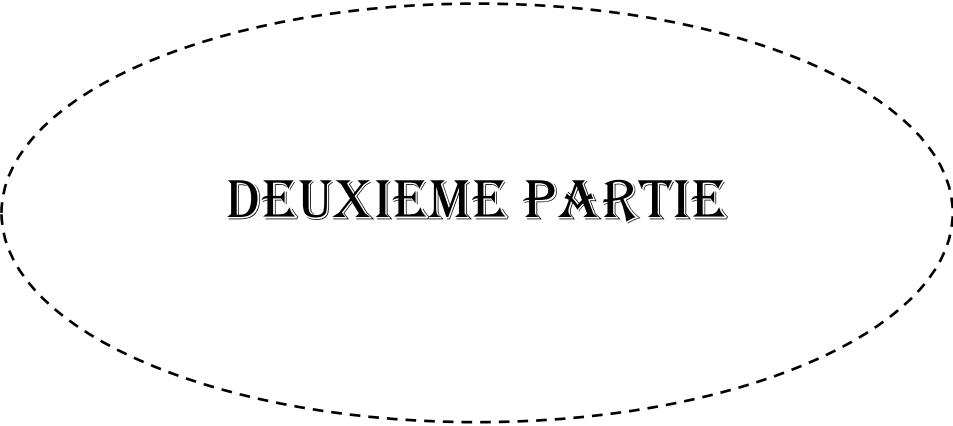
Source : Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD)/ Recensement Général de la Population en 2002

5. Traitement et analyses des données

Pour le traitement des données que nous cueillerons sur le terrain nous aurons besoins de quelques moyens logistiques. Ces derniers seront composés de logiciels. Parmi ces derniers nous utiliserons Microsoft Word pour saisir les textes et Microsoft Excel pour la conception

¹⁹ Recensement Général de la Population et de l'Habitat de 2002

des figures. Nous aurons aussi besoin de l'aide du logiciel sphinx pour traiter les questionnaires ainsi que les enquêtes.



DEUXIEME PARTIE

APERCU DE L'ESPACE PERIURBAIN ET FACTEURS D'URBANISATION

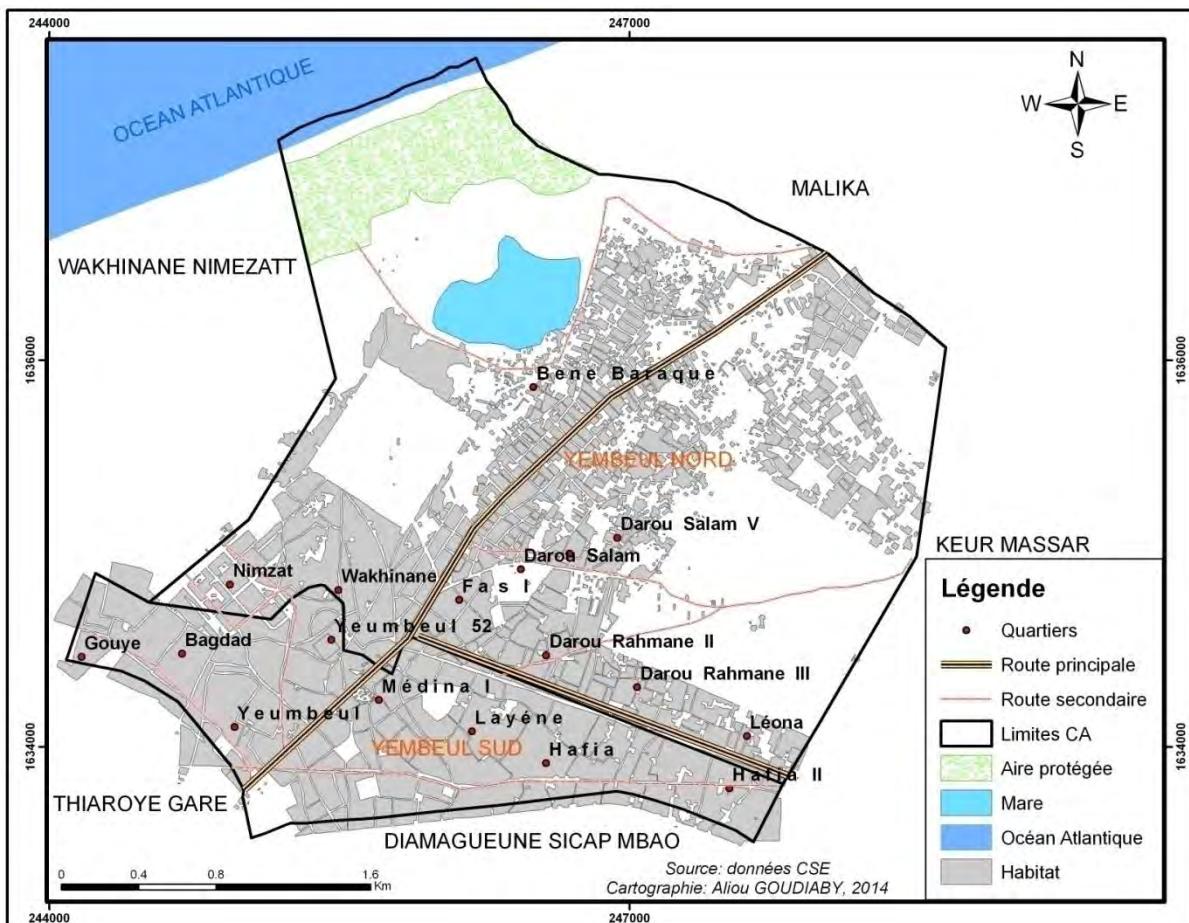
La croissance urbaine prend souvent la forme d'étalement urbain, qui revêt des aspects différents selon les pays. Dans les pays sous-développés, elle est caractérisée par la formation d'importantes zones périurbaines où les modes d'utilisation des sols informels et illicites prédominent. Fondée en 1857 par Pinet Laprade pour donner à la France le moyen de contrôler l'ensemble de la petite côte. Elle fut nommée capitale de l'AOF en 1902. Le but de la création de Dakar étant de servir de relais entre l'intérieur du pays et la métropole française, elle s'est dotée d'infrastructures et d'équipements que les autres régions n'avaient pas. Cette ségrégation spatiale a suscité des distorsions entre la capitale et le reste du pays. Ainsi commence une lente migration de la campagne vers la ville primatiale, jusqu'à aboutir à la constitution de l'agglomération dakaroise reliant la ville européenne et la ville indigène. Après la seconde guerre mondiale, le processus d'urbanisation s'est accéléré en progressant vers le nord avec la création de Fann-Résidence, Point E, Zones A et B, Bopp, Ouagou Niayes, Grand Dakar et de Pikine ancien.

La croissance urbaine observée depuis le 20siècle à Dakar et dans sa banlieue est sans précédent, car touchant des zones qui n'étaient pas préparées à accueillir une masse de population aussi importante. La ville de Pikine qui était créée en 1952 par les européens pour reloger les déguerpis de Dakar s'est déversée jusque dans ses limites absorbant des villages qui appartenaient à la collectivité léboue. Yeumbeul en fait partie puisque avant d'être intégré à la ville de Pikine, c'était un village fondé par les Lébous. Avec l'arrivée massive des migrants de la campagne vers la capitale, son statut a changé. Ces citadins et néo-citadins ont contribué à son peuplement et à une occupation illégale de son espace.

Yeumbeul fait partie de Pikine irrégulier par opposition à Pikine régulier. N'ayant subi aucune planification ni aménagement, l'occupation s'est faite de manière illégale moyennant de modique somme. Les terres étaient vendues par les propriétaires coutumiers en l'occurrence la population autochtones qui ne sont personnes d'autres que les lébous. Actuellement découpé en deux communes d'arrondissement que sont Yeumbeul nord et Yeumbeul sud. C'est une zone très fortement peuplée sur une superficie qui n'est pas très vaste avec un émettement de l'espace en plusieurs quartiers. L'expansion spatiale qui y est constatée suscite des interrogations sur ce qui est à l'origine de ce phénomène et les modes et statut d'occupation de la population.

Chapitre I : Yeumbeul un espace périurbain

Carte 1 : Carte de la situation de la zone d'étude



1. Le site de Yeumbeul et le processus d'extension

1. Le site

Situé à une vingtaine de kilomètres du centre-ville, Yeumbeul appartient à la zone des Niayes. Différentes études décrivent les caractéristiques du site. Agglomération périphérique de la ville de Dakar se trouvant dans le département de Pikine, elle s'étend sur une superficie de 9,4 km² et son relief se caractérise par une succession de dunes et de dépressions. Les parties les plus affaissées constituent les points de convergence des eaux de ruissellement. Les sols sont sablo-argileux ceux qui justifient leurs couleurs noirâtres. C'est dans ces zones que se pratique le maraîchage, en raison de la disponibilité de l'eau. Ainsi la présence de dépressions inter-dunaires, de sols halomorphes ou hydromorphes combinée à la présence de l'eau en font des zones susceptibles à de graves inondations. Ce village traditionnel se trouve dans une

zone dépressionnaire où la nappe phréatique est affleurant (il existe de nombreux puits dans la zone et par endroit l'eau est à moins de 2 mètres).

Cependant, l'accroissement démographique et la spéculation foncière, font que les populations s'installent progressivement dans ces zones inondables courant le risque de voir leurs maisons envahies par les eaux pluviales.

2. Contexte d'urbanisation

Fondé en 1820 par les lébous des villages de Dakar sous la conduite de Moussa Diamé Diop membre de la famille de Dial Diop, Yeumbeul est un village traditionnel dont la population d'origine est constituée de lébous qui vivaient en communauté dite « Layénne ». La volonté d'avoir des voisins pour agrandir leur village avait suscité chez cette population de céder leurs terres contre du sucre aux populations allochtones. Mais aussi pour développer ses assises territoriales et renforcer la confrérie Layénne, la collectivité Lébou a élaboré dès le XIXe siècle des alliances matrimoniales avec des groupes extérieurs, notamment les toucouleurs.

Le développement de la ville de Pikine, créée en 1952 dans le but de reloger les populations déguerpies de la ville de Dakar, autour des villages traditionnels lébous de Cambéréne, Yeumbeul et Thiaroye Guedj, est à l'origine de la croissance qui s'est fait par tâche d'huile dans ces zones. Le facteur déclenchant de l'expansion spatiale dans ces zones est selon Gérard Salem²⁰ “*la loi sur le domaine national, qui nationalisant les terres non immatriculées, spoliait les lébous des terres leur appartenant*”. Ainsi L'accélération brusque du mouvement de l'urbanisation va contribuer à son peuplement. Car jusqu'en 1960, Yeumbeul avait presque conservé sa circonscription de base située sur la D103 (route de Yeumbeul). La forte spéculation foncière notée à Dakar poussa les Lébous à céder leurs terres aux nouveaux venus. Commence alors l'extension de Yeumbeul le long de la seule route qui la traverse.

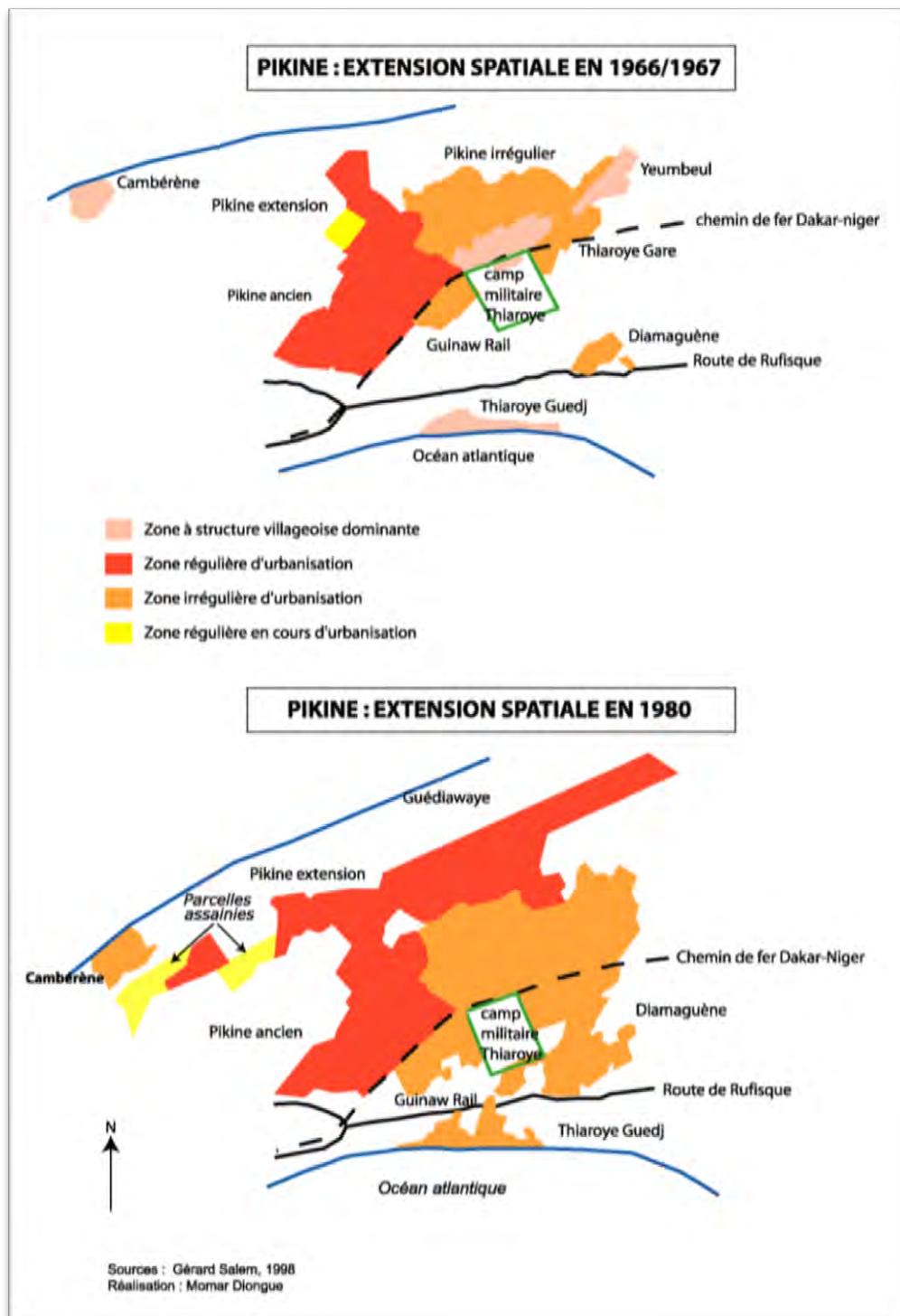
L'absence de mesure d'accompagnement et de viabilisation a conduit à l'occupation désordonnée de l'espace et à la généralisation de l'habitat spontané. Le plan directeur de 1967, lui accordait le statut de village traditionnel à l'instar de Yoff, Ngor, Ouakam etc. et qui sonnait comme l'approbation d'un laisser faire. La conversion des espaces cultivés en zone d'habitation pose le problème de l'illégalité foncière. Ni le titre foncier, ni l'autorisation de

²⁰ Gérard Salem, Santé dans la ville

construire ne sont exigés pour ériger un bâtiment. Ce qui donnait un vaste champ d'action aux promoteurs et aux spéculateurs.

En 1983, le décret n° 83-1129 du 29 octobre intégrait Yeumbeul dans l'ancienne commune de Pikine. En 1996, la loi n° 96-06 du 22 mars initiait le découpage de certaines grandes entités en communes et en communes d'arrondissement (CA) : c'est le projet de loi sur la décentralisation. A Dakar, les communes de Rufisque, de Dakar, de Guédiawaye et de Pikine accouchaient ainsi de 43 communes d'arrondissement. Pikine en comptait 16 dont celles de Yeumbeul Nord et de Yeumbeul Sud.

Carte 1: Extension spatiale de Pikine de 1966 à 1980

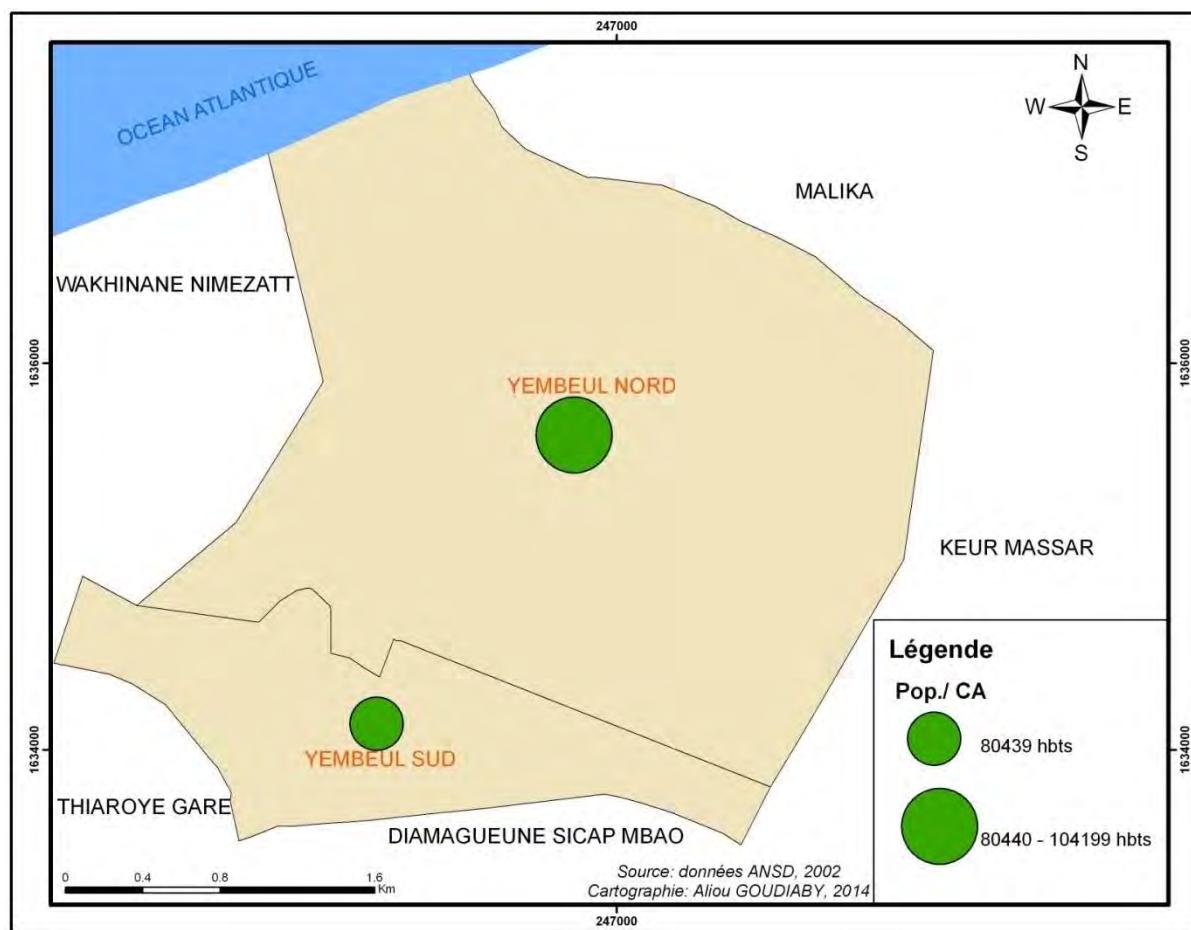


Source : Enda Graf, Enda Sahel et Afrique de l'ouest : Pikine aujourd'hui et demain « Diagnostique participatif de la ville de Pikine (Dakar, Sénégal)

3. Les aspects démographiques

Yeumbeul est une zone très fortement peuplée qui comptait 184.638 habitants lors du recensement de 2002 avec respectivement 104.199 habitants pour la commune d'arrondissement de Yeumbeul Nord et 80.439 habitants pour la commune d'arrondissement de Yeumbeul Sud.

Carte 2 : Population de Yeumbeul par commune d'arrondissement



Sa population vit concentrée sur 9.4 km², soit une densité moyenne de 19.642 habitants au km²; cette densité variant d'une commune d'arrondissement à l'autre. A Yeumbeul Nord, la densité moyenne est de 12.554 habitants au km². Alors qu'à Yeumbeul Sud, elle est de 73.010 habitants au km².

Tableau 2: Répartition de la population de Yeumbeul par sexe, superficie et densité en 2002

Communes d'arrondissements	Effectifs			Superficie	Densité
	Masculin	Féminin	Total	Km ²	Ht /km ²
Yeumbeul Nord	51420	52779	104199	8,3	12554
Yeumbeul Sud	40186	40253	80439	1,1	73 010
Total	91606	93032	184638	9,4	19642

Source : Source: DPS / RGPH III 2002

La répartition spatiale de la population montre que Yeumbeul est densément peuplée dépassant de loin la densité nationale (50 habitants au km²) et celle de Dakar qui est la région où la moyenne est la plus élevée (3963 habitants au km²) en 2002. Ces deux communes d'arrondissement compteraient respectivement en 2002, 104.199 et 80.439habitants.

A l'image des pays sous-développés, la pyramide des âges de la population de Yeumbeul se rétrécit plus on monte, avec une base très représentative. En effet, les moins de 25 ans représentent près de 68 % et 5 % seulement ont plus de 60 ans. Les femmes occupent 50 ,4% des effectifs contre 49,6% d'hommes, d'où une prédominance des femmes.

La composition ethnique de Yeumbeul, révèle une véritable diversité. Le groupe Lébous/Wolof est prédominant avec 65 %. Les Alpulars suivent avec 29 %, les Sérère 5 %, et 1 % pour les autres ethnies. On note une occupation du sol centrée sur des affinités ethniques, matérialisée par le regroupement des Lébous dans les quartiers de Ndiobène, Santhiaba ou, encore par une forte concentration des Alpulars à Yeumbeul 52.

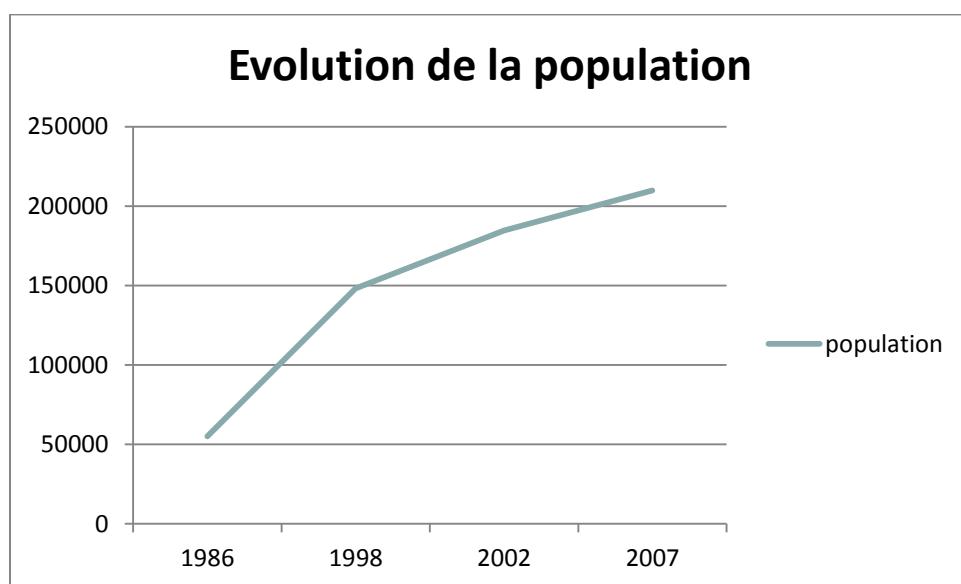
Cette population très nombreuse a un niveau d'instruction très faible et est victime d'un sous-emploi très marqué. *“Moins de 40 % seulement des enfants sont scolarisés et la masse des analphabètes entre 5 et 90 ans est d'environ 60 %”* GOMIS, 1998, p. 13). Les établissements scolaires existants ne sont pas en mesure de satisfaire la demande très forte en matière de formation. En ce qui concerne l'emploi, le secteur informel concentre plus de 81 % des actifs. Le sous-emploi est généralisé et frappe particulièrement les femmes et les jeunes.

En somme, Yeumbeul est une zone densément habitée avec une population cosmopolite, une structure par âge dominée par les jeunes et les femmes, et où l'analphabétisme et le chômage sont de rigueur.

1. Evolution de la population

Selon Tandia (2000) “*Au recensement de 1936 les villages de la délégation dakaroise : Ouakam, Yoff, Ngor, Thiaroye, Cambérène, Mbao, Yeumbeul, regroupèrent 12.500 habitants*” (CALAIS, J, 1954). En 1950, cette population se multiplia par deux, soit un taux d'accroissement de 8,75 %. En 1970, la population de Yeumbeul atteint à elle seule plus de 30.000 habitants. Elle représente aujourd’hui 18 % de la population de la commune de Pikine. En effet en 1986, la population était de 55.035 habitants. Mais elle a beaucoup évolué puisque au recensement de 1998 elle abritait 148.261 habitants soit une différence de 93.229 habitants en l'espace de 12ans.

Graphique 1: Evolution de la population de Yeumbeul de 1986 à 2007



Source : Thioro Kane.2013

Ceci montre que la population de Yeumbeul a connu une évolution fulgurante de 1986 à 2007, car en 20 ans la population a presque triplé. Cette évolution de la population est plus notée dans la commune de Yeumbeul Nord qui abrite 118.462 contre 91.449 habitants pour la commune de Yeumbeul Sud en 2007. La commune de Yeumbeul Nord fait partie des communes les plus peuplées de la région de Dakar. Cette augmentation de la population est due à la hausse du taux de la natalité et à la baisse de la mortalité combinée à l'arrivée

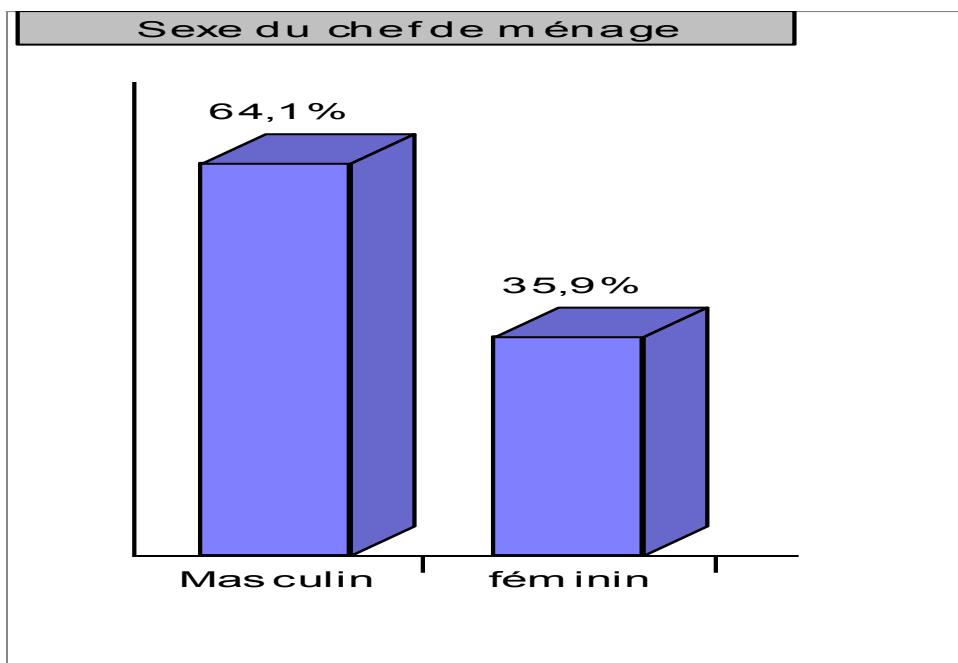
massive des ruraux vers la ville. Car d'après la SES²¹ « *plus d'un sénégalais sur cinq vivent à Dakar* ».

2. Structure des chefs de ménages

1. Structure des chefs de ménages par sexe

D'après les enquêtes que nous avons réalisées la répartition des chefs de ménages dans la zone de Yeumbeul montre une supériorité des hommes par rapport aux femmes. Bien que les femmes soient plus nombreuses dans cette zone n'empêche que la plupart des chefs de ménages sont des hommes.

Graphique 2: Répartition des chefs de ménages selon le sexe



Source : Thioro Kane. 2013

En effet, ce graphique montre que sur les 195 chefs de ménages enquêtés 64,1% sont des hommes contre 35,9 % de femmes. En d'autres termes, nous avons 125 hommes sur les 195 chefs de ménages et 70 femmes chefs de ménages.

²¹ Situation Economique et Sociale du Sénégal Edition 2011

2. Structure des ménages par âge

La population de Yeumbeul est dominée dans son ensemble par une couche de jeunes, mais au cours de notre enquête nous avons constatés que les chefs de ménages étaient constitués en majorité par des adultes dont la limite d'âges va de 36 à 55ans.

Tableau 3: Répartition des ménages en fonction de l'âge

Age	Nombre de ménages	Fréquence %
Moins de 25ans	0	0,0
26-35ans	16	8,2
36- 45ans	54	27,7
46- 55ans	55	28,2
56- 65ans	34	17,4
Plus de 66	36	18,5
Total	195	100

Source : Thioro Kane. 2013

La structure par âge des chefs de ménages dénote que les personnes âgées de 36 à 55ans prédominent parmi les chefs de ménages. En d'autres termes, on peut dire que la plupart des chefs de ménages sont des adultes car les moins de 25 ans sont quasi absents dans notre graphique. Les personnes âgées de 46 à 55 ans dominent avec un pourcentage de 28,2%, viennent ensuite celles dont l'âge est compris entre 35 à 45 ans et qui représentent 27,7 du total, avec 17,4% sur le total des enquêtés nous avons la tranche d'âges des 56 à 65 et enfin les 26 à 35 qui représentent 8,2% de la population enquêtée.

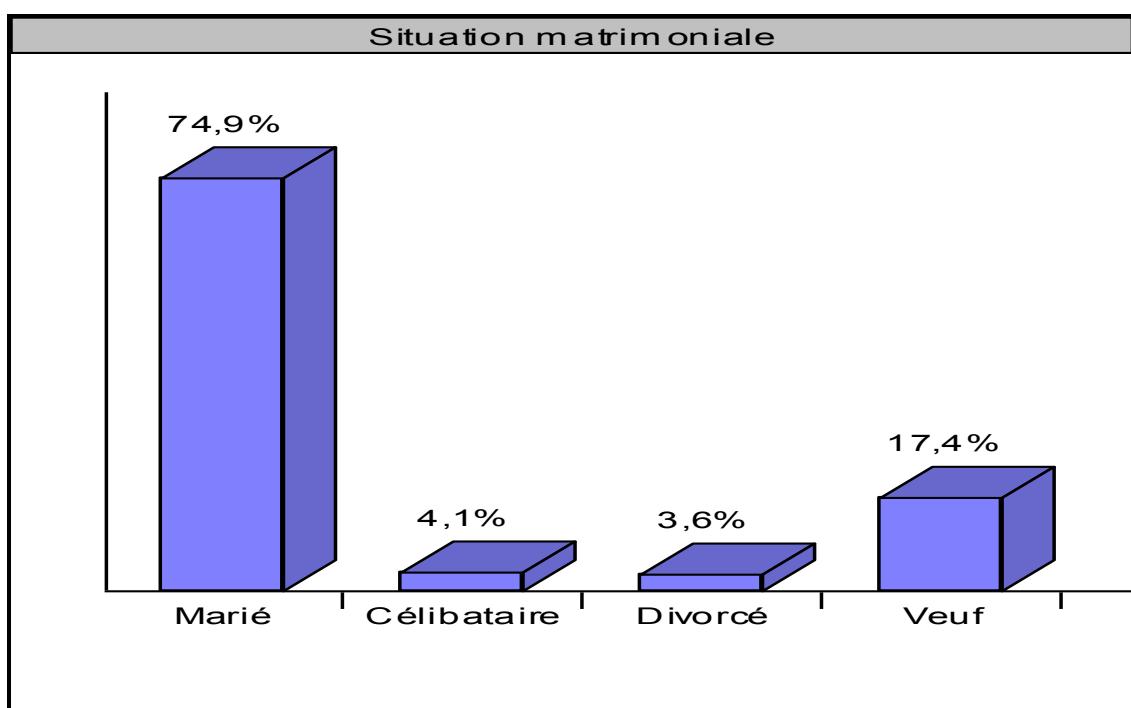
Alors que les plus de 66ans ou personnes âgées ne représentent que 18,5% soit sur les 195 chefs de ménages enquêtés nous avons 36 personnes âgées de plus de 66ans.

3. Situation matrimoniale

L'analyse de la situation matrimoniale permet de voir que la majorité des chefs de ménages sont mariés parmi eux certains sont des monogames alors que les autres sont des polygames.

Bien que nous ne l'ayons pas mentionné au cours de notre enquête. La quasi-totalité des chefs de ménages sont mariés avec 74,9% de la population enquêtée. Les veufs suivent car ils occupent 17,4% du total même si leur taille n'est pas grande par rapport aux premiers. En dernier lieu, viennent les célibataires et les divorcés qui représentent respectivement 4,1 et 3,6% des chefs de ménages. Ils constituent une minorité comparée aux mariés et aux veufs avec des taux très faibles. Cela permet de montrer l'augmentation de la population à Yeumbeul avec un taux d'accroissement élevé et une migration soutenue des ruraux et des étrangers.

Graphique 3: Répartition des chefs de ménages selon la situation matrimoniale



Source : Thioro Kane. 2013

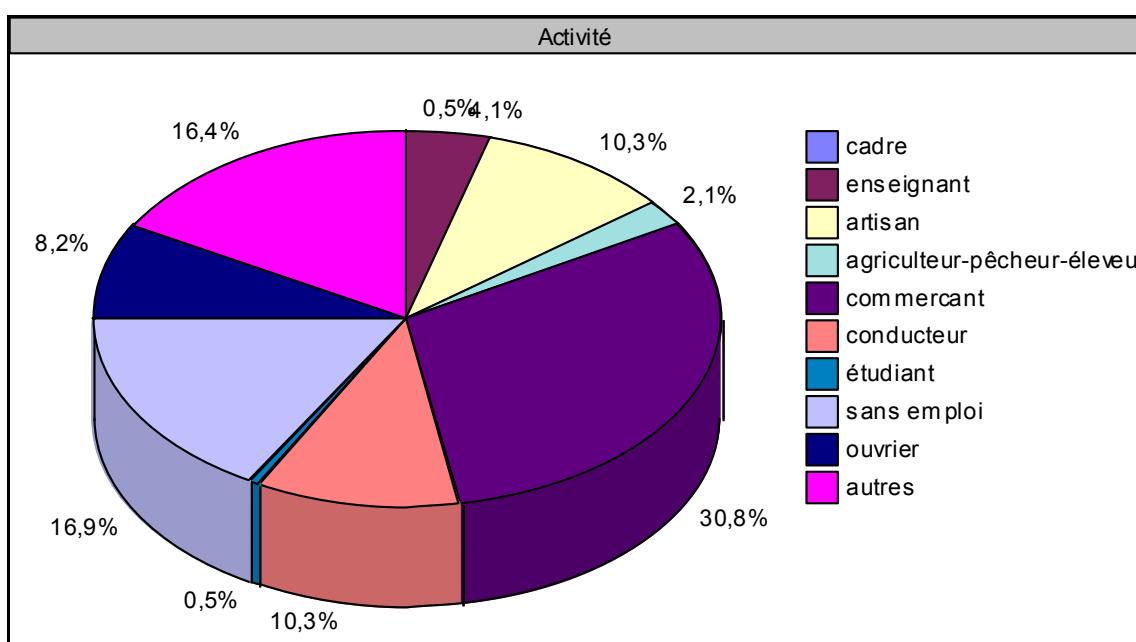
4. Les Activités

L'étude des activités dans la zone périurbaine vise à comprendre le niveau de vie et la constitution des ménages d'un point de vue économique qui habitent à Yeumbeul. Pour avoir un aperçu de la situation économique mais aussi pour comprendre le pourquoi une population si importante a choisi cette zone non aedificandi comme lieu d'habitation. De nombreuses études montrent que la plupart des gens qui habitent à Yeumbeul vivent dans la pauvreté avec des économies très faibles en l'absence d'activités génératrices de revenus. En effet, la population active est essentiellement composée de commerçants, d'ouvriers, d'artisans, de

conducteurs. Alors que les femmes excellent dans les petits commerces ou sont pour la majorité sans emploi surtout du côté des veuves.

Sur les 195 chefs de ménages enquêtés, 162 disposent de source de revenus tandis que les 33 autres n'en ont pas comme les femmes au foyer qui sont pour la plupart des veuves. On note une diversité des activités comme une grande partie des chefs de familles ne sont pas instruits, ils ont trouvés fonction dans le secteur informel.

Graphique 4: Répartition des chefs de ménages en fonction des activités



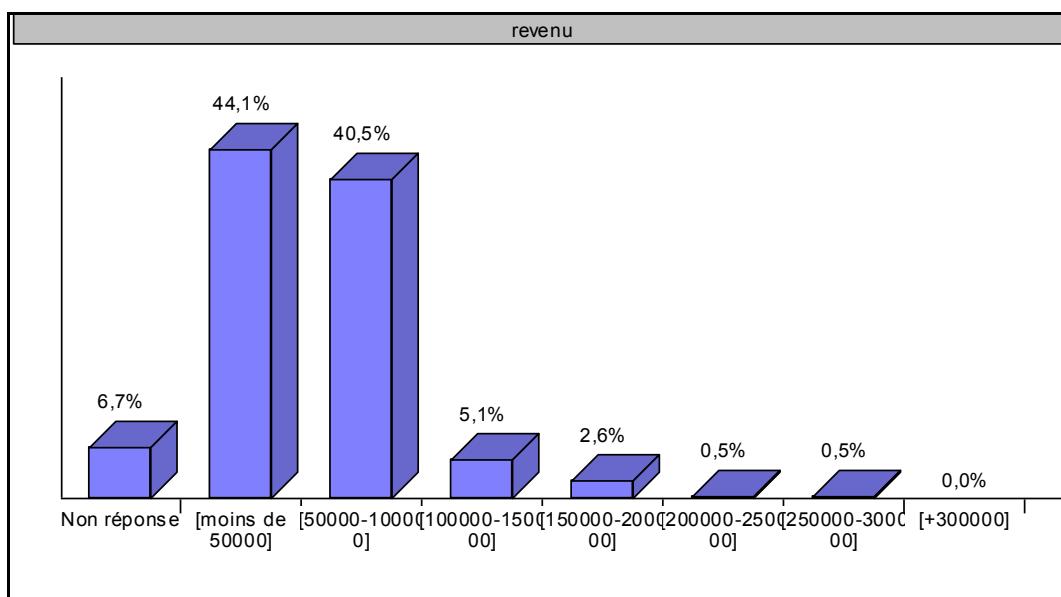
Source : Thioro Kane. 2013

Ce diagramme met en évidence les professions des chefs de familles à Yeumbeul, avec 30,8% du pourcentage les commerçants sont les plus nombreux. Après eux viennent les sans-emplois 16,9% et qui sont constitués par les veuves et les retraités. Les autres emplois (comme émigrés, gardiens, boulanger, coiffeurs, courtiers, guérisseurs traditionnel, lutteurs, et maîtres coraniques) suivent avec un taux de 16,4% du total des ménages enquêtés. Alors que les artisans et les conducteurs constituent 10,3% des chefs de ménages, les ouvriers chefs de ménages occupent 8,2% de la part. Les autres chefs de ménages sont répartis dans les activités suivantes : enseignement 4,1% ; agriculture, pêche et élevage 2,1%, cadre 0,5%.

5. Les revenus

L'analyse que nous avons faite sur les activités qu'exercent les chefs de ménages nous donne un bref aperçu de leur situation financière. Cela n'a pas empêché le fait que nous avons posé la question à savoir autour de combien tourne leurs revenus mensuels. Sur les 195 personnes identifiées seules 13 non pas répondues, certains chefs de ménages qui sont sans emplois mais qui perçoivent de l'argent par le biais de leurs proches ont bien voulu nous dire ce qu'ils amassent par mois. Les revenus mentionnés tournent autour de moins de 50.000 jusqu'à 300.000FCFA.

Graphique 5: Répartition des chefs de ménages selon le revenu mensuel



Source : Thioro Kane. 2013

D'après les résultats obtenus et qui sont illustrés dans ce graphique, 44,1% des chefs de ménages ont un revenu mensuel faible de moins de 50.000f. Les chefs de ménages dont le revenu est compris entre 50.000 et 100.000 représentent 40,5% du total. Ceux qui ont un revenu supérieur à 100.000f et allant jusqu'à 250.000f regroupent un total de 8,7% sur les personnes enquêtées.

6. Lieu de travail

Venue à la fois de la ville ou des différentes régions du Sénégal à la recherche du bien-être à la capitale, la population de Yeumbeul occupe différentes fonctions aussi bien dans le secteur formel que dans l'informel. La concentration des emplois en des lieux où les profits sont plus importants attirent une masse importante de populations des campagnes vers les villes dans le

but de trouver un travail rentable. Il s'agit, ici, de préciser la distance qui sépare les travailleurs de leurs lieux d'activité.

Ce tableau met en exergue l'emplacement du lieu de travail des chefs de ménages. On constate de prime abord que la majorité d'entre eux n'ont pas d'emploi dans leur lieu de résidence. Ils parcourent des kilomètres pour accéder à leur lieu de travail. Le centre-ville est le lieu de convergence de nombre d'entre eux, en effet sur les 139 réponses que nous avons eues 56,8% des chefs de ménages ont leur lieu de travail à Dakar.

Tableau 4: Répartition des chefs de ménages en fonction du lieu de travail

Lieu de travail	Ménages	Fréquence en %
Dakar	79	56,8
Pikine	21	15,1
Thiaroye	16	11,5
Yeumbeul	12	8,6
Guédiawaye	4	2,9
Rufisque	3	2,2
Casamance	1	0,7
Louga	1	0,7
Saint- louis	1	0,7
Thiès	1	0,7
Total	139	100

Source : Thioro Kane. 2013

Certains d'entre eux ont leur lieu d'occupation à Pikine et représente 15,1% du total des enquêtés, 11,5% à Thiaroye. Tandis que ceux qui travaillent dans la zone ne sont pas si représentatifs et n'absorbent que 8,6% des personnes interrogées. Les chefs de ménages qui ont leur lieu de travail dans la ville de Guédiawaye et de Rufisque ne concentrent que 2,9% et 2,2 % du pourcentage. Mais parmi ceux-ci, il y en a qui ont leur lieu d'activité hors de la région de Dakar et exercent leurs activités dans les autres régions du Sénégal comme Thiès, Saint-Louis, Louga, Casamance ou à l'extérieur du pays comme les émigrés.

II : les équipements socioéconomiques

L'évolution de la ville de Dakar s'est faite sans infrastructures urbaines surtout au niveau des marges urbaines. L'étude du phénomène de l'expansion de la ville de Pikine, montre que les villages lébous ne faisaient pas partie du plan d'élargissement de la ville de Dakar. Ces espaces irréguliers se sont développés sans écoles, ni emploi, ni structure sanitaire car n'ayant pas subi de planification. Ils se sont développés au hasard car les européens ne croyaient pas à la survie du noyau originel en l'occurrence Pikine- Dagoudane qui s'est étendu jusqu'à gagner les villages lébous. En effet, il s'agit dans ce chapitre de voir les infrastructures qui participent à la croissance de cette zone périphérique.

1. Les équipements éducatifs

Avec une population à majorité jeune, Yeumbeul est presque dépourvu d'équipements éducatifs. Les rares établissements qui sont dans la zone vont du préscolaire au moyen général allant du public au privé et les centres de formation. Les équipements scolaires que nous avons relevés sont les suivants :

1. Neuf garderies d'enfants
2. Cinq écoles élémentaires
3. Trente-deux écoles privées
4. Deux collèges d'enseignement moyen
5. Sept collèges d'enseignement supérieur privés
6. Trois écoles communautaires de base
7. Sept centres de formation
8. Un lycée à la cité Asecna dans la commune d'arrondissement de Yeumbeul Nord

2. Les équipements sanitaires

Les équipements sanitaires sont constitués pour l'ensemble par les cases de santé, les postes de santé et les maternités. La commune d'arrondissement de Yeumbeul Nord compte en son sein deux postes de santé publique, une maternité publique, deux dispensaires privés, deux postes de santé privés, une unité de santé communautaire et une infirmerie militaire. Alors que celle de Yeumbeul Sud bénéficie d'une maternité, une case de santé, une poste de santé

publique et une de privée, deux dispensaires privés. On dénombre huit pharmacies réparties dans les deux communes d'arrondissement.

3. Les équipements commerciaux et culturels

On note une absence criarde d'équipements commerciaux. Bien que donnant sur la presqu'île du Cap-Vert et ayant une plage qu'il partage avec la commune d'arrondissement de Malika et la ville de Guédiawaye. Yeumbeul ne dispose ni d'hôtellerie, ni d'industrie. Les seuls équipements disponibles sont les marchés de Boune et de Bene Baraque. Mais il y a aussi une prolifération des banques et des micros crédits.

Pour les infrastructures culturelles, les lieux de cultes sont dominés par les mosquées contre une seule église notée à Yeumbeul Nord, la présence de deux cimetières dans chacune des communes d'arrondissement et de deux terrains de sport qui sont sous équipés.

4. Les équipements routiers

Les équipements routiers regroupent la voirie et les moyens de transport existants dans la zone de Yeumbeul.

a. La voirie

La plupart des habitants de Yeumbeul n'ont pas leurs lieux de travail dans la zone. De fait, ils sont obligés de se déplacés. Mais la zone n'est pas bien desservie en matière de voirie. La seule route départementale qui existe date de la colonisation et c'est la D103. A Yeumbeul Sud à cause de l'enclavement des quartiers, il y'en que des pistes qui relient la route départementale et l'intérieur de la zone. Tandis que dans la commune d'arrondissement de Yeumbeul Nord, il y a deux routes secondaires, l'une qui va de la D103 jusqu'au Camp Militaire et l'autre qui relie la route départementale à la Cité Asecna. Il y a aussi la route de Boune qui sépare les deux Yeumbeul.

b. Les moyens de transport

Les moyens de transport sont très variés dans la zone. Il y a une décennie de cela l'offre de transport ne parvenaient pas à satisfaire la demande de la population. Mais depuis l'avènement des bus Dakar DEM Dikk et des bus AFTU, la situation a un peu changé. Les

moyens de transport notés dans la zone sont : les calèches, les cars rapides, les « Ndiaga Ndiaye », les pousse- pousse, les TATA (bus AFTU) avec leurs lignes et les bus DDD.

Chapitre II : Les facteurs de l'extension de l'espace périphérique

Création nouvelle, sortie du néant et bâtie sur des dunes le long des Niayes, Pikine est née dans le but de soulager Dakar. Au fil des années, elle s'est étendue jusque dans les villages lébous comme Yeumbeul qui sont aujourd'hui plus peuplée que les zones régulières. Cependant les facteurs permettant d'expliquer cette croissance sont nombreux. Dans les pays développés, la croissance urbaine s'accélère avec l'amélioration des réseaux de transport et de la mobilité, des industries de plus en plus perfectionnées, l'augmentation des services. Alors que dans les pays sous-développés comme le Sénégal, les facteurs sont liés à une crise écologique avec la sécheresse des années 1960-1970, la concentration des équipements et des infrastructures dans la seule ville de Dakar, les politiques d'extension de la capitale, la forte spéculation foncière notée dans les villages lébous combinée avec le désir des néo-citadins et des citadins d'être propriétaire d'une maison.

1. Les facteurs socio – économiques

Les villes africaines offrent des opportunités économiques et scientifiques surtout les capitales qui concentrent l'essentiel de l'économie nationale. Elles attirent par conséquent un nombre sans cesse croissant de populations. C'est dans ce contexte que Dakar accueille chaque année près de 120.000 personnes venues de l'intérieur du pays. Au début de la colonisation, Dakar était sous la dépendance de Gorée, son essor est étroitement lié à son érection en capitale de l'AOF. En outre, suite à la demande de la Chambre de Commerce de disposer d'un grand port de commerce, le port de Dakar a vu le jour en 1903. Ainsi « *la colonisation a impulsé ses propres pôles de croissance sur la base d'une logique spatiale sélective* » (Diop 2008)²².

En effet, au Sénégal, le port de Dakar dans ces différentes politiques de développement a permis le développement de beaucoup d'activités liées aux services. Simultanément, il s'est produit dans le pays une crise agricole assez aiguë et un déclin des ports de l'intérieur (Kaolack, Rufisque). Les populations ont ainsi migré vers la capitale espérant y trouver de meilleures conditions d'existence et d'épanouissement. A cela s'ajoute la crise agricole avec la

²²Diop A., *Enjeux urbains et développement territorial en Afrique contemporaine*, Editions Karthala, 2008, 176 pages

sécheresse en milieu rural qui n'a fait que s'accentuer au fil des ans. De nombreuses personnes ont quitté leur village pour tenter leur chance en ville notamment à Dakar. Pendant un certain temps le flot de migrants vers Dakar s'est stoppé et n'a repris qu'après la seconde guerre mondiale. La Médina crée pour abriter les campagnards pour des raisons de salubrité et d'hygiène, voit l'arrivée de nouveaux arrivants. Surpeuplée, la nouvelle vague d'arrivants s'établissent en dehors de l'enceinte de la Médina le long des grands axes routiers longeant la capitale. La création de Grand Dakar ne joue aucun effet, il fallait vite réagir. On décide alors d'élaborer de toute urgence un lotissement. C'est de là que Dagoudane-Pikine a vu le jour. Elle accumule au fil des années les déguerpis de Dakar, jusqu'à aboutir à une explosion touchant les villages environnants comme Yeumbeul. Mais c'est à partir de 1964 avec la promulgation de la loi sur le domaine nationale que l'extension s'est accentuée. Les lébous jusque-là neutre allaient entrer en jeu, car se sentant spolier. Ils commencent à vendre les terres qui leur servaient de champs mais aussi les mares et les lacs qui se sont asséchés en les remblayant. La forte spéculation foncière notée dans cette zone a largement contribué à la croissance urbaine jusque dans la périphérie. Mais il y a aussi l'essor du secteur informel avec les politiques d'ajustement structurel qui permet aux nouveaux arrivants de s'intégrer dans la vie active. Le développement démographique de Dakar s'est effectué au détriment des autres villes et des villages avec des politiques de planification qui consomment beaucoup d'espaces.

2. Les facteurs politiques

Les facteurs politiques regroupent les différentes phases de planification que la ville de Dakar a subi de la période coloniale jusqu'à nos jours montrant le rôle de centralité qu'elle joue et expliquant le fait qu'elle ne cesse de croître hors de ses limites. Ces nombreux plans d'urbanisme ont eu leurs limites, au lieu de freiner la croissance spatiale de Dakar ils n'ont fait que participer à son extension jusque dans les zones qui n'étaient pas destinées à l'habitation.

2.1 Le plan directeur d'urbanisme de 1946 (élaboré par Lopez, Gutton et Lambert)

Le plan de 1946 est approuvé par l'arrêté 5485 du 20 décembre 1946 et revu en 1957. Avec la reprise de l'après-guerre, ce plan avait pour objectif de faire de Dakar un centre économique et militaire. Il a servi de base à un vaste programme d'équipement et organise le développement

spatial du port de Dakar par la création de nouvelles infrastructures industrielles et commerciales. On le considère comme le premier véritable plan d'urbanisme.

2.2 Le plan directeur d'urbanisme de 1961

Le plan de 1961 est approuvé par décret 61050 du 3 février 1961. C'est une révision du plan de 1946. Avec l'érection de Dakar en capitale en 1958 et sa modernisation, la ville est devenue un pôle récepteur d'importants flux migratoires d'où la nécessité d'inclure dans le périmètre urbain des zones rurales.

Selon Seck (1970), ce plan avait la triple vocation de faire de la capitale un point d'appui militaire, un grand port et une ville multiraciale. Il a procédé à une division de Dakar en zones : résidentielle, commerciale et administrative et industrielle. Il délimitait aussi un ensemble de terrains réservés comprenant des secteurs non aedificandi, des espaces libres, des secteurs de cultures et de boisements des secteurs de carrières et gisements et des zones d'emprise.

2.3 Le plan directeur d'urbanisme de 1967 (élaboré par Ecochard)

Plus connu sous le nom de plan Ecochard, le plan de 1967 est approuvé par décret n° 67.864 du 19 juillet 1967. Il est élaboré dans une perspective de 1133000 habitants en 1980. Son esprit était de bloquer l'urbanisation à l'est de Pikine pour organiser l'extension de l'agglomération à partir de Dakar et Pikine. Pour cela il fallait doter Pikine d'infrastructures polarisant et lui créer une zone d'influence.

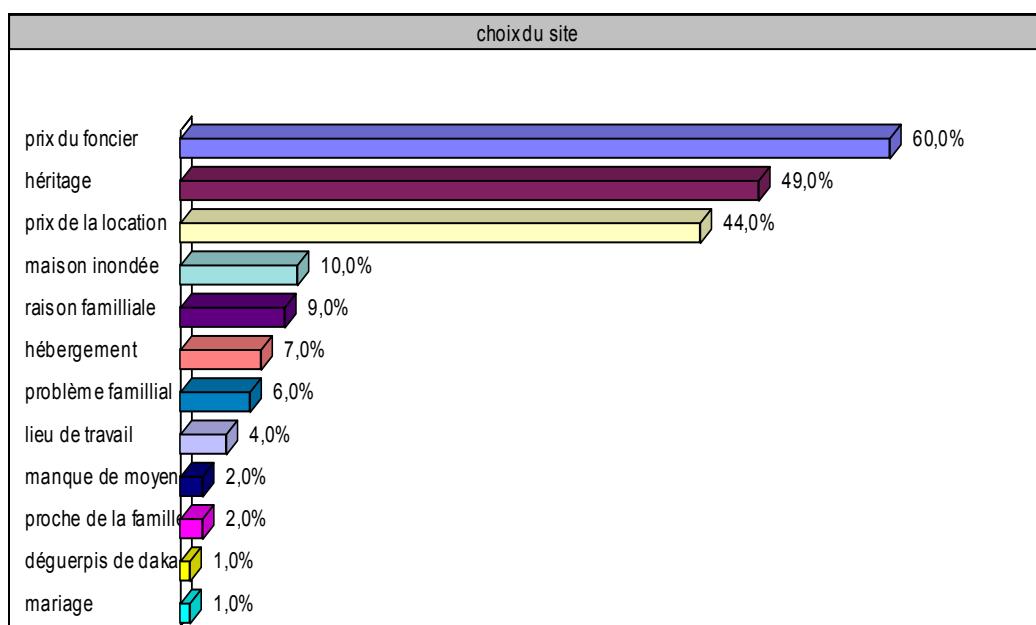
2.4 Le plan directeur d'urbanisme horizon 2000 (élaboré par le groupement SONED-BCEOM)

Révisant celui de 1967, le plan de 1980 est élaboré pour l'horizon 2001. Son principal objectif était de créer une structure urbaine équilibrée et bien articulée, de prioriser les transports de masse et de répondre aux besoins fondamentaux des populations. Ce plan avait planifié les besoins suivant trois scénarios : la première hypothèse prévoyait pour l'horizon 2001, 2850000 habitants, la seconde hypothèse, 4300000 habitants et la troisième hypothèse, 2000000 habitants.

3. Motifs de choix du site

Au cours de notre enquête, on s'est rendu-compte que la majorité des chefs de famille qui peuplent aujourd'hui Yeumbeul habitaient dans la ville de Dakar. La question qu'on s'est posée est de savoir qu'est ce qui a pu motiver ces chefs de ménages pour venir s'installer dans une zone non aménagée ?

Graphique 6: Motivation de choix du site



Source : Thioro Kane. 2013

Le diagramme ci-dessus, nous permet de répondre à la question. Car sur les 195 ménages interrogés, 60% ont choisi Yeumbeul à cause du prix du foncier qui est très bas par rapport au centre urbain. D'autres par contre n'ont pas choisi puisqu'ils n'ont qu'hérité leurs maisons, et ils sont 49% du total. Ceux qui ont été motivé par le prix de la location représentent 44% du total enquêté. Certains ne sont là qu'à cause de leurs maisons inondées (10%), d'autres pour des raisons ou problèmes familiales (entre 9% et 6%). Les autres sont motivés par l'hébergement (7%), pour être près de leur lieu de travail (4%), par manque de moyen (2%) ou pour être proche de leur famille. Il y en a qui ont été déguerpis de leur ancienne logement et d'autres qui évoquent le mariage comme motifs qui les ont poussés à choisir Yeumbeul.

4. Lieu de naissance et provenance des chefs de ménages

L'étude des lieux de naissance et de provenance des chefs de ménages nous permet de savoir leur origine et s'ils ont déjà vécu à Dakar avant de venir s'installer à Yeumbeul. Car selon Max Vernière la majeure partie de ces chefs de famille sont des ruraux qui ont migré au centre de la ville ou s'ils sont nés à Dakar leurs pères sont des migrants.

1. Lieu de naissance

On constate que sur les 195 chefs de ménages, les 34 sont nés dans la capitale sénégalaise. La région de Thiès suit avec 30 ressortissants, les 28 ont vu le jour dans la zone du bassin arachidier à savoir Louga, 21 personnes sont nés à Diourbel, 19 d'entre eux sont issus de Pikine et dans la région de Saint Louis, 11 ont leur lieu d'origine à Kaolack, on note même la présence d'étrangers 10 personnes nous viennent de la Guinée, ceux qui sont nés à Yeumbeul ne représentent que 4 personnes, nous avons 4 personnes originaires des régions de Casamance et de Ziguinchor, 3 de Fatick, de Kolda et de Rufisque, une personne à Guédiawaye et à Sédhiou. En faisant la somme des personnes interrogées qui n'ont pas vu le jour dans la région de Dakar, 134 parmi les 195 chefs de ménages sont des migrants car nés en dehors de la capitale.

Tableau 5: lieu de naissance des chefs de ménages

Lieu de naissance	Ménages	fréquences
Dakar	34	17,40%
Thiès	30	15,40%
Louga	28	14,40%
Diourbel	21	10,80%
Pikine	19	9,70%
saint louis	19	9,70%
Kaolack	11	5,60%
guinée	10	5,10%
Casamance	4	2,10%
Yeumbeul	4	2,10%
Ziguinchor	4	2,10%
Fatick	3	1,50%
Kolda	3	1,50%
Rufisque	3	1,50%
Guédiawaye	1	0,50%
Sédhiou	1	0,50%
TOTAL	195	100,00%

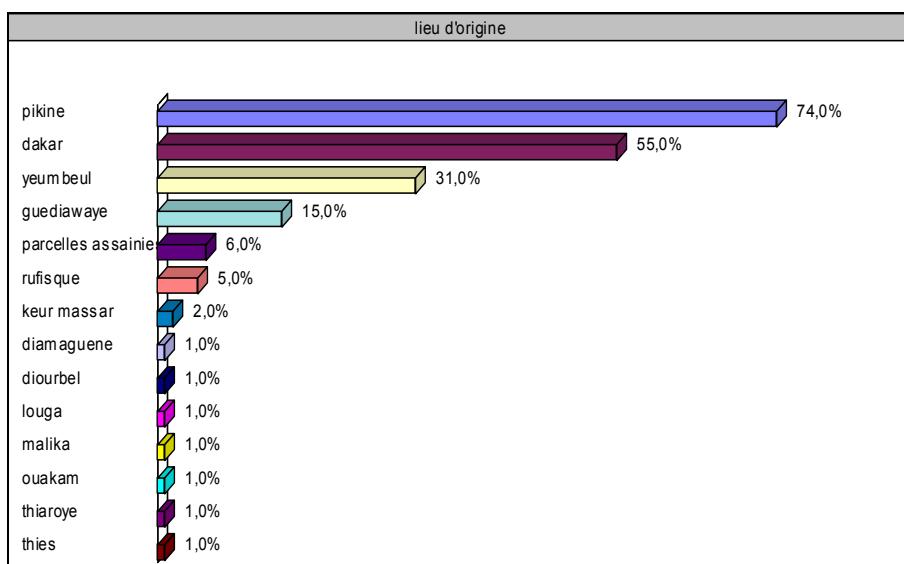
Source : Thioro Kane. 2013

2. Lieu de provenance

Le diagramme sur le lieu de naissance nous montre que la plupart des chefs de ménages qui vivent à Yeumbeul sont venus des différentes régions du Sénégal et même hors du pays. Etudier la provenance des chefs de ménages permet de démontrer qu'ils ont migré dans le centre – ville et son extension Pikine avant de venir s'implantaient dans cette zone. Ainsi Yeumbeul est peuplée par des citadins et des néo –citadins. En effet, 74% des enquêtés ont habité à Pikine avant de venir à Yeumbeul, contre 55 % à Dakar. Certains sont nés à Yeumbeul et ne l'ont jamais quitté et ceux qui se sont installés directement à Yeumbeul en quittant leur villages, en somme ceux qui proviennent à Yeumbeul représentent 31% des chefs

de ménages, 15% habités à Guédiawaye, 6% aux Parcelles Assainies, 5% viennent de Rufisque et le reste à Diourbel et Thiès.

Graphique 7: le lieu de provenance des chefs de ménages

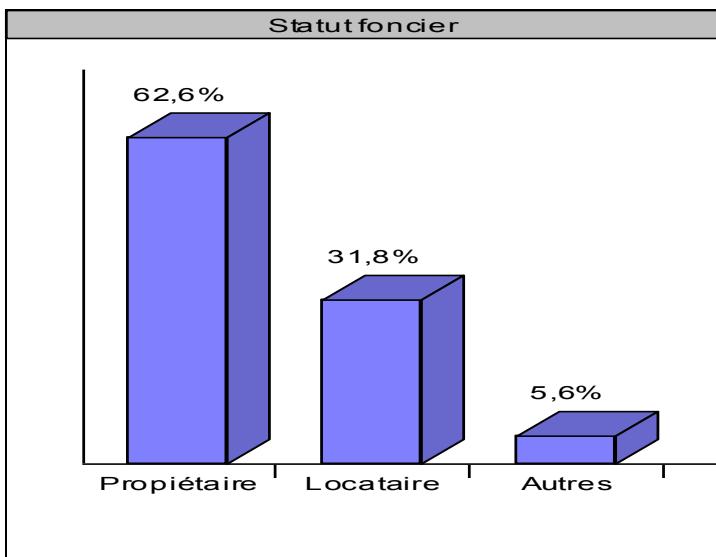


Source : Thioro Kane. 2013

5. Statut foncier

L'accroissement de la population, l'émigration massive des ruraux ainsi que des étrangers et des autres citadins à Dakar et l'accès difficile au financement du logement ont fait que la plupart des couches défavorisées se sont rabattues dans la zone périphérique. Ainsi la ville de Pikine fait partie des zones qui disposent des plus grands parcs de logement malgré un déficit de planification spatiale. Le statut foncier ou statut d'occupation définit une relation de propriété par rapport au logement occupé par le ménage.

Graphique 8: Statut foncier des chefs de ménage



Source : Thioro Kane. 2013

Le diagramme ci-dessus montre que 62,6% des chefs de ménages sont propriétaires de leur logement, contre 31,8% de locataires et 5,6% d'hébergés. A Dakar on note deux catégories de propriétaires : les réguliers et les irréguliers. Les réguliers occupent légalement leur terrain et son détenteur de titre foncier, de permis d'occuper, de bail emphytéotique, de droit de superficie. Les irréguliers très nombreux se sont installés sans autorisation administrative préalable et sont régis par le droit coutumier.

En effet, les modes d'acquisition de terrain pour les propriétaires diffèrent. Les 32,3% des chefs de ménages ont acquis leur terrain par achat, 31,3% ont hérité de leur maisons contre 36,4% qui ne sont que des locataires et des hébergés.

Tableau 6: le mode d'acquisition du foncier

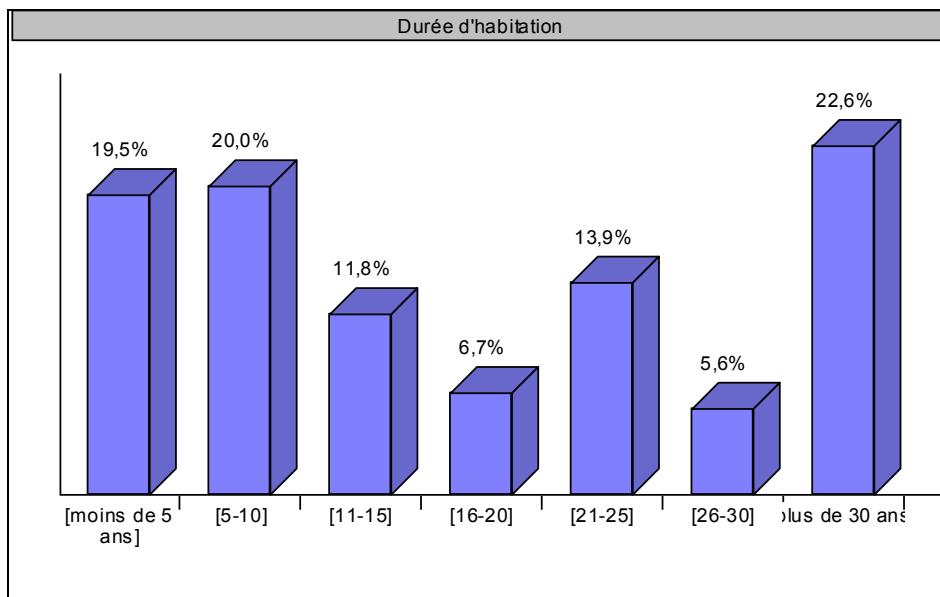
Mode d'acquisition du terrain	Nb. cit.	Fréq.
Achat	63	32,3%
Legs	61	31,3%
Autres	71	36,4%
TOTAL OBS.	195	100%

Source : Thioro Kane. 2013

6. Durée d'implantation des chefs de ménage

La durée d'implantation des chefs de ménages varient en fonction des années. Le diagramme suivant montre que parmi les chefs de ménages, il y en a qui ont une ancienneté et d'autres qui n'habitent à Yeumbeul que récemment.

Graphique 9: Durée d'implantation des chefs de ménages



Source : Thioro Kane. 2013

Ceux qui ont une durée d'implantation de plus de 30 ans représentent 22,6% des personnes rencontrées, 20% ont fait entre 5 et 10 ans à Yeumbeul. Les chefs de ménages qui habitent récemment dans la zone et qui ont une durée de moins de 5 ans occupent 19,5% du total, 20% ont fait entre 5 et 10 ans à Yeumbeul, 11,8% ont duré entre 11 et 15 ans à Yeumbeul. Les chefs de ménages qui ont une durée d'implantation qui tournent entre 21 et 25 ans représentent 13,9% des enquêtés, entre 16 et 20 ans on a 6,7% et les 5,6% qui restent ont une durée d'habitation de 26 à 30 ans.

Conclusion Partielle

De statut de village, Yeumbeul est devenue une circonscription administrative divisée en deux communes d'arrondissement : Yeumbeul Nord et Yeumbeul Sud. Dont la population a connu une évolution fulgurante avec une expansion de l'espace. Se trouvant dans la zone des Niayes, Yeumbeul s'est peuplée avec l'extension de la ville de Pikine Dagoudane qui a été créée ex nihilo. Cependant la majorité des chefs de ménages sont des adultes mariés ou veufs

composés pour l'essentiel d'hommes et de femmes travaillant dans le secteur informel venus de l'intérieur du pays ou de la capitale à cause des déguerpissements au centre – ville avec des revenus très bas.

Généralement ils sont propriétaires de leurs logements avec des durées d'habitation allant de moins de 5 ans à plus de 30 ans ayant acquis leur terrain soit par achat ou par legs. Yeumbeul n'est pas très dotée en infrastructures et en équipements. Les facteurs explicatifs de la croissance dans cette zone sont nombreux et variés. Ils sont d'ordre socio- économiques, politiques etc.

Malgré la diversité des facteurs, la zone périphérique est confrontée à de multitudes problèmes que nous allons traiter dans la partie qui suit.



TRIOSIEME PARTIE

**LES CONSEQUENCES DE LA
CROISSANCE URBAINE**

La croissance spatiale et démographique notée dans la capitale sénégalaise présente des contrastes entre la ville de Dakar et son hinterland. Les zones d'extensions situées dans la périphérie sont confrontées à d'énormes difficultés liées au fait qu'elles se sont développées sans aucun aménagement préalable. Par conséquent Yeumbeul à l'instar de ces autres zones périphériques rencontrent des problèmes qui ne sont pas encore résolus par manque de moyens de la part de l'Etat et des collectivités locales qui ont en charge certaines compétences pour une bonne gestion de la ville et de son agglomération.

Les principales conséquences de la croissance urbaine sont le manque d'éducation et de formation, le chômage élevé surtout chez les femmes et les jeunes, l'élargissement des poches de pauvreté, l'occupation irrégulière pose le problème de l'accès à un logement décent et conduit à un déficit en infrastructures et en équipements, l'accès à l'eau potable, et à l'électricité. En outre, il y a l'absence de système d'évacuation des eaux usées, de système de collecte des ordures ménagères et problèmes d'hygiène, de salubrité, la récurrence des inondations et la permanence des étendues d'eaux stagnantes. En dehors de tous ces problèmes, on relève le problème de la mobilité physique avec un secteur du transport diversifié amis qui se heurte à une étroitesse et une occupation des routes. La promiscuité et l'habitat spontané sont de rigueur dans l'espace périurbain.

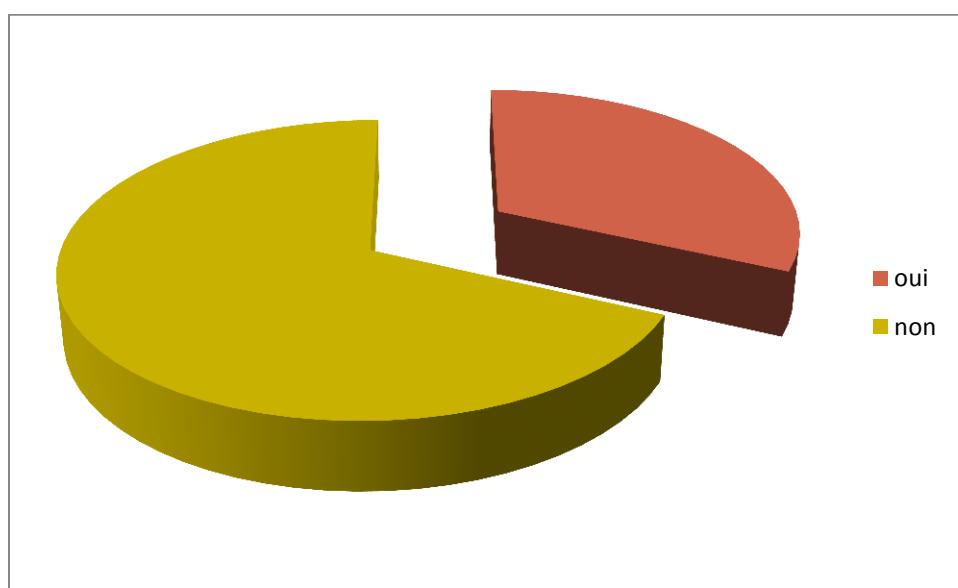
Chapitre I : Les disparités d'accès aux réseaux de distributions

L'augmentation de plus en plus soutenue de la population de Yeumbeul entraîne des disparités au niveau de l'accès aux réseaux de distribution. Même si de nombreuses politiques ont été mises en place pour satisfaire la demande de la population en services urbains comme l'accès aux structures sanitaires à l'eau, à l'électricité, au système d'éclairages publics. Ainsi on constate que les services urbains sont en déphasage avec la croissance urbaine surtout dans la périphérie qui est confrontée à de nombreux problèmes.

1. Les problèmes d'accès aux services sanitaires

La ville de Dakar et son agglomération concentrent tous les types d'établissements publics sanitaires allant des hôpitaux, des districts, des centres de santé, des postes de santé aux cases de santé de même que des cliniques privées. Mais ces structures sanitaires sont inégalement réparties posant des problèmes d'accès à ces structures. En effet elles participent énormément à la couverture sanitaire des populations mais souvent leur coût de prestation dépasse les capacités financières de beaucoup de ménages surtout les plus démunis.

Graphique 10: L'accès aux services sanitaires



Source : Thioro Kane. 2013

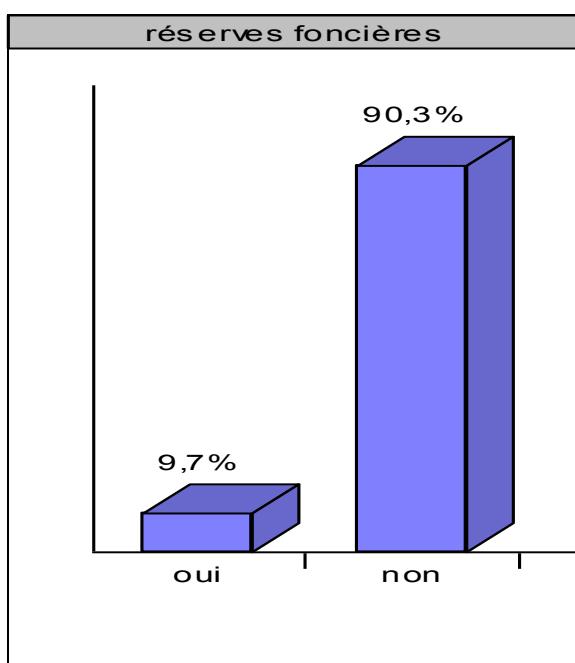
En étudiant l'accessibilité des ménages aux structures sanitaires, on se rend compte que la majeure partie des ménages n'ont pas un accès facile aux services sanitaires, soit 68,2%

contre 31,8% qui ont un accès facile. Cela se justifie par le fait que les structures sanitaires sont éloignées ou que le ménage n'a pas les moyens financiers pour aller dans ces structures.

2. Le manque de réserves foncières

La croissance urbaine a entraîné de nombreuses pertes d'espaces libres, notamment les terres agricoles et la grande Niayes. La forte demande en terre a conduit à une spéculation foncière modifiant anarchiquement Yeumbeul.

Graphique 11: Disponibilité foncière



Source : Thioro Kane. 2013

En effet sur les 195 personnes interrogées, plus de la moitié affirment qu'il n'y a pas de réserves foncières à Yeumbeul, soit 90,3%. Les 9,7% disent que dans leurs quartiers, il y a des espaces non encore construits. Cette situation est due à une saturation de l'espace, car la surface bâtie n'est pas très vaste par rapport à une population qui ne cesse d'augmenter. La modicité des prix du foncier qui ne coûtait que 10000 ou 15000 FCFA le terrain dans les années 1960. Mais au cours des années 1980, il y a eu une variation sur le prix du sol car on est passé à des sommes moyennant 200.000 voire 300.000 FCFA car les espaces pour la construction se faisait de plus en plus rare à Dakar et à Pikine les terrains coûtaient chers. En effet, la promulgation de la Loi sur le domaine national spoliait les lébous de leurs terres. Se sentant menacer les lébous n'ont pas hésité à vendre leur terrains moyennant de

modiques sommes. Ceci a pour effet une concentration de l'habitation jusqu'à ce qu'il ne reste plus particulièrement de réserves foncières.

3. L'accès à l'eau courante

La consommation en eau varie en fonction de la densité et du niveau de vie de la population. A Yeumbeul, la forte croissance démographique se traduit par une forte demande en eau potable. Cependant l'agglomération dakaroise est confrontée à un déficit en ce qui concerne l'offre en eau potable. L'accès à l'eau dépend en majeure partie des sources exploitables et du niveau technique permettant d'exploiter ces ressources. Une étude menée en 2001 par la Banque Mondiale a montré que l'eau que la population de Yeumbeul consomme est polluée par les nitrates.

Tableau 5: l'accès à l'eau courante

Accès à l'eau	Nb. cit.	Fréq.
oui	161	82,6%
non	34	17,4%
TOTAL OBS.	195	100%

Source : Thioro Kane. 2013

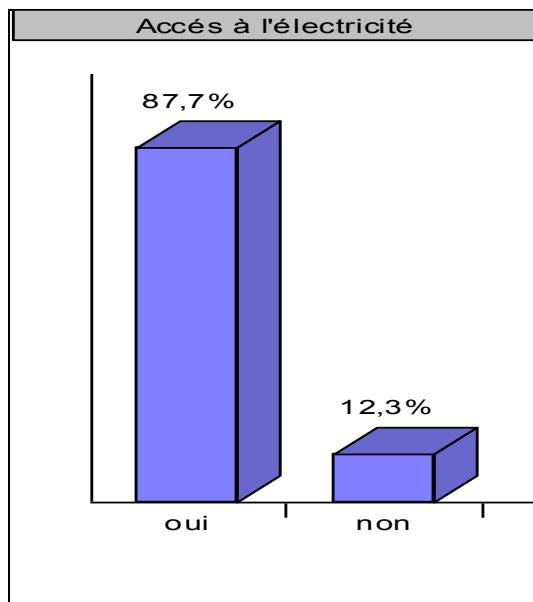
Malgré la pollution de la nappe phréatique 82,6% du total enquêté ont accès à l'eau contre 17,4% des ménages. En effet selon le Diagnostic Territorial de l'UN/ Habitat la région de Dakar est la mieux pourvue en eau avec 90,7% des ménages utilisant le robinet. Mais on note souvent des pénuries d'eaux. En outre le robinet n'est pas la seule source d'approvisionnement en eau, il y a les bornes fontaines, les pompes et les puits. En 2008 sur les 2726 nouveaux branchements sociaux la ville de Pikine a bénéficié du tiers, soit 29,5%.

4. L'accès à l'électricité

En dépit de la signature en 2003 de la Lettre de Politique de Développement du Secteur de l'Energie (LPDES), le Sénégal a traversé au cours de ces dernières années à des problèmes de

coupure de courant. Mais cela n'empêche pas le fait que la région de Dakar est la plus approvisionnée en électricité. Puisque sur les 766 187 abonnés dans le pays, elle en compte 372 198 abonnés, soit 48,5% des abonnés selon la SES 2008 de Dakar²³.

Graphique 12: L'accès à l'électricité



Source : Thioro Kane. 2013

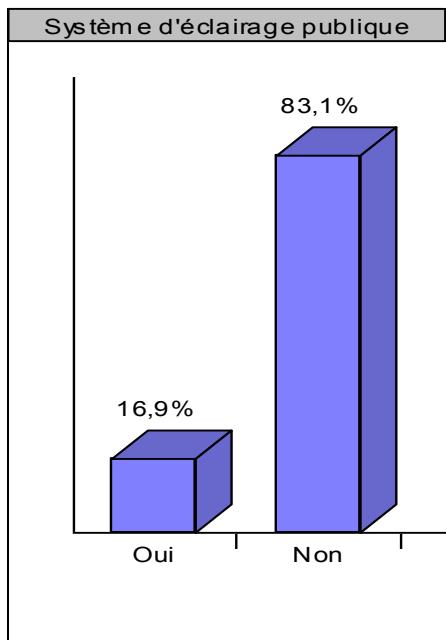
Le diagramme en dessous met en évidence le pourcentage des ménages qui ont accès à l'électricité. Ainsi sur les 195 chefs de ménages interrogés, 87,7% ont accès à l'énergie électrique fournit directement par la SENELEC ou à des branchements clandestins au sein du voisinage. Les 12,3% n'ont pas accès à l'électricité, par manque de moyen.

5. L'accès au système d'éclairage public

L'éclairage public est un des domaines transférés aux collectivités locales. En parcourant les coins et les recoins de Yeumbeul, on note la présence de poteaux électriques. Mais il se trouve que ces poteaux ne servent que de décor. Car 80,3% des chefs de ménages affirment qu'ils n'ont pas accès à l'éclairage public du fait que l'électricité a été coupée ou ces poteaux ne disposent pas de lampe. Ceux qui ont accès à l'éclairage public ne représentent que 16,9% du total des enquêtés.

²³Situation Economique et Sociale de la région de Dakar de l'année 2008/SRSD de Dakar

Graphique 13: L'accès aux systèmes d'éclairage public



Source : Thioro Kane. 2013

6. Le problème de la sécurité

L'absence quasi-totale de l'éclairage public constatée à Yeumbeul pose le problème de la sécurité dans cette zone. La prédominance de la violence qui sévit en milieu urbain est remarquable. La périphérie est la zone où la sécurité fait le plus défaut. Caractérisée par un taux de chômage élevé avec une population de plus en plus jeune, l'accentuation de la pauvreté, l'absence d'éclairage public, l'étroitesse des rues et les maisons abandonnées à cause des inondations sont autant de facteurs qui participent à l'augmentation de l'insécurité à Yeumbeul.

Tableau 6: le problème de la sécurité

sécurité	Nb. cit	Fréq.
oui	56	28,7 %
non	139	71,3 %
TOTAL OBS.	195	100 %

Source : Thioro Kane. 2013

Le graphique ci-dessous nous montre que les 139 chefs de ménages affirment que leur quartier n'est pas sécurisé, soit 71,3% contre 56 ménages dont les quartiers bénéficient de sécurité, soit 28,7% du total. La sécurité dans ces quartiers est assurée généralement par des jeunes qui y habitent en montant des comités de vigilance souvent en collaboration avec la police et à qui chaque maison donne 1.500 ou 2.000 FCFA par mois.

Chapitre II : Difficultés liées à l'assainissement et à la mobilité

La brusque accélération de la croissance démographique pose des problèmes environnementaux, d'assainissement et de mobilité.

1. Problèmes environnementaux

L'environnement est défini comme étant un ensemble d'agents physiques, chimiques et biologiques et des facteurs sociaux susceptibles d'avoir un effet direct ou indirect, immédiat ou à long terme sur les êtres vivants et les activités humaines. L'environnement subit sans cesse des agressions avec la dégradation accélérée de la Niayes, les bas-fonds desséchés pendant la sécheresse et sur lesquels nombre de ménages s'est installés fait face à des inondations qui deviennent de plus en plus récurrentes. A cela s'ajoute la pollution de l'air qui est due aux automobiles et la lancinante question de la gestion des déchets. En effet les 180 chefs de ménages affirment rencontrés des problèmes environnementaux, soit 92,3% du total des enquêtés pour 15 ménages qui n'ont pas de problèmes environnementaux, soit 7,7%. Ce qui signifie que la quasi-totalité des ménages ont des difficultés liées à l'environnement.

Tableau 7: les problèmes liés à l'environnement

problèmes environnementaux	Nb. cit.	Fréq.
oui	180	92,3%
non	15	7,7%
TOTAL OBS.	195	100%

Source : Thioro Kane. 2013

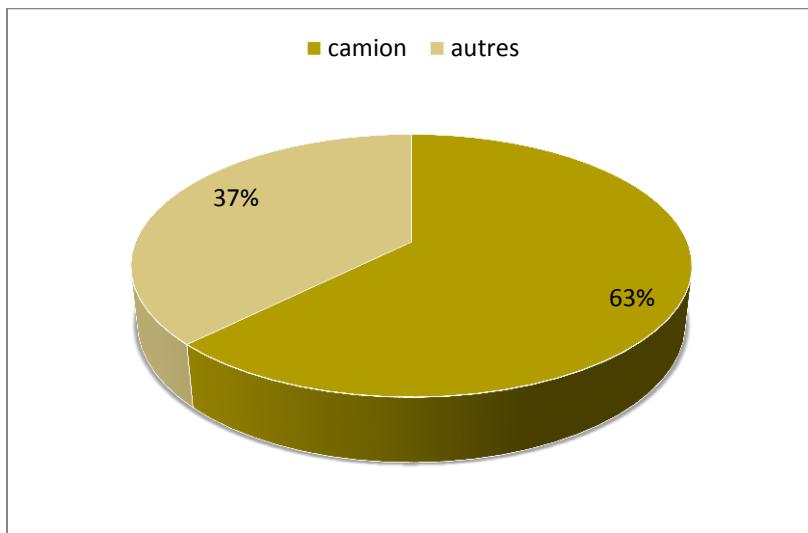
Parmi les 195 ménages que nous avons interrogés, certains n'ont pas dit les problèmes environnementaux auxquels ils sont confrontés. Alors que la majorité des chefs de ménages évoquent des difficultés se rapportant à l'évacuation des eaux usées, des eaux de pluies, du ramassage des ordures ménagères et de la pollution.

1. La collecte des ordures ménagères

A Yeumbeul l'évacuation des ordures ménagères a des défaillances, puisque les camions de ramassage des déchets ne parviennent pas à accéder dans certains quartiers à cause de l'étroitesse des ruelles. Cependant la collecte des ordures se fait de différentes manière soit par dépôt, par les camions de ramassage, par les associations de ramassage par charrette, par incinération et enfin par enfouissement. Les maisons abandonnées servent souvent de dépôts sauvages. C'est une question qui semble être prise en compte par la collectivité et certains jeunes des quartiers de Seydou Nourou Tall et d'Alwar Abdoul Bass de Yeumbeul Sud.

Néanmoins la majorité des ménages utilise les camions pour l'évacuation des ordures ménagères et représente 122 sur les 195 ménages enquêtés, soit 63% du total, et cela au niveau des deux communes d'arrondissement. L'irrégularité ou l'inaccessibilité des camions conduit à l'utilisation des autres modes d'évacuation des ordures mêmes s'ils ne sont pas si représentatifs, soit 37% du total.

Graphique 14: Les modes de collecte des ordures

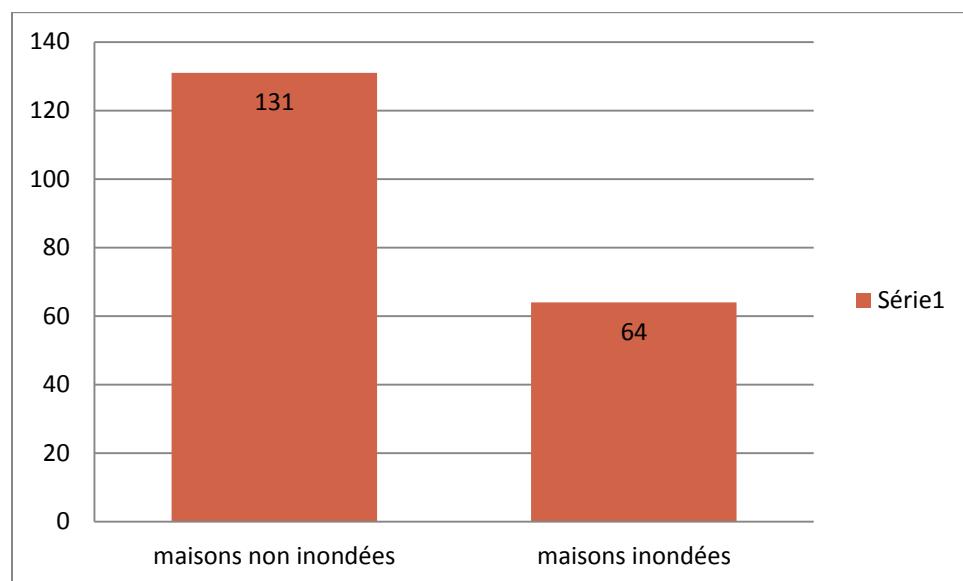


Source : Thioro Kane. 2013

2. Le drainage des eaux de pluies

Il n'existe aucun système d'évacuation des eaux de pluies au sein des deux communes même si des projets sont en cours. Elle demeure une contrainte importante pour les quartiers de Yeumbeul surtout les plus enclavés. Les eaux de pluie du fait de la nature argileuse du sol mais aussi de l'installation d'une bonne partie de la population sur les dépressions de la Niayes constituent de véritables mares qui rendent inaccessibles ces quartiers pendant une partie de l'hivernage. Le manque de système d'évacuation des eaux de pluies et la nature du site de Yeumbeul sont à l'origine des inondations constatées.

Graphique 15: Nombre de maisons inondées



Source : Thioro Kane. 2013

L'inondation est un véritable fléau dans la périphérie, en effet 64 ménages sont touchés par le phénomène des inondations. Tandis que les 131 autres ménages déclarent que leurs maisons ne sont pas touchées par les inondations, mais ils le sont indirectement. Car les inondations causent des dégâts importants au niveau des logements, des écoles, des centres de santé, des routes, des places de marché, des lieux de cultes, des réseaux d'approvisionnement en eau potable et d'assainissement, et sur d'autres biens et services publics.

Photo 1 : des maisons abandonnées à cause de l'inondation et qui servent de dépotoirs d'ordures à Yeumbeul

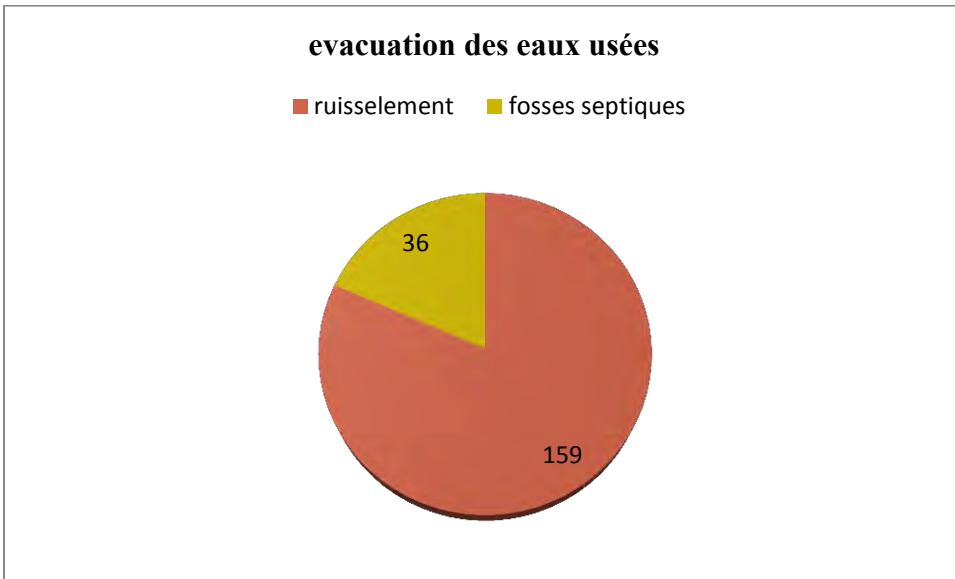


Ces inondations entraînent la stagnation des eaux de pluies dans les maisons et les ruelles de certains quartiers la quasi-totalité de l'année. Elles entraînent aussi des pertes matérielles, morale, économique, relationnelle due à la séparation avec les voisins et amis de longues dates. Les enfants restent souvent des mois sans aller à l'école, car cette dernière sert d'abri provisoire pour les sinistrés.

3. L'évacuation des eaux usées

Les deux communes d'arrondissement ne disposent pas de système d'évacuation des eaux usées. Les ménages développent des stratégies individuelles comme les fosses septiques qui sont évacuées à l'aide des camions de vidange ou tout simplement de manière manuelle. Cette situation présente des risques sanitaires et environnementaux d'autant plus que Yeumbeul se situe dans la zone des Niayes et que la nappe phréatique affleure, bon nombre de ménages disposent de blocs sanitaires. La majorité des ménages utilisent la nature ou la rue comme source d'évacuation des eaux usées. Ainsi les 159 ménages que nous avons visités font évacuer leurs eaux usées dans la rue, ou dans les maisons abandonnées par leurs propriétaires et cela suscite la plupart du temps des disputes entre voisins à cause de la promiscuité, et les 36 autres disposent de fosses septiques.

Graphique 16: Répartition des modes d'évacuation des eaux usées



Source : Thioro Kane. 2013

4. La pollution

La région de Dakar à elle seule, concentre 70% du parc automobile sénégalais soit 119 000 véhicules en 2001. Cette accumulation de la presque totalité des automobiles du Sénégal lui confère un statut d'une des villes les plus polluées de la sous- région ouest africaine. En effet, à Dakar à l'heure de pointe c'est-à-dire entre 8h et 9h du matin et entre 17h et 18h on remarque une importante pollution de l'air due aux automobiles. L'importance du nombre de véhicules particuliers est un facteur aggravant la pollution.

En effet, la limitation des moyens financiers pousse les populations à acquérir des véhicules d'occasion venus particulièrement d'Europe. Ceci a été à l'origine de la loi sénégalaise interdisant l'importation des voitures de plus de cinq ans au Sénégal. L'agglomération de Dakar est de nos jours confrontée à une crise aiguë dans les transports urbains, qui paralyse la mobilité. La congestion chronique qui affecte les transports est à la source de multiples dysfonctionnements. D'après le tableau des polluants, 44% des gaz nocifs sont émis par les industries, 32% par le transport et 24% par les ménages et autres secteurs (bâtiments et divers). Il faut noter que 86% des trajets motorisés à Dakar se font par Car Rapide et 70% des véhicules ont plus de 10 ans et polluent deux fois plus que les véhicules de moins de 10 ans. Quatre-vingt-dix pour cent des bus et 33% des voitures particulières fonctionnent au Diesel.

Le diesel rejette bien plus de NOx, SO2 et PM10 que les voitures à essence²⁴. Le trafic routier à Dakar est responsable de 94% des émissions d'hydrocarbures. En effet la disparition des espaces verts issus du développement du front urbain a pour conséquence une réduction du potentiel de purification de l'air par les plantes. Mais aussi le fait que les car- rapides sont nombreux à Yeumbeul et constituent le principal moyen de transport.

5. Problèmes liés à la mobilité

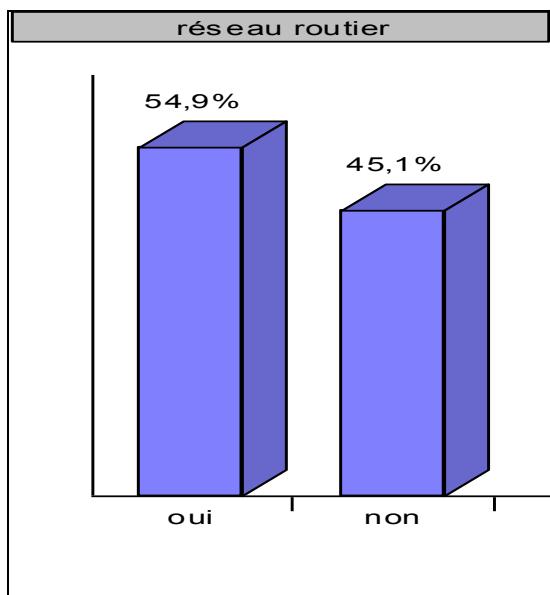
Support des activités économique et sociale, les mouvements de personnes et de biens occupent une place importante dans l'agglomération dakaroise. La mobilité constitue un pôle de flux où la périphérie joue le rôle d'émetteurs et le centre- ville de récepteurs. Ainsi la mobilité se heurte à la croissance exponentielle de la ville de Dakar qui crée des problèmes de déplacements surtout dans les zones périphériques où les infrastructures et équipements de transports ne répondent pas aux normes de sécurité et de confort. Une grande partie de la population connaît des difficultés pour satisfaire ses besoins de mobilités et subit au quotidien, des conditions de transport de plus en plus difficiles. Ces difficultés ont pour cause l'insuffisance de l'offre face à une demande sans cesse croissante, la congestion, mais surtout de la vétusté du parc automobile mais aussi l'accessibilité au réseau routier avec des routes étroites sinuées et dégradées. Telles sont les difficultés que rencontrent la population de Yeumbeul en ce qui concerne la mobilité physique.

1. Le problème d'accès au réseau routier

L'accès au réseau routier constitue un problème majeur dans les deux communes d'arrondissement de Yeumbeul. Il est dû d'une manière générale à un problème d'enclavement car l'habitat est mal structuré. Pour ceux qui sont éloignés des routes accéder aux infrastructures de transport cause d'énormes difficultés. Ils sont obligés de se lever tôt pour pouvoir aller travailler mais aussi pour avoir un moyen de transport et ils sont souvent confrontés à des agressions, vols puisque les ruelles sont étroites et mal éclairées en l'absence de système d'éclairage public adéquat. Sur ce 54,9% des chefs de ménages affirment avoir un accès facile sur le réseau routier alors que les 45,1% disent le contraire. Bien que le réseau de transport routier soit très important, car couvrant 613 m pour mille habitants, on dénote une disparité entre le centre et la périphérie.

²⁴Banque Mondiale, Rapport d'Avancement ,2003 : « Initiative sur la qualité de l'air dans les villes d'Afrique Sub-saharienne »

Graphique 17: L'accès au réseau routier



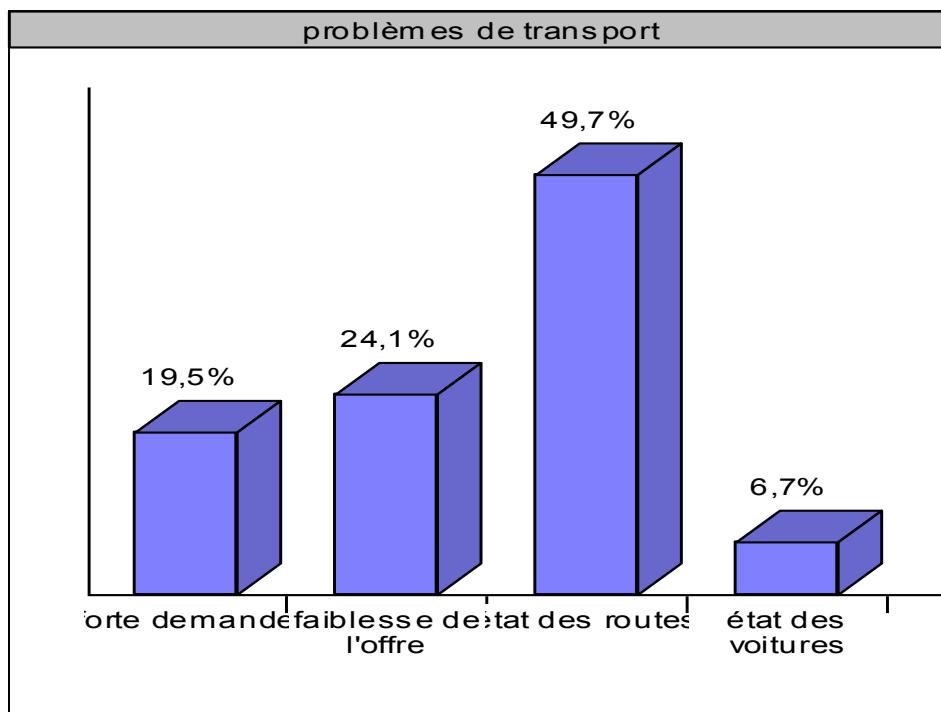
Source : Thioro Kane. 2013

2. Les problèmes de déplacements

La croissance accélérée notée dans la périphérie comme à Yeumbeul engendre des problèmes de déplacements pas encore satisfait qui mériteraient de faire l'objet d'une étude. Dans cette même logique, le caractère mal maîtrisé de l'urbanisation à l'intérieur de Dakar consomme plus d'espaces provoquant un allongement des distances à parcourir. Le déplacement est à la source de l'activité économique, car la ville est un lieu de rencontres, un lieu d'échanges et un carrefour de vie où chacun tente sa chance. Le secteur du transport au Sénégal est caractérisé par le formel et l'informel, le privé et le public. Cependant les problèmes de déplacements sont loin d'être réglés en dépit des nombreuses politiques sectorielles mises en place par l'Etat et la Banque Mondiale. On a vu que la majorité que la majorité des chefs de ménages ont leurs activités en ville ou dans les péri centrales. De fait, le premier problème soulevé par ces chefs de ménages est l'état des routes représentant 49,7% du total puisque la route de Yeumbeul depuis sa création du temps des colonisateurs n'a jamais fait l'objet d'élargissement ou que l'on crée d'autres routes secondaires pour faciliter les déplacements. Le deuxième problème soulevé est la faiblesse de l'offre (24,1%) malgré les efforts de l'Etat d'assurer les besoins des populations en matière de transport, ce qui rend les temps d'attentes plus longs. Ensuite 19,5% des chefs de ménages affirment que les transports dans cette zone sont confrontées à une forte demande de la population, à cause de la hausse de la croissance

démographique et à l'incapacité des entreprises de transport à répondre à une demande de plus en plus forte. Enfin le dernier point soulevé par certains chefs de ménages est l'état des voitures (6,7%), qui sont surtout vétustes car la moyenne d'âge de la plupart des véhicules excède 13ans. Face à toutes ces difficultés mentionnées surgit un autre problème l'encombrement des routes.

Graphique 18: Répartition des difficultés liées aux transports en fonction des chefs de ménages



Source : Thioro Kane. 2013

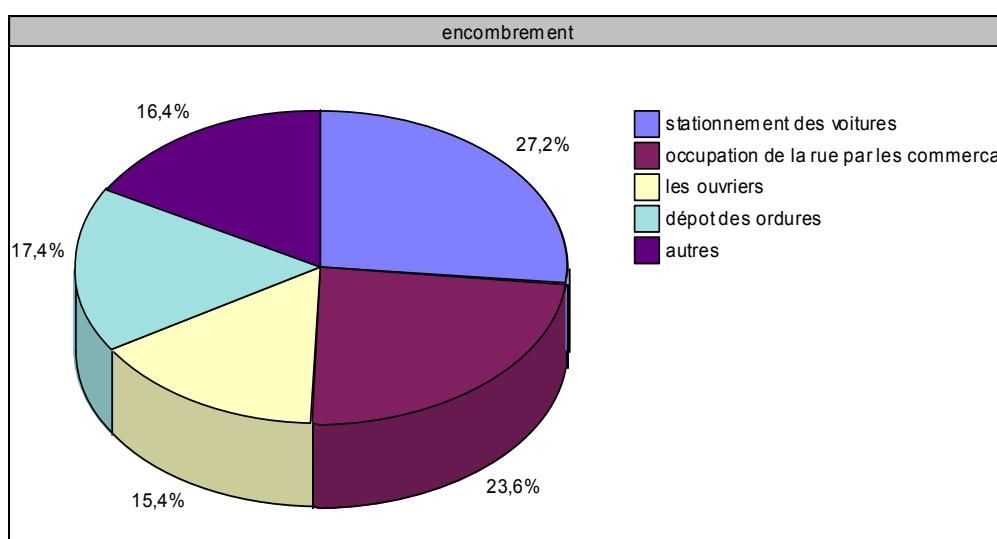
3. L'encombrement de la route

Dakar est une ville encombrée, ne signifie pas que cela touche simplement la ville. La zone de Yeumbeul à cause de son manque d'espace subit le phénomène de l'encombrement dans ces routes et ruelles. L'occupation du sol ne s'est pas faite de manière pensée, car l'espace n'a pas été aménagé, ni planifié. De fait, la zone est confrontée à une occupation anarchique au niveau de l'habitation comme au niveau de l'occupation de la route.

L'encombrement touche le volet du stationnement des voitures qui représente 27,2% du total en l'absence de parking dans la zone, les voitures sont garées dans les routes bloquant dès fois la circulation ou dans les ruelles. Mais aussi le problème de l'occupation de la rue par les

commerçants (23,6%) puisque la quasi-totalité de la population est dans le secteur informel et que les marchés et les cantines ne sont pas nombreux pour satisfaire la forte demande de la population mais aussi le manque de moyens de certaines personnes qui tiennent des petits commerces sous forme d'étalage. Ensuite, nous avons les ouvriers qui représentent 15,4% du total, ces derniers bien qu'ils disposent des cantines, l'exiguïté de ces cantines font que ces ouvriers sortent occupent la voie publique. Enfin, les ordures (17,4%) qui sont déversés dans les rues quand les camions de ramassage ne viennent pas ou dans les maisons abandonnées, dans les quartiers ou les camions n'accèdent pas. Et les autres types d'encombremens sont en générale les dépôts de pierres et représentent 16,4% du total.

Graphique 19: Les problèmes d'occupation de la route

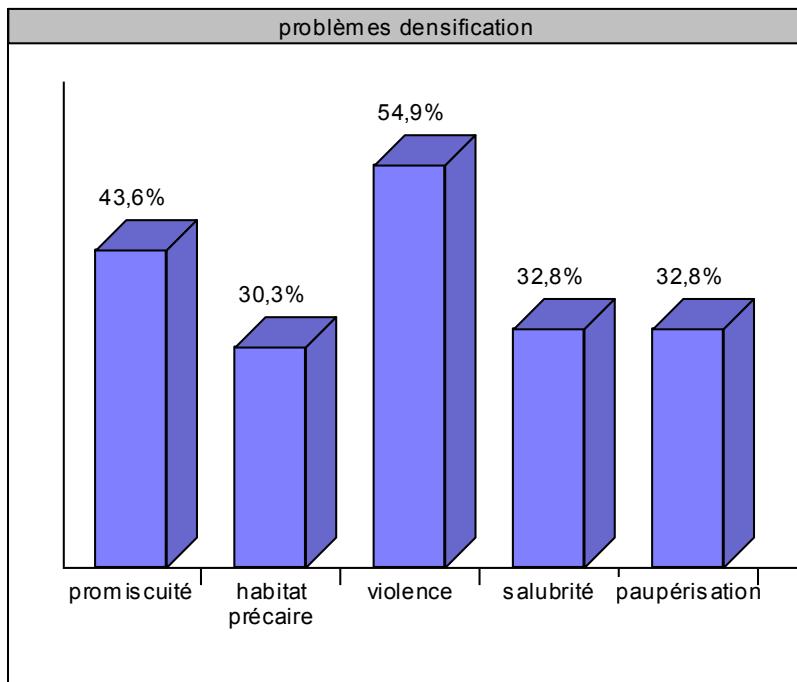


Source : Thioro Kane. 2013

4. Les problèmes liés à la densification

La densification pose de nombreux problèmes qui sont dû à la forte demande en logement. La majorité des chefs de ménages occupent des fonctions dont les revenus sont dérisoires vue la modicité du prix du foncier et de la location qui a variés au cours des années. La densification d'après les chefs de ménages entraîne des difficultés comme la violence qui est la plus citée avec 54,9% du total, la promiscuité représente 43,6% selon les chefs de ménages qui est due à une habitation mal organisée c'est-à-dire des quartiers qui ne sont pas lotie dans la plupart des quartiers.

Graphique 20: Répartition des problèmes liés à la densification



Source : Thioro Kane. 2013

Parmi les problèmes, la salubrité et la pauvreté (32,8%) sont soulevées car avec la recrudescence des inondations beaucoup de maisons sont abandonnées et servent de dépotoir d'ordures et d'évacuation des eaux des usées. Le dernier problème rencontré par la population est lié à l'habitat précaire qui est causé par un habitat spontané. En effet l'habitat spontané se définit comme l'occupation à usage d'habitation de zones non préalablement loties suivant les règles de l'urbanisme.

Conclusion partielle

L'augmentation du poids démographique à Yeumbeul ne s'est pas accompagnée de l'augmentation des services sociaux de bases. Entrainant ainsi des difficultés qui sont en relation avec l'accès de la population à l'électricité, à l'eau, aux structures sanitaires, à un déficit en éclairage public qui contribue à la recrudescence de l'insécurité dans cette zone. En dépit de ces problèmes on note aussi des défaillances au niveau de l'assainissement et de la gestion des ordures. En outre, il y a les difficultés liées aux transports, à l'occupation des voies publiques et les problèmes de densification.

CONCLUSION GENERALE

L'accélération du mouvement d'urbanisation dans les pays africains ne s'est manifestée que dans les années 1950, avec des facteurs multiples et variés. On peut citer par exemple les causes économiques et les causes historiques. En effet la plupart des capitales en Afrique étaient créées et dotées de moyens pour répondre au besoin des colonisateurs. Elles servaient de liaison entre la métropole et les pays colonisés. C'est pourquoi au Sénégal, la région de Dakar est la mieux outillée en matière d'infrastructures, d'équipements, de services. Face à cela s'ajoute la crise écologique qui a frappé le monde rural. La sécheresse des années 1960-1970 combinée à la concentration de l'économie nationale dans la capitale dakaroise ont entraîné des déséquilibres régionaux.

Ainsi commence une forte migration vers la région de Dakar. La ville ne pouvant plus contenir cette marée déferlante, beaucoup de migrants se sont installés dans les périphéries. Avec les déguerpissements la ville de Pikine a été créée, mais aussi avec la promulgation de la loi sur le domaine national, les lébous se sentant menacés ont vendu des terres moyennant de modiques sommes. C'est dans ce cadre qu'on s'est intéressé à Yeumbeul, car cet ancien village lébou a connu une expansion urbaine très rapide. Le front d'urbanisation de l'agglomération dakaroise a commencé à gagner Yeumbeul en 1971 entraînant ainsi une expansion de plus en plus rapide du point de vue démographique et spatiale.

En effet la population de Yeumbeul a connu une évolution fulgurante composée en majorité de jeunes et de femmes. La commune d'arrondissement de Yeumbeul nord est plus peuplée que celle de Yeumbeul sud. Mais cette dernière est plus densément peuplée à cause de sa faible superficie. Les chefs de ménages sont pour la plupart des hommes généralement des adultes dont l'âge varie entre 26 et plus de 66 ans. Le secteur informel constitue la principale source de revenus avec des activités comme le commerce, l'artisan etc., avec des gains très bas. Ceci explique la précarité des conditions de vie due à une accentuation de la pauvreté, face à une population dont la majorité est analphabète et un taux de chômage de plus en plus élevé.

Au cours de notre analyse on s'est rendue compte que la majorité des chefs de ménages ne sont pas nés à Dakar et qu'ils ont séjourné dans la capitale sénégalaise avant de venir s'installer dans ses marges. De fait, on peut dire que les facteurs qui ont conduit à la

croissance urbaine sont plus particulièrement économiques, sociales, écologique avec la sécheresse et politiques. En effet la concentration de la quasi-totalité des services, des industries et des centres d'activités mais aussi des réseaux de transport dans un seul espace combiné à sa situation qui est le fait d'appartenir aux zones côtières, a entraîné des ségrégations face à un monde rural frappait par une sécheresse, le sous emploi, la misère et le manque d'infrastructures. En outre cette migration contrecarrait la volonté des colonisateurs d'embellir la capitale sénégalaise, augmentant ainsi les nombreux programmes d'aménagement urbains. En dehors de ces facteurs le prix du foncier aussi constitue un autre facteur à prendre en compte, car la plupart des chefs de ménages affirment avoir choisi Yeumbeul à cause du foncier qui n'est pas très chers par rapport aux zones loties et au centre-ville. Puisque ces terres ont été vendues par les lébous suite à la promulgation de la loi sur le domaine national en 1964.

Cette forte croissance urbaine est à l'origine de nombreux problèmes dans cette zone. L'habitat irrégulier pose des problèmes surtout dans les quartiers enclavés car ils ont des difficultés pour accéder aux réseaux routiers, et les camions de ramassage d'ordures ne parviennent pas jusqu'à ces populations. Beaucoup de maisons sont abandonnées à cause des inondations qui deviennent de plus en plus fréquentes dans la région de Dakar. Ces maisons sont en majorité construites sur des mares qui se sont asséchées durant la période de sécheresse, aujourd'hui, elles servent de dépotoirs d'ordures et de moyens d'évacuation des eaux usées. Yeumbeul est ainsi confrontée à des difficultés de collecte des ordures, à l'évacuation des eaux usées et des eaux de pluies, mais également de déplacements car dans certains endroits les ruelles sont tellement étroites, qu'elles ne permettent pas le passage des voitures. De Pikine jusqu'à Yeumbeul il n'y a qu'une seule route. On observe aussi le problème d'accès aux structures sanitaires, dû à un déficit aux infrastructures mais également aux moyens financiers de la population locale. Le manque de réserves foncières notamment à Yeumbeul Sud se traduit par une absence de parking ce qui fait que les voitures sont stationnées dans les routes créant une occupation anarchique et de congestion au niveau de la circulation. Le problème de la sécurité se pose avec des quartiers mal éclairés en l'absence d'éclairage public mais aussi d'une pauvreté accrue.

Les perspectives envisagées sont nombreuses et concernent plusieurs domaines. Avec le tracé de l'autoroute à péage, la commune d'arrondissement de Yeumbeul Sud compte profiter de ces espaces ainsi libérés pour élargir la route, créer des marchés et des parkings. A Yeumbeul

Nord la restructuration du quartier de Béne Baraque est en cours, c'est un projet pilote mené sous la direction de l'Etat sénégalais.

En collaboration avec l'ANER, un projet d'installation de lampes solaires est en cours pour un meilleur éclairage public mais aussi pour lutter contre l'insécurité dans la zone. Dans le domaine de la collecte des ordures, les communes d'arrondissement de Yeumbeul Nord et Yeumbeul Sud prévoient avec l'entente Cadak-Car de travailler avec les charretiers pour desservir les artères où les camions de ramassage ne peuvent pas accéder.

D'une manière générale, on peut dire que la croissance urbaine pose des problèmes de gestion et d'aménagements urbains. Yeumbeul dans son ensemble a besoin de restructuration, les maisons sont tellement entassées que les ruelles n'ont pas de place dans cette zone.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages

Alvergne C., Le défi des territoires. Comment dépasser les disparités spatiales en Afrique de l'Ouest et du centre, Editions Karthala et PDM, 2008, 263pages.

Bailly A.et Béguin H., Introduction à la géographie humaine, Armand Colin, 2001,219 pages.

Beaujeu Garnier J., Trois milliards d'hommes : Traité de démo-géographie, 2^{ème} Edition, Librairie Hachette, 1979, 415pages.

Beaujeu- Garnier J., La géographie urbaine, Editions Armand Colin, 1980, 359pages.

Chombart de Lauwe P. H., « La fin des villes ». Mythe ou réalité, Calmann-Lévy, 1982, 249pages.

Coquery Vidrovitch C., Processus d'urbanisation en Afrique, tome II, Harmattan, 1988,135pages.

Diop A., Enjeux urbains et développement territorial en Afrique contemporaine, Editions Karthala, 2008, 176 pages.

Derruau. M, Géographie humaine, Armand Colin, 1976, 431page.

Durand LasserveAl.et al, La croissance périphérique des villes : cas de Bangkok et de Brazzaville, CEGET, France, 1976.

George P., Précis de géographie urbaine, Editions Presses Universitaires de France, 1974 ,286 pages.

George P.et Verger F., Dictionnaire de la Géographie, Editions Quadrige / PUF, 2006, 472 pages.

Guermond Yves, Analyse de systèmes en géographie, Presses universitaires de Lyon, 1984, 324pages.

La Cambre, Villes et architectures. Essai sur la dimension culturelle du développement, Edition Karthala, 1991, 249pages.

Lacoste Yves., De la géographie aux paysages : Dictionnaire de la géographie, Edition Armand Colin, 2007, 413 pages.

Lefebvre H., Le droit à la ville suivi d'Espace et politique, Edition Anthropos, 1974, 281pages.

Merlin P., Géographie humaine, Edition PUF, 2000 ,578pages.

Wackermann G., Géographie urbaine, Ellipses Edition Marketing S.A, 2003,239pages.

Rapports et Mémoires

Amath Sadio, La croissance urbaine de Mbour : Impact sur les relations villes campagnes, Mémoire de maîtrise UCAD, 2009,

Aminata Diop, Dynamique de l'occupation sol dans des Niayes de la région de Dakar de 1954 à 2003 : Exemples de la grande Niaye de Pikine et de la Niaye de Yeumbeul, mémoire de DEA, ISE, UCAD, 2006, 91pages.

Cheick Matidjane Sy, Intégration des villages traditionnels lébous dans le milieu urbain dakarois : le cas de Ngor, Mémoire ENEA, 101pages

INSA WEBER, La problématique de l'assainissement des quartiers irréguliers de la ville de Ziguinchor : l'exemple du quartier Néma II et Cobada, Mémoire ENEA, 2009

Mbow Latsoucabé, Dakar : Croissance et Mobilité urbaine, Thèse de doctorat d'Etat, 1992

Seydou Sy Sall et al (1995), Séminaire sur la Gestion foncière urbaine, politiques de régulation et développement local en Afrique, dans les pays arabes - Cas du Sénégal, Abidjan, 21-24 Mars 1995: Rapport général.

Situation Economique et Sociale de la région de Dakar de l'année 2008/SRSD

<http://www.fao.org/docrep/003/X6988F/x6988f07.htm#TopOfPage>: « Chapitre2 :L'urbanisation en Afrique »; Date de consultation : mercredi 12 septembre 2012 à 12H50.

LISTE DES GRAPHIQUES

<u>Graphique 1:</u> Evolution de la population de Yeumbeul de 1986 à 2007	29
<u>Graphique 2:</u> Répartition des chefs de ménages selon le sexe	30
<u>Graphique 3:</u> Répartition des chefs de ménages selon la situation matrimoniale	32
Graphique 4: Répartition des chefs de ménages en fonction des activités.....	33
<u>Graphique 5:</u> Répartition des chefs de ménages selon le revenu mensuel	34
<u>Graphique 6:</u> Motivation de choix du site	41
<u>Graphique 7:</u> le lieu de provenance des chefs de ménages	44
<u>Graphique 8:</u> Statut foncier des chefs de ménages	44
<u>Graphique 9:</u> Durée d'implantation des chefs de ménages.....	46
<u>Graphique 10:</u> L'accès aux services sanitaires	50
Graphique 11: Disponibilité foncière	51
<u>Graphique 12:</u> L'accès à l'électricité.....	53
<u>Graphique 13:</u> L'accès aux systèmes d'éclairage public.....	54
<u>Graphique 14:</u> Les modes de collecte des ordures	57
<u>Graphique 15:</u> Nombre de maisons inondées.....	58
<u>Graphique 16:</u> Répartition des modes d'évacuations des eaux usées	60
<u>Graphique 17:</u> L'accès au réseau routier	62
<u>Graphique 18:</u> Répartition des difficultés liées aux transports en fonction des chefs de ménages	63
<u>Graphique 19:</u> Les problèmes d'occupation de la route	64

Graphique 20: Répartition des problèmes liés à la densification 65

LISTE DES TABLEAUX

<u>Tableau 1:</u> Répartition des ménages à Yeumbeul et le de nombre de ménages enquêtés.....	19
<u>Tableau 2:</u> Répartition de la population de Yeumbeul par sexe, superficie et densité en 200227	
<u>Tableau 3:</u> Répartition des ménages en fonction de l'âge	31
<u>Tableau 4:</u> Répartition des chefs de ménages en fonction du lieu de travail	35
<u>Tableau 5:</u> lieu de naissance des chefs de ménages	37
<u>Tableau 6:</u> lieu de naissance des chefs de ménages	43
<u>Tableau 7:</u> l'accès à l'eau courante.....	52
<u>Tableau 8:</u> le problème de la sécurité.....	55
<u>Tableau 9:</u> les problèmes liés à l'environnement.....	56

TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE	2
REMERCIEMENT	3
INTRODUCTION GENERALE	5
PREMIERE PARTIE : CADRE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE.....	7
Chapitre I : Cadre theorique.....	8
1. Contexte	8
2. La justification	10
3. Les objectifs	12
2. Analyse conceptuelle.....	12
Chapitre II : Cadre Méthodologique.....	15
I. La documentation.....	15
II. Synthèse documentaire.....	15
III. Les travaux de terrain.....	18
1. L'observation sur le terrain	18
2. Les entretiens	18
a. Le guide d'entretien	18
b. Les profils historiques.....	18
3. L'enquête.....	18
4. L'échantillonnage	19
5. Traitement et analyses des données.....	19

DEUXIEME PARTIE : APERCU DE L'ESPACE PERIURBAIN ET FACTEURS D'URBANISATION 21

Chapitre I : Yeumbeul un espace périurbain	23
1. Le site de Yeumbeul et le processus d'extension.....	23
1. Le site.....	23
2. Contexte d'urbanisation	24
3. Les aspects démographiques	27
1. Evolution de la population	29
2. Structure des chefs de ménages	30
1. Structure des chefs de ménages par sexe	30
2. Structure des ménages par âge	31
3. Situation matrimoniale.....	31
5. Les revenus.....	33
6. Lieu de travail	34
II : les équipements socioéconomiques	36
1. Les équipements éducatifs.....	36
2. Les équipements sanitaires.....	36
3. Les équipements commerciaux et culturels.....	37
4. Les équipements routiers.....	36
a. La voirie	37
b. Les moyens de transport.....	37
Chapitre II : Les facteurs de l'extension de l'espace périphérique	38

1. Les facteurs socio – économiques.....	38
2. Les facteurs politiques.....	39
1.1 Le plan directeur d'urbanisme de 1946 (élaboré par Lopez, Gutton et Lambert)	39
1.2 Le plan directeur d'urbanisme de 1961.....	40
1.3 Le plan directeur d'urbanisme de 1967 (élaboré par Ecochard).....	40
3. Motifs de choix du site	41
4. Lieu de naissance et provenance des chefs de ménages	41
1. Lieu de naissance.....	42
2. Lieu de provenance	43
5. Statut foncier.....	44
6. Durée d'implantation des chefs de ménage	45
Conclusion Partielle.....	46
TRIOSIEME PARTIE : LES CONSEQUENCES DE LA CROISSANCE URBAINE.....	48
Chapitre I : Les disparités d'accès aux réseaux de distributions	50
1. Les problèmes d'accès aux services sanitaires.....	50
2. Le manque de réserves foncières.....	51
3. L'accès à l'eau courante	52
4. L'accès à l'électricité.....	52
5. L'accès au système d'éclairage public	53
6. Le problème de la sécurité	54
Chapitre II : Difficultés liées à l'assainissement et à la mobilité	56

1. Problèmes environnementaux	56
1. La collecte des ordures ménagères	57
2. Le drainage des eaux de pluies.....	58
3. L'évacuation des eaux usées	59
4. La pollution.....	60
5. Problèmes liés à la mobilité	61
1. Le problème d'accès au réseau routier.....	61
2. Les problèmes de déplacements.....	62
3. L'encombrement de la route.....	63
4. Les problèmes liés à la densification	64
Conclusion partielle.....	65
CONCLUSION GENERALE	66
BIBLIOGRAPHIE.....	69
LISTE DES GRAPHIQUES.....	71
LISTE DES TABLEAUX	73
TABLE DES MATIERES	74