

**REPUBLIQUE DU SENEGAL
REGION DE SAINT-LOUIS
COMMUNE DE SAINT-LOUIS**

**ASSISES DE SAINT LOUIS
(A.D.S)**

COMMISSION AMENAGEMENT URBAIN

**RAPPORT DIAGNOSTIC SUR L'AMENAGEMENT
URBAIN DE LA VILLE
ORIENTATIONS GENERALES
STRATEGIES ET PROGRAMMES D' ACTIONS**

PRESIDENT :

Ndary TOURE FISA/AFRIQUE

VICE -PRESIDENT :

Cheikh SARR Professeur à l'Université

Gaston Berger de Saint-Louis

RAPPORTEUR :

Abdou DIA Conseiller

Technique à la SAED

Septembre 1998

*Etude réalisée avec l'appui du Partenariat /Lille Saint-Louis, du PMR/FED
et du Programme de Gestion Urbaine
avec le soutien méthodologique de la C.C.I.A.D.L (Secrétariat Permanent des Assises)*

SOMMAIRE

I- LA GEOGRAPHIE ET LA VILLE

A- Des bandes de terre et des eaux

1. Cordons et dunes littoraux : des zones urbanisables et des sites à créer
2. Un fleuve et des défluent intermittents : des plans d'eau mal intégrés

B- Un urbanisme marqué par la topographie du site

1. Une faible déclivité
2. Une incidence physique du climat

II- UN MILIEU URBAIN MARQUE PAR L'HISTOIRE

A- Une histoire urbaine déterminante

1. Le développement séparé des espaces
2. Une réunification spatiale difficile

B- Les quartiers anciens et les faubourgs

1. l'île de Ndar et la Langue de Barbarie
2. Sor et ses quartiers

III- LA POLITIQUE URBAINE

A- La politique de lotissements

1. Les opérations centrales
2. Les lotissements péricentraux

B- Irrégularités et remodelage

1. Les occupations irrégulières dans le Sor
2. L'état du remodelage des quartiers

IV- LA POLITIQUE URBAINE ET LES AMENAGEMENTS LIES A L'EAU

A- Quais et ponts

1. Les quais - historique et fonction
2. La digue de Saint-Louis

B- Les aménagements liés à l'activité

1. Les marchés dans la ville
2. Les transports

V- LES TENDANCES DU CROIT DEMOGRAPHIQUE DES INDEPENDANCES A NOS JOURS

Perspectives démographiques de Saint-Louis

VI- CONCLUSIONS PROVISOIRES DU RAPPORT D'ETAPE N° 1

A- Un bâti ancien à revaloriser

1. Un espace saturé : l'Ile
2. Un cadre urbain anarchique

B- Des infrastructures mal intégrées et insuffisantes

1. L'Ile et la "Steppe" Saint-Louisienne
2. Des aménagements mal ajustés aux réalités du site

AVERTISSEMENT

Ce rapport d'Etape N° 1 n'est qu'un outil pour l'élaboration du PLAN DE DEVELOPPEMENT COMMUNAL.

En effet, il synthétise une partie de l'ensemble des données collectées par l'équipe. En conséquence, il renferme quelques ébauches d'analyses et de conclusions qui nécessitent dans une deuxième phase à être précisées, et étayées par des enquêtes complémentaires de terrain pour aboutir aux différentes propositions d'actions de développement que la Commission Aménagement Urbain devra finalement soumettre aux Assises de Saint-Louis.

I- LA GEOGRAPHIE ET LA VILLE

La ville de Saint-Louis s'étale sur un territoire à structure éclatée quadripolaire.

D'Ouest en Est, la Langue de Barbarie, l'île de NDar, le Sor et la zone continentale singularisent un périmètre fortement marqué par le relief du Bas-Delta.

L'alternance de terrains secs, sablonneux, d'espaces naturels et de plans d'eau commande la mise en place urbaine et détermine les emboîtements spatiaux.

A- Des bandes de terres et des eaux

1. Cordons et dunes littoraux

Sur une superficie communale de 4579 ha, la ville de Saint-Louis hors eau, couvre 3632 ha. la soustraction des espaces naturels et des vergers (Bango) soit 681 ha laisse à la commune 2951 ha (environ). Ce chiffre est constant depuis 1968 (décret). En 1973 seuls 597 ha étaient urbanisés. Depuis cette date, les aménagements réalisés couvrent environ 50 ha (Cité Niakh 13, Goxum Bacc 35 ha, NGallèle 4 ha).

Les 17 quartiers que compte la ville se répartissent sur cette aire urbanisable. La digue construite en 1995 circonscrit l'espace intra-muros, qui regroupe 14 quartiers répartis entre le cordon littoral, l'île et le Sor.

2. Un fleuve et des défluent intermittents

Les plans d'eau inclus dans l'aire communale représentent 943 ha soient 20 % du territoire de la ville.

Il résulte des eaux que le Fleuve Sénégal ne peut contenir dans son cours principal vers l'embouchure. Ils apparaissent sous forme de marigots appelés Khor - Diouck - Cantey. Leur remplissage est fonction de la crue du fleuve.

B- Un urbanisme marqué par la topographie du site

1. Une faible déclivité et la basse topographie

Les côtes de nivellement définis par les documents techniques qui accompagnent les multiples rapports sur l'urbanisme de la ville, attestent des références comprises entre 1,728 m (Pont du chemin de fer de Leybar) et 2,78 m (Service de l'Elevage). L'ensemble des quartiers de Sor se situe entre ces deux niveaux. Mais leurs niveaux sont variables : Léona, Diamaguène par exemple, ont des côtes inférieures de 0,50 à 1 m par rapport aux zones environnantes.

Les quartiers de la Langue de Barbarie sont installés par contre sur un bourrelet. Les niveaux varient de 3,02 à 2,48.

La basse topographie détermine les niveaux de la pente, le pourcentage de déclivité générale est inférieur à 2 %.

Les terrains de la ville sont par conséquent considérés comme plats. Ce qui est souhaité en matière d'urbanisme.

2. Une incidence physique du climat

Du front de Mer Ouest, à Ngallèle à l'intérieur du continent la ville se déroule sur 10 Kms.

La présence des plans d'eau dans la zone intra muros (de la Langue de Barbarie au pont de Khor) détermine un climat doux agréable à vivre. L'histoire des implantations coloniales le met en exergue.

Les influences sahéliennes se font sentir dès le franchissement du pont.. Les caractéristiques de cette zone sont les hautes températures et les effets plus perceptibles des vents de sable.

Synthèse provisoire

Les incidences géographiques sur l'urbanisme de la ville sont réelles. Elles déterminent les comportements des espaces de la ville en jouant sur les types d'aménagement et leur coût.

II- UN MILIEU URBAIN MARQUE PAR L'HISTOIRE

La ville de Saint-Louis a été fondée en 1659 par Louis CAULLIER. Elle est la plus ancienne ville créée par les Européens en Afrique Occidentale. Durant ces derniers siècles écoulés, la population a connu une croissance soutenue.

Ainsi la cité a connu un destin exceptionnel parmi les villes africaines du Sud du Sahara : à la ville coloniale saturée de fonctions multiples a succédé une agglomération hétérogène.

Plusieurs étapes sont discernables dans la croissance urbaine de Saint-Louis.

A- Une histoire urbaine déterminante.

1/ Le développement séparé des espaces :

L'histoire retient l'île de Ndar comme site à partir duquel la ville de Saint-Louis s'est développée. Lorsque les Français délaissèrent l'île de Boscos en 1659 et portèrent leur choix sur une île plus accueillante (Ndar) pour abriter le comptoir du SENEGAL, le souci majeur de la Compagnie du CAP-VERT fut d'établir une "implantation permanente" matérialisée par des habitations durables. La vingtaine de maisons remarquable dans l'île dès 1755 constituent l'embryon du centre urbain de 12.000 habitants de 1838. La ville s'était développée autour du Fort construit au milieu de l'île. Habitation en dur, enclos et "tapades" définissent deux types d'occupants : mulâtres de la bourgeoisie mercantile et autochtones esclaves affranchis installés dans les pointes extrêmes de l'île. (SINOUE 7 Bibliographie).

Les aménagements itératifs, sous-tendus par une mise en oeuvre, amalgame du savoir faire colonial en matière d'urbanisme, ont transformé la ville de part et d'autre du Fort. Vers 1900, la superficie comprise entre les 2 300 m de long et 300 m de large, soit la totalité de l'île avait reçu la forme finale de ses divisions spatiales. Le plan HOYEZ (approuvé en 1942) parachève le Zoning en fixant les fonctions des sous-espaces telles qu'elles sont définies dans les chartes d'Athènes de 1933.

L'île de Ndar était donc devenue un centre urbain doté des fonctions primordiales des établissements humains de l'époque. Les extensions au-delà des eaux du fleuve n'avaient pas altéré ses populations dominantes car elle commandait la totalité des espaces de son environnement, développant une centralité liée à la présence d'équipements centraux : bâtiments administratifs, équipements culturels et religieux, hôpital principal et commerces.

L'Histoire géomorphologique de la ville retient que la transgression marine dite du Nouakchottien a calibré le site de la Langue de Barbarie en un cordon littoral.

Longue de 24 Km et large par endroit de 250 m, elle apparaît comme une digue naturelle séparant l'Océan et le Grand Bras du Fleuve SENEGAL. Sur cette bande sableuse se trouvent localisées les premières excroissances de la ville coloniale, confinée dans les limites de l'île, au début du siècle. Le site de Ndar-Toute (A. SINOUE : cf Bibliographie) fut aménagé en lotissement de villégiatures pour les riches négociants de l'île. S'est développée pendant cette période, une "pavillonnaire" conçue dans une forme architecturale qui permet de bénéficier de la fraîcheur de la brise marine.

De l'autre côté de Ndar-Toute, Guet-Ndar apparaît comme le plus vieux quartier de la ville. Ce quartier est une ex-croissance qui a essaimé autour du village des pêcheurs fondé au 18ème siècle. L'histoire de la politique urbaine à Saint-Louis tient principalement par la volonté des autorités successives coloniales, d'éradiquer ce quartier considéré comme un abcès dans le coeur de la ville. Dès 1910 le plan de lotissement établi -malgré son application partielle en 1920- constitue le repère historique des relations conflictuelles entre les Guet-Ndariens et les Autorités Administratives.

Le village de Goxumbaac créé en 1884 par les autorités n'avait pas eu d'effet par rapport au décongestionnement attendu de l'île. Le site est établi sur une bande sableuse ouverte sur le désert mauritanien.

Les terres continentales définies par une topographie humide, en vis à vis avec l'île ont été découpées en lots distribués (A. SINOÛ : Bibliographie) aux surplus de populations dans l'espace insulaire. Le choix de l'Administration de les coloniser à des fins agricoles est lisible à partir de ce facteur. Le transfert de l'île commerçante dans cette partie de l'hinterland Ndarien (de Ndar) rend compte du **partie-pris** urbain en ce qui concerne l'utilisation du sol, paramètre décisif dans l'affectation des fonctions aux espaces. Mais l'accroissement a très vite disqualifié la fonction nourricière (maraîchage) primatale de Sor.

Le plan d'aménagement du Faubourg de Sor, (approuvé en 1942) avait réglé l'occupation, accrue dans l'entre-guerre, mais circonscrite dans la partie Nord-Est de Sor. La Corniche au Nord, Ndiolofène à l'Est et le quartier de la Gare au Sud, forment un triangle péricentral. L'espace était lié à l'île et recevait les équipements que cette dernière ne pouvait abriter compte tenu de son étroitesse. **camp militaire**, jardin d'essais, léproserie, dépôt d'hydrocarbure, station d'épuration, cimetière et parc à bestiaux étaient les grands équipements structurant toute cette couronne. L'installation concomitante des populations dans les espaces vides et secs est l'aboutissement du processus de valorisation du faubourg. Les constructions collectives notamment à la Corniche, lieu d'habitat des conseils territoriaux et les maisons individuelles grandes et huppées en constituent les éléments illustratifs

Ainsi, pendant plusieurs décennies, Saint-Louis a accumulé des preuves de son dynamisme marqué par le développement séparé de ses espaces

Elle fut érigée en commune de plein exercice en 1872 en même temps que l'île de Gorée. Au fur et à mesure, les quartiers de la périphérie prennent de l'ampleur sur la bande maritime à Sor. Des espaces nouveaux apparaissent au-delà Bonuet ville (Diawling), Tendjiguène, Ndiolofène, Léona, Diamaguène, Eaux Claires qui constituent les premiers quartiers urbanisés de Sor.

En 1885, on célèbre l'ouverture du chemin de fer Dakar - Saint-Louis. Le Pont Faidherbe remplace en 1897, l'ancien pont de bateaux et pilotis inauguré en 1895 par **Piæet Laprade**. A partir de 1879 la ville est le siège du Conseil Général. Le 15 Juin 1895 elle devient la capitale de l'A.O.F. regroupant quatre territoires : SENEGAL, SOUDAN (MALI), GUINEE et COTE-D'IVOIRE.

2/ Une réunification spatiale difficile :

En quelques années, des transformations importantes furent opérées avec le transfert définitif du Gouvernement du SENEGAL à DAKAR et de la capitale de la MAURITANIE à NOUAKCHOTT en Novembre 1960. Saint-Louis fut alors réduit à une simple capitale régionale.

Malgré la perte de ses prérogatives administratives et économiques, la population de Saint-Louis ne cesse de croître. Selon la structure de l'agglomération, des contraintes apparaissent dans la maîtrise de l'occupation spatiale du fait de la géomorphologie du site où la présence de l'eau prédomine.

L'aménagement spatial a connu une progression rapide dans le secteur de Sor, au niveau de l'île et de la Langue de Barbarie l'occupation avait atteint ses limites. Dans un secteur comme dans l'autre, les problèmes se posent de manière différente. Il s'agit soit des problèmes de rénovation urbaine soit des problèmes d'extension et de mise en place d'équipements.

B- Les quartiers anciens et les faubourgs

1/ L'île de Saint-Louis, et la Langue de Barbarie : L'île constitue de nos jours le centre historique de Saint-Louis, le centre administratif, culturel et commercial. Elle présente les caractéristiques suivantes :

Un espace saturé : L'exiguïté de l'espace (infra) et le bâti massif à l'instar des forces constructives des 18^e et 19^e siècles, présents dans toutes les rues donnent un cachet compact à la ville. La surdensification des parcelles dont les cours intérieures sont transformées en " casernes locatives" (expression de Marc VEANIERE) annonce une taudification de l'ensemble, cachée par les immeubles coloniaux à R + 1 implantés en façade.

La Voirie surabondante (40 rues longues de 170 m à 1000 m et large de 6 m en général), malgré l'aération qu'elle apporte au tissu urbain, débouche rarement sur de larges aires ouvertes.

Les places publiques situées aux pointes Nord et Sud et la place centrale (en face de la Gouvernance) sont insuffisantes et ne favorisent pas l'aération spatiale.

En 1992 la démolition de 75 immeubles, menaçant ruines, disséminés dans le corps urbain, a apporté une solution provisoire en attendant les projets municipaux.

Un espace disqualifié : L'absence d'arbres constitue un autre facteur qui renforce la monotonie de l'ensemble. Elle constitue sans aucun doute, la caractéristique fondamentale qui lie l'île de Ndar aux villes métropolitaines. De même, la promenade arborée dans la partie septentrionale de l'espace insulaire jouxtant la zone résidentielle indigène comporte l'analyse dans le sens où l'habitat traditionnel autochtone amalgame l'arbre et la résidence. Phénomène typique de la société africaine analysé par plusieurs auteurs. Les marchés symptomatiques des villes du continent ne sont guère représentés dans l'île et le transfert des industries locales (briqueteries) dans une île, Bop Thior, située au large de Goxum baac, dans le fleuve, a exclu ce secteur d'activité de l'espace. La combinaison de ses carences détermine le niveau d'emploi qui est très faible.

La nouvelle centralité linéaire de l'avenue Blaise DIAGNE matérialisée par l'ouverture de magasins de luxe : librairie Universitaire, Kodak, Concessionnaires automobiles, représentant les marques françaises et japonaises les plus prestigieuses, confections de marque, hôtel 4 étoiles etc... dégage une faible proportion d'emplois commerciaux. La renaissance de la ville de Saint-Louis, (W. CH. BONARDEL 1993) passe certainement par d'autres paramètres, tels les services induits par les processus de polarisation de la ville, conséquences de mutations opérées dans l'économie de la région, depuis la mise en fonction du barrage de DIAMA (1986). La localisation de ses services (vente et réparations de matériels agricoles, boutiques phytosanitaires, quincailleries) dans le Sor péri central, détermine la lisibilité d'une nouvelle centralité aréolaire.

En dernière analyse, l'inadéquation entre le système persistant de construction et la nécessaire adaptation aux données économiques peut expliquer, parmi d'autres facteurs déjà évoqués, le déséquilibre interne de l'espace.

● **La Langue de Barbarie**

• **Goxum baac : un quartier excentré**

Ce quartier fut, au départ, un petit hameau où résidaient principalement les maures du fait de la proximité avec la Mauritanie; C'est seulement en 1976 que le quartier fut doté d'un plan de lotissement et ensuite aménagé par le relogement des populations de Guet-Ndar qui occupaient l'emprise du Boulevard Fluvial.

Hormis des problèmes de mise en place d'équipements, le quartier ne présente aucun problème particulier.

• Ndar-Toute

Ce quartier constitue le secteur commercial de la Langue de Barbarie, cependant, le cadre bâti est actuellement assez vétuste.

Des travaux de rénovation sont nécessaires afin d'améliorer les conditions de vie des populations.

• Guet-Ndar

C'est actuellement le quartier le plus chaotique de la ville, non seulement au point de vue de la structuration spatiale mais aussi de l'occupation de l'espace (de type spontané). Il apparaît alors comme un quartier très dense.

Face à cette situation, l'Etat avait initié en 1983 une opération de restructuration et de décongestionnement en vue d'améliorer le cadre de vie des populations.

2°/ Sor et ses quartiers

Le secteur de Sor constitue actuellement la seule grande zone d'extension urbaine de la ville. Sur le plan spatial, il offre de réelles possibilités d'aménagement. Sur 1438,98 ha soit 1/3 de la superficie communale, hors eau, l'ensemble de l'espace juxtapose six quartiers habités par les 2/3 de la population de la Commune en 1988. L'espace constitué est un ensemble incohérent et inarticulé, caractéristique d'une mise en oeuvre sans plan de développement préétabli. Les lotissements réalisés au coup par coup et les occupations spontanées de zones désaffectées ou non aménagées en induisent les particularismes.

Malgré les contraintes naturelles, constatées en zone périphérique, on assiste au développement d'un habitat sous intégré, dont les conséquences sociales sont multiples.

• Les quartiers aménagés

Au delà de l'île de Saint-Louis, l'occupation de l'espace de Sor est accompagnée par des actions d'aménagement réalisées dans les quartiers anciens : Diawling, Balacoss, Diamaguène, Ndiolofène, Léona, Eaux Claires, Darou (côté Sud). Ces quartiers pour l'essentiel ne souffrent d'aucun problème d'aménagement, l'urbanisation ayant précédé l'occupation du sol, les difficultés relèvent surtout de la médiocrité du site, qui nécessite d'importants travaux d'assainissement et de viabilisation (évacuation des eaux de pluies et des eaux usées, remblais, etc...). De même la réalisation d'infrastructures socio-éducatives complémentaires et nécessaires pour l'épanouissement des populations.

• Les quartiers spontanés

La poussée démographique et l'exode rural, ont pour principale conséquence dans les villes l'émergence de quartiers irréguliers dans des zones parfois insalubres.

La ville de Saint-Louis, connaît une extension anarchique et incontrôlée de son espace périphérique. Le quartier de Pikine, avec une population estimée à 35.000 habitants illustre bien cette situation. D'autres quartiers comme Diaminar, Médina Course, Médina Marmeyal, Sor Daga et Sor Diagne ont considérablement augmenté les difficultés liées à la maîtrise de l'occupation spatiale à Saint-Louis.

En dehors des problèmes d'aménagement posés par ces quartiers, la sécurité, l'hygiène et la salubrité restent des préoccupations fondamentales pour les populations.

Une nouvelle politique relative à la résorption de l'habitat spontané a été instituée par l'Etat. Un programme a été mis en place à Saint-Louis depuis 1996.

III LA POLITIQUE URBAINE

De 1837, date du plan de "ville nouvelle" de St Philippe de Som jusqu'au S.D.A.U. de 1975 qui prévoyait le dédoublement de la ville de Saint-Louis dans la zone continentale de Ngallèle, l'urbanisme s'est fait à partir des textes officiels plus ou moins appliqués. L'Historique de la politique urbaine est dans ce sens déterminante dans la compréhension de la médiocrité de l'urbanisme. Deux histoires (Sinon, 1993) peuvent être racontées :

- celle des épidémies, des incendies et surtout des inondations
- et celle de l'Administration.

La première est largement commentée dans de nombreux écrits (cf : Biblio). La seconde retient notre attention. Elle met l'accent sur la période récente, 1958 en est le point de départ.

A- La politique de lotissements

Saint-Louis du Sénégal est l'une des premières régions d'AOF à avoir bénéficié d'un plan de lotissement.

C'est en 1928 que fut adopté le plan qui donna à la ville son alignement rigoureux mais rationnel. Ainsi l'île a mis près de deux siècles avant de prendre son essor urbain.

Quant au quartier de Sor, le premier remonte de l'ordonnance royale du 24/04/1937. Ce projet prévoyait des concessions de 20/20 m et 20/40 m séparées par des rues de 8 à 10 m. Ses îlots étaient disposés en damier autour d'une place centrale. Quatre espaces verts étaient prévus dans les coins. Mais ce plan ne fut pas réalisé malgré son approbation.

Deux principaux lotissements ont été effectués à Sor depuis 1960. Il s'agit du lotissement Diamaguène - Léona et celui de Cité Niax.

1/ Les opérations centrales

● Le lotissement Diamaguène-Léona

La création de l'espace populaire Diamaguène - Léona remonte au lendemain de l'indépendance plus particulièrement en 1964 sous le contrôle de la puissance publique. Son développement spectaculaire est lié, à l'essor démographique observé dans les années 70 dans toute la ville.

L'occupation de cet espace est réalisée sans répit durant toute la décennie 1970-1980. L'aire de ce quartier est étroite et coincée. Cette situation constitue une entrave à l'épanouissement de ses limites, mais à l'intérieur du quartier les limites des parcelles sont très dynamiques et changent constamment sous l'emprise des aménagements. Les constructions sont concentrées et jointives. Similairement à l'usage qu'on en fait à Guet-Ndar, la construction en hauteur avec ses multiples tares (le paysage aérien est encombré par des objets divers : de poteaux de séchoir, des antennes de télévision, des fils électriques, des moignons et des constructions inachevées) prend de l'importance dans le parc du logement de ces quartiers populaires. Elle vient se présenter en alternative à l'absence de terrain à bâtir.

Le quartier de Léona présente une meilleure structuration mais se particularise toutefois par un parcellaire morcelé de taille moyenne 12,5/10.

Le désordre de l'espace est caractéristique dans le sud de Diamaguène. Ce secteur est anarchique mais n'en est rien comparable au Nord-Est et l'Est du quartier. L'occupation est informelle et les matériaux de construction précaires. Les habitations sont pauvres et leur structure légère. Leur édification sur un titre foncier de la régie des chemins de fer en est la principale explication.

Au terme d'un recensement effectué par le Cadastre dans ce quartier, 433 familles peuvent être maintenues sur place et 80 autres familles devront être transférées dans les zones urbanisées.

En 1986, le projet de recasement effectué par le Cadastre et par les services de l'Urbanisme depuis 1983, a été appliqué. L'opération a permis de dégager les rues qui avaient été irrégulièrement occupées et de recaser la quasi totalité des familles qui devaient libérer les emprises des voies.

Deux problèmes demeurent cependant :

- Certaines familles occupent l'emprise du chemin de fer. La solution avait été de réduire l'emprise et des contacts avait été pris par la Direction Générale de la Régie des Chemins de Fer dans ce sens. Aucune décision n'est à ce jour arrêtée.
- Certaines personnes bien qu'ayant bénéficié de parcelles de compensation, continuent à occuper l'emprise des rues. Les lettres de mise en demeure qui leur avaient été adressées sont restées sans suite.

2/ Les lotissements Péricentraux

Le lotissement de cité Niakh

Le Foncier

En 1959 le site de Cité Niakh était destiné à abriter l'hôpital de Saint-Louis. Ce titre N° 129 de l'Etat s'était avéré insuffisant pour abriter un pareil équipement. Ainsi les autorités ont trouvé nécessaire d'adjoindre à ce titre N° 129, deux portions du jardin d'essai (N° 150 et N° 189) appartenant à l'Etat et une partie du N°11.66 titre de la commune. Le nouveau 129 ainsi constitué aura une nouvelle affectation. En effet dans les années 80 devant la poussée démographique et la demande accrue de logements à Saint-Louis, les autorités ont jugé plus rationnel d'affecter ces terrains pour des logements.

Typologie de l'habitat

La mise en valeur des parcelles et leur niveau de viabilisation sont déterminés par l'importance des revenus des occupants. Le critère de différenciation est déterminé par la nature des aménagements, leur confort et leur style.

Le paysage urbain à Cité Niakh présente 2 catégories de confort différents : l'habitat standing et celui en dur de type économique.

1°) l'Habitat Standing

Le sous-quartier Cité Niakh évolue actuellement comme une remarquable zone de résidence. Dans cet espace il n'y a rien d'égal ou de comparable avec les productions pauvres des milieux infra-urbains. Le lotissement tend vers une rapide homogénéité, il est relativement structuré avec une intense amélioration dans la production immobilière.

L'habitat de haut standing représente 19 % de son parc de logement, l'habitat de standing moindre 51 %, l'habitat pauvre 18 % et 12 % des maisons sont en chantier. (Ces résultats ont été obtenus de la typologie des immeubles sur un échantillon de 150 maisons réparties en part égale entre le noyau du lotissement, la couronne centrale et les charges du quartier.

2°) Habitat en dur de type économique

Ce type d'habitat est aussi très fréquent dans le paysage urbain de Cité Niakh. La maçonnerie de ces unités se réduit aux murs et aux planchers. Le reste des matériaux utilisés est léger et la toiture est en dur ou en fibrociment. Ce type d'habitat se caractérise par l'auto construction, un avancement lent des travaux sous la conduite d'un tâcheron. Ainsi sous l'intervention épisodique des ouvriers, la maison reste en chantier pendant plusieurs années.

Contrairement, l'habitat de type standing est en général détenu par les populations à revenus supérieurs et stables. Leur financement est soutenu par des mécanismes plus formels. L'épargne et les crédits accordés par leurs employeurs aux salariés, les institutions financières (BHS, et les principales formes de financement. Cette procédure de financement concerne 7,2 % de ceux des logements à Cité Niakh.

B) Irrégularités et remodelage

1/ Les occupations irrégulières dans le Sor

On appelle "occupations irrégulières" des quartiers non-dotés d'un plan d'aménagement. Tous les quartiers donc non lotis sont des occupations irrégulières : ce sont souvent des habitations spontanées.

1.1. Les différentes occupations irrégulières

A Sor, les différentes occupations irrégulières se trouvent dans la périphérie. Les zones touchées par ces occupations irrégulières sont Médina Marmeyal (Darou au Nord du Boulevard derrière le sérail), Champs Courses, Diaminar, et enfin Pikine qui en est le prototype, et aussi une partie de Diamaguène, Darou et Pikine sont les principales occupations irrégulières à Sor.

a) Pikine : l'habitat spontané

• Historique

Pour analyser le cadre de vie et la sociologie actuels de Pikine, il est nécessaire de revenir en arrière. Il s'agit ici d'étudier les conditions de naissance du quartier et son évolution. Quand ces (2) éléments auront été dégagés, il sera ensuite possible de présenter une photographie du quartier de Pikine.

Au début des années 50, il n'y avait presque aucun habitat permanent. Pikine (ou plutôt ce qui pouvait en tenir lieu) était constitué de jardins potagers et de vergers aménagés au bord du fleuve et entretenus par quelques cultivateurs. En 1957, on ne comptait que dix sept chefs de familles et tous n'y habitaient pas en permanence. Ces pionniers de l'occupation du quartier s'adonnaient donc à une activité essentiellement primaire dans un environnement rural et le "quartier végétait ainsi en vase clos".

En 1958, devant les nécessités d'urbanisation de Saint-Louis, il fallut dégager une grande partie de Léona - Diamaguène. Les plans de rénovation de la ville attendaient leur réalisation depuis longtemps. C'est ainsi que le véritable peuplement urbain a commencé en 1958 entraînant l'amorce de la constitution d'un véritable quartier. On peut déceler (ces) deux grandes causes à ce peuplement : une cause lointaine et une cause immédiate.

• Histoire des inondations

Le site de Saint-Louis extrêmement marqué par la présence de l'eau, l'expose périodiquement à des inondations particulièrement redoutées par des populations riveraines du fleuve ou de la mer.

En 1926, la mer déborda et les vagues déferlèrent sur les quartiers Ndar-Toute et Guet-Ndar. Un grand nombre d'habitants furent sinistrés, leurs maisons ayant été emportées par les flots. Pour leur venir en aide, l'Administration décida de les installer sur le continent à Sor dans les environs de la Gare et à Diamaguène.

Cependant, ces populations meurtries n'étaient pas arrivées au bout de leur peine et de leurs pérégrinations.

● L'histoire des déguerpissements

La poussée urbaine constatée (selon les chiffres officiels sans doute sous-estimés), la population Saint-Louisienne est passée de 37.643 habitants en 1954 à 55.595 en 1960, soit un accroissement de plus de 73 % en 6 ans, ajoutée, au développement considérable de services administratifs, incita les pouvoirs publics à décréter le déguerpissement par la force au profit des habitants de Diamaguène. Ceux qui occupaient les voies de passage.

Au départ aucune solution de relogement n'ayant été prévue, on mettait les déguerpis à la rue. Puis on envisagea de les reloger sur le territoire du domaine fluvial alors pratiquement inoccupé si ce n'est que quelques cultivateurs.

Ce relogement de déguerpis de Léona - Diamaguène devrait être la cause immédiate de la première occupation permanente de Pikine. Ainsi furent implantées 120 concessions qui devaient constituer le noyau originel de Pikine. Et pendant les années 60 - 61 - 62 et 63 la vague d'arrivants augmenta considérablement, mélangeant citadins et ruraux et débordant largement le domaine fluvial pour se répandre vers l'Est.

● Quelques éléments géographiques

Le quartier actuel de Pikine est situé au Sud-Est de l'île de Saint-Louis et constitue la partie Sud du faubourg de Sor. Il est séparé de Léona et de Diamaguène par la route nationale.

Il s'agit grossièrement d'un triangle qui s'étend sur près de 400 ha aujourd'hui limité à l'Ouest par le fleuve Sénégal. La morphologie des lieux est dunaire. Il s'agit d'une dune morte littorale, molle ou schooner et slikke se mélangent, ce qui caractérise par ailleurs le site de Saint-Louis. L'eau est alors un élément important du site de Pikine. A l'Ouest avec le fleuve, au coeur du quartier avec la cuvette inondable, dans de nombreux secteurs en hivernage avec l'eau stagnante.

Pikine est divisé topographiquement en trois secteurs qui sont d'Ouest en Est : le Bas Sénégal, Pikine Ouest et Pikine Est. Cette division correspond aux trois grandes étapes de sa croissance.

Bas Sénégal avec un tracé régulier constitue le point de départ du quartier.
Pikine Ouest (ou Pikine Centre) niché sur le flanc oriental de la dune correspond à la deuxième vague d'arrivants.
Pikine Est (ou Pikine extension) zone en suspens, donne un aspect inachevé. Il est installé dans la cuvette située en bas de dune.

● Le découpage de l'habitat

Comme nous l'avons vu, tout est parti du domaine fluvial encore appelé Bas Sénégal. Ce "boom spatial" des années 60, ajouté à une évolution contemporaine du quartier l'a étiré aujourd'hui sur plus d'un demi kilomètre vers le Sud et sur plus de deux kilomètres vers l'Est, suivant la route nationale deux (N 2)

Nous pouvons distinguer trois sous-ensembles à Pikine :

- Bas-Sénégal : noyau initial et qui en porte les remarques
- Pikine Ouest englobant le centre du quartier
- Pikine Est qui regroupe d'un côté la partie la plus méridionale de Pikine Ouest et de l'autre le secteur situé à l'Est de la cuvette inondable.

Ce découpage morphologique correspond d'ailleurs assez bien au découpage administratif divisant l'ensemble Pikine en trois secteurs confiés chacun à un délégué de quartier.

- # Pikine I (Bas-Sénégal)
- # Pikine II (Pikine Ouest)
- # Pikine III (Pikine Est)

• Bas Sénégal

Il est le point de départ du quartier - Domaine de l'Etat.

C'est la partie la moins étendue de Pikine : elle couvre moins de (5) hectares. Il est limité à l'Ouest par le grand bras du fleuve et à l'Est par la route de Bas-Sénégal

Il a bénéficié de conditions assez favorables pour son aménagement. Ceci s'est traduit dans le paysage urbain par de nombreuses maisons en dur, bien disposées en général et par des baraques assez convenables. Les paillotes y sont en nombre réduit. Les voies d'accès en sable sont relativement bien tracées. Aucune impression de surcharge de l'habitat ne se dégage ici.

• Pikine Ouest

Marqué par une physionomie anarchique ce secteur est limité à l'Ouest par la route Bas-Sénégal, à l'Est par la Cuvette Inondable, au Nord par la Route Nationale deux (R 2).

Sa limite Sud est plus floue. Elle s'amorce quand le paysage des constructions s'éclaircit et que l'occupation du sol devient dense. L'ensemble couvre environ vingt hectares. Niché sur le flanc oriental de la dune, ce secteur correspond aussi à la deuxième vague d'arrivants. L'occupation des lieux à la fois plus serrée et plus massive s'est effectuée de façon anarchique. L'habitat y était constitué de baraques et de paillotes qui s'enchevêtraient ne laissant entre elles que de petits sentiers tortueux. Les baraques et les paillotes sont remplacés progressivement par des constructions en dur, mais l'extrême médiocrité du niveau de vie maintient l'impression de misère des habitations.

En résumé, nous pouvons noter que ce secteur est marqué par le caractère anarchique des constructions, le tracé très régulier des rues, les impasses nombreuses, la promiscuité.

• Pikine Est

Pikine constitue un ensemble hétérogène.

- Sa limite Ouest est connue : c'est la Cuvette Inondable.
- Sa limite Nord est constituée, comme pour l'ensemble du quartier par la R N 2
- Ses limites Est et Sud sont plus floues car en constante évolution.

En bref Pikine Est est installé dans la cuvette située en bas de la dune. En effet, il s'agit d'une zone aujourd'hui en pleine extension, avec cependant les limites qu'impose le caractère de plus en plus marécageux et salé du sol à mesure que l'on s'éloigne vers le Sud-Est en sortant de la ville. L'ensemble couvre -provisoirement- environ quinze hectares et fait partie toujours comme Pikine Ouest du titre foncier Yérin Mbagnick.

Ici à Pikine-Est, le délabrement des habitations se marque davantage. En plus de la pauvreté des constructions, l'inachèvement des habitations, s'ajoute une note de misère.

C'est dans ce secteur que l'occupation du sol est plus lâche. Les opérations de restructuration et de lotissement rencontreront moins de difficultés ici que dans les autres sous-ensembles du quartier.

En bref, le Bas-Sénégal mieux construit correspond à la première vague d'arrivants, celle des citadins pauvres des anciens quartiers de la ville. Tandis que Pikine Ouest et Pikine Est, aux concessions mal aménagées sans tracé de rue abritent la deuxième vague d'arrivants composés essentiellement d'immigrés ruraux de fraîche date.

Ainsi les deux origines de la population du quartier expliquent la diversité morphologique des différents secteurs de Pikine. Le développement rapide est en étroit rapport avec la question foncière.

- Le foncier

Le site et la topographie des lieux déterminent pour une grande part les paysages morphologiques du quartier. Cependant ces derniers sont aussi largement dépendants du statut foncier. Il a beaucoup influencé les modalités d'occupation spatiale.

- Le statut juridique

Deux catégories de terrain : Le quartier de Pikine, du point de vue du droit foncier, est formé par deux catégories de terrain à l'histoire différente.

La première catégorie est celle du "Bas Sénégal", bande de terre de vingt cinq mètres de large et faisant partie du domaine fluvial. C'est un terrain qui avait permis à l'Etat de pouvoir y reloger dans les années 58 - 59, les populations déguerpies pour les besoins de l'aménagement de Diamaguène - Léona. Certains de ces relogés avaient même reçu des permis d'occuper provisoires.

La deuxième catégorie de terrain est formée par une vaste concession de terre offerte à Yérin Mbagnick "un fidèle interprète et vaillant soldat que le gouverneur Faidherbe voulut récompenser pour grands services rendus à la cause coloniale. Par l'arrêté ci-après, cinq cents hectares lui furent concédés à titre gracieux.

"Nous gouverneur du Sénégal et Dépendance ...
Avons arrêté et arrêtons ce qui suit sauf approbation de son Excellence le Ministre de la Marine et des Colonies.

Article I. La portion de territoire de la partie de l'île de Sor située entre le marigot de Sor et le marigot de khor et ayant conformément au plan joint au présent arrêté, une superficie de cinq cents hectares est concédée en toute propriété au nommé Yérin Mbagnick, fils de Madiop Tacko.

Article II. Cette concession est faite avec la liberté du Gouvernement de tracer des routes, de réaliser des travaux publics, d'exécuter des actions de défense ou d'utilité publique sans que le présumé propriétaire ne puisse exiger le paiement d'aucune indemnité.
Le gouvernement se réserve en outre le droit de couper du bois et de prendre de la terre pour l'exécution de ces travaux et partout où il le jugera convenable.

Article III. L'ordonnateur est chargé de l'exécution du présent arrêté, etc...

Signé, Louis Léon Faidherbe.

La vaste concession en quartier qui porte le titre foncier n° 456/SL. Les héritiers de Yérin MBagnick aidés ou parfois doublés par des intermédiaires se sont chargés de louer les "Tolls" (jardins) à deux cents francs l'an, puis de vendre des parcelles. (Une parcelle de 15 m/15 vendue à vingt mille francs).

Les ventes se faisaient sans contrat. Les parcelles étaient délimitées sans aucune garantie par rapport à la circulation et à la topographie des lieux.

Il était prévisible dès lors que les constructions eussent présenté souvent un aspect anarchique.

Le sol sur le terrain Yérin Mbagnick est ainsi caractérisé par l'absence totale d'organisation spatiale.

• Les problèmes fonciers

Le lotissement de Pikine (sur 175 ha se heurte à deux types de problèmes : un problème juridique par rapport au titre foncier Yérin Mbagnick et un problème technique relatif aux modalités pratiques d'exécution du lotissement.

Le problème juridique

Il s'agit de l'indemnisation à propos du titre foncier 456/SL propriété des héritiers Yérin Mbagnick.

Pour le Chef de la Division Régionale de l'Urbanisme et de l'Habitat de Saint-Louis, (lors du CRD spécial du 17 Septembre 1986) la mise en oeuvre de la procédure est d'autant plus aisée à entreprendre avec le projet de lotissement de cette zone qui se trouve être approuvé par le décret N° 83 - 185 du 15 Février 1983. Cette approbation équivaut à une déclaration d'utilité publique. La procédure proposée est donc le recours à la loi N° 76 - 67 du 02 Juillet 1976, qui prévoit le paiement d'une indemnité juste et préalable en cas d'expropriation pour cause d'utilité publique. Les choses se compliquent quand on se rend compte que l'Etat et les héritiers Yérin Mbagnick ne s'entendent pas sur le montant de cette indemnité juste et préalable et que l'identification de certains héritiers pose problème. Il est entendu en outre, pour l'Etat que les ventes effectuées par les héritiers ou prétendus tels sont illégales car non prouvées, donc nulles et non avenues.

C'est donc dans ce flou juridique que s'étale le sol Pikinois, d'un côté l'Etat et la toute puissance de ses lois qu'il ne peut impunément transgresser.

De l'autre les héritiers qui, après avoir anarchiquement vendu une première fois, il y a quelques années, veulent de nouveau tirer le maximum du titre foncier.

Au milieu se trouvent des habitants "propriétaires illégaux" au statut juridique bien précaire, quelque soit les modalités de prise de possession de leurs parcelles (location, achat ou occupation de facto). Cet imbroglio juridique, faut-il le signaler, n'a pas empêché l'arrivée et l'installation de nouveaux arrivants.

Des problèmes techniques liés à l'application sur place du lotissement de Pikine sont venus compliquer les choses.

• Les problèmes techniques

Une présentation chronologique des faits s'impose, la Direction de l'Urbanisme et de l'Architecture a marchandé (N° 23/C/62/FM, en date du 11 Juin 1979) avec le Bureau d'Etudes Assane Diouf (E. A. D.) de Dakar, dans le cadre des opérations d'urbanisme de la ville de Saint-Louis. Ce marché, pour un montant d'un peu plus de quatre vingt cinq millions de francs CFA et d'une durée de (6) six mois avait pour but :

Le levé topographique des quartiers périphériques de la ville de Saint-Louis.

L'étude complète et l'application du lotissement dans les zones d'extension de la ville de :

- Pikine
- Sor Diagne
- Darou
- Léona
- Diamaguène
- Diaminar
- Ndiolofène et Médina.

La première phase des travaux, commencée en Juillet 1979 a été terminée la même année.

Les études techniques et les études d'avant projet devaient suivre, avec comme première phase, l'application du lotissement sur cent soixante quinze hectares dans trois cent trente deux hectares prévus à Pikine, Sor Diagne, Médina, Diaminar, Darou.

Les études techniques du plan de lotissement approuvé par le décret (N° 83 - 185 du 15 Février 1983) devaient permettre de définir les lignes directrices du projet d'aménagement de la ville. Au mois de Mai 1982, une équipe du Bureau d'Etudes en question est arrivée à Saint-Louis et a commencé à appliquer le plan de lotissement avant son approbation. Pour suivre et contrôler les travaux, les réunions se sont succédées. Les services techniques (Direction Régionale de l'Urbanisme et de l'Habitat, Service du Cadastre) ont officiellement, mais en vain, réclamé des documents de contrôle.

L'ensemble des cent soixante quinze hectares a été appliqué sans aucun contrôle et sans aucun document de vérification. Fauté de documents techniques, les Services de la D.R.U.H. et du Cadastre ne pouvaient effectuer aucune vérification, préalable à toute réception car les travaux déjà effectués devaient être conformes au plan de lotissement approuvé (correspondance du 26/11/83 de Monsieur le Gouverneur).

Lettre N° 37 MUH/DUA du 07/01/85

Lettre N° 553 DRU/SL du 24/08/84.

Une seconde équipe fut appelée à se substituer à la première suite aux nombreuses irrégularités commises par celle-ci, sur la demande des services administratifs et techniques, pour améliorer l'état des choses.

Des extraits de plans d'alignement furent délivrés sur lotissement non encore réceptionné. Dix huit ans se sont écoulés et ces travaux à ce jour, n'ont pu être réceptionnés, faute de documents complets. Or la situation s'aggrave de jour en jour. Les constructions anarchiques prolifèrent, faute de moyens de contrôle. Devant l'importance et l'ampleur du problème il fut demandé au Bureau d'Etudes de fournir des documents de vérification des zones déjà implantées avant la fin Mars 1986. Fauté de quoi, le contrat sera résilié. Ainsi, une partie de ces documents a été remise aux services de la D.R.U.H. et du Cadastre.

2/ L'état du remodelage des quartiers

a- La politique de restructuration de l'Habitat de Pikine

La politique de restructuration de l'habitat à Pikine comprend deux phases :

La première phase : l'expérience pilote

Suite aux difficultés sociales et économiques engendrées par le déguerpissement à grande échelle de 1985, le Gouvernement décide, avec l'aide de la Coopération Technique Allemande, d'expérimenter une nouvelle approche vis à vis des quartiers spontanés, basée sur les principes du maintien de la population sur les sites et de leur participation directe à l'amélioration de leur cadre de vie.

La deuxième phase

Le Ministre de l'Urbanisme et de l'Habitat avait passé en 1979 avec l'Etude d'Assane Diouf un marché d'un montant de 85.000.312 F CFA pour :

- la levée topographique
- l'étude complète et l'application du lotissement sur 175 ha dans les quartiers de Pikine et environs.

Ces travaux n'ont pu être réceptionnés qu'en Janvier 1988 accusant ainsi un retard exceptionnel. Après la réception, deux commissions ont été créées dont l'une était chargée du recensement des occupants des emprises des voies et l'autre devait se pencher sur le problème d'indemnisation des héritiers de Yérin Mbagnick, propriétaire du titre foncier N° 456 entièrement occupé par les populations.

Ces deux commissions sont respectivement présidées par le Chef de Service Régional du Cadastre et l'Inspecteur des Domaines. En plus de la solution de l'expropriation d'autres alternatives pourront être étudiées, conformément à la réglementation en vigueur. C'est ainsi que sur la base d'une étude de viabilité réalisée en Juin 1991 dans le cadre de la restructuration de Pikine, le projet se fixe cinq objectifs :

- assurer la restructuration de l'Habitat spontané d'une partie du quartier
- l'accès à la sécurité foncière
- la participation des populations.
- le recouvrement des coûts et le répliquabilité financière
- la réalisation d'équipements adaptés aux moyens et à l'amélioration de l'environnement.

b- L'Ile de Ndar et ses problèmes

Au sortir de l'étude du comportement des quartiers, il apparaît que la politique urbaine n'a pas su devancer l'occupation et l'urbanisation de la ville. Le déphasage constaté entre ce qui est et ce qui est projeté traduit un déséquilibre spatial.

Les différents projets étatiques à partir des années 70 n'ont apporté des réponses adéquates.

• Situation foncière de l'île

L'ancienneté de l'occupation de l'île en fait un lieu où se juxtaposent différents bâtiments à fonctions multiples.

Leur statut est lié soit au mode d'appropriation foncière, soit à leur appartenance à l'Administration.

Pour le premier cas, le Code Civil de 1830 est déterminant dans la compréhension de leur comportement actuel. En effet, suivant le Code, toutes les transactions non écrites effectuées entre autochtones qui ne bénéficiaient pas de la citoyenneté française, n'étaient pas enregistrées, donc pas comptabilisées. Nonobstant cette clause, le Code Civil ignorait tous les occupants des maisons qui jouissaient d'un statut autre que propriétaire. Donc, et vu ce qui précède, de nombreuses parcelles ne sont pas toujours immatriculées et tombent sous le coup de la loi sur le Domaine National de 1964.

De ce fait, sur 1.542 parcelles que compte l'île, 713 ne sont pas immatriculées. Le plan de sauvegarde n'a pas su donner des indications satisfaisantes et prévoir en même temps les moyens juridiques et sociaux afin de dresser une réglementation foncière spécifique à l'île.

• Logements Conventionnés

En 1989, il a été constaté que la Commune de Saint-Louis totalisait 107 logements (sur 170) conventionnés pour un loyer trimestriel de 105.423.264 F CFA. Ceci traduit un paradoxe compte tenu de l'importance du parc administratif. L'occupation de ces logements par des agents n'ayant pas le droit au logement et qui perçoivent des indemnités et les bâtiments inoccupés pendant que les contrats ne sont pas résiliés, sont autant de pratique à rectifier par la Commune dans le cas où elle bénéficierait de leur transfert.

La réactualisation de l'étude de ce domaine aussi primordial pour la ville nous semble être le point focal de toute politique urbaine

• Monuments historiques

Conformément aux dispositions de l'Article 1 - Alinéa 22 de la loi 71-12 du 25 Janvier 1971 fixant le régime des monuments historiques, et celui des fouilles et découvertes, les monuments suivant de la ville de Saint-Louis sont inscrits sur la liste en vue de leur classement.

1°/ Centre de l'île :

- Pont Faidherbe
- Gouvernance (4 hôtels du Gouvernement) TF 254 Aile Sud
- Assemblée Régionale : TF 211
- Rognat Sud et Rognat Nord : TF 210

2°/ Quartier Nord

- Grande Mosquée du Nord
- Propriété privée N° 18 et 20, rue Dubois
- Propriété privée : contiguë au château d'eau
rue Dubois x rue de France
- Etablissement Maurel & Prom : TF N° 346 et 347
- Palais de Justice : TF N° 325
- Hôtel du Commandant d'Armes : TF N° 17

3°/ Quartier Sud

- Cathédrale
- Propriété privée : N° 6 de la rue Bourmeister
- Hôpital : TF N° 19 et N° 468
- Immeuble : rue Neuville x Chassagnol et Quai Henry Jay

4°/ Quartier Sor

- La gare TF N° 33
- Ex Ecole des Fils de Chefs et des Interprètes :
Av. Général Degaulle, TF N° 327

Cet inventaire exhaustif devrait relativiser les actions entreprises en vue du classement de l'île en entier comme patrimoine de l'humanité. Tout ce qui vient ne concentre pas une histoire. Nombreux sont les bâtiments de l'île qui n'ont pas un intérêt historique spécifique.

• Plan de sauvegarde de l'île

L'île constitue donc le centre historique de Saint-Louis, le centre administratif, culturel et commercial. Ce secteur connaît partout des problèmes de rénovation urbaine, de restauration des bâtiments dont l'état de vétusté présente un danger réel pour la sécurité publique.

Depuis quelques années, un programme d'actions a été initié par les pouvoirs publics en vue de doter l'île d'un Plan Directeur de Sauvegarde. Ce plan aura pour objectif non seulement d'améliorer le cadre bâti, mais aussi de résoudre les problèmes liés à la situation foncière dont la complexité est à l'origine de plusieurs cas de dégradation constatés au niveau du Patrimoine bâti.

Le cadre historique et architectural de l'île de Saint-Louis justifie en outre l'élaboration du Plan Directeur de Sauvegarde, qui aura également comme objectif de classer l'île dans le Patrimoine mondial de l'humanité. Les autorités administratives ont conscience d'un tel intérêt, d'autant que ce classement de l'île aura pour avantage spécifique de hâter la procédure de rénovation, qui nécessite un cadre institutionnel approprié.

Une étude préalable a été réalisée par le Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat grâce au concours de l'UNESCO.

Le document préliminaire a fait un état des lieux et des hypothèses de travail prennent en compte toutes les possibilités d'interventions aussi bien publiques que privées.

Le classement de l'île aura pour avantage de faire intervenir des bailleurs de fonds, des ONG et des organisations internationales comme l'UNESCO, qui ont pour priorité d'appuyer financièrement les actions de préservation et de sauvegarde des monuments historiques.

Il s'agira ainsi pour l'île de Saint-Louis, compte tenu de l'intérêt qu'elle présente du point de vue de l'originalité du style architectural des bâtiments, dont certains sont classés monuments historiques et des moyens considérables à mettre en oeuvre pour la réalisation des opérations, d'avoir accès facilement aux sources de financement.

c) Les nouvelles vocations de l'île

Depuis la lancée du plan de sauvegarde et de la restructuration de l'île, celle-ci connaît de nouvelles opérations quant à ses activités les plus vitales. L'un des objectifs majeurs de la restauration est l'intensification des activités liées à la vitalité de la ville, le tourisme et l'artisanat.

Le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme élaboré en 1975 pour la ville de Saint-Louis dont la mission principale cherche à fixer le développement de la ville à long terme jusqu'à 2000 concédait à l'île une vocation touristique très importante. Le SDAU avait prévu l'élargissement et la modernisation de l'aéroport de Saint-Louis, et d'habitat majeur avec la restauration de l'île. Tous ces secteurs ont contribué à l'implantation et au développement du secteur touristique dans l'île. L'île est aussi marquée par la montée en puissance de l'artisanat surtout l'artisanat touristique d'art qui peut être considéré comme une filière en étroite collaboration avec le tourisme

● L'île centre touristique

Le développement du secteur touristique connaît de plus en plus une forte emprise dans l'île. Depuis les années 1973-1975, le plan de la restauration de l'île et le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme ont axé leurs objectifs sur l'exploitation du patrimoine historique et culturelle de l'île à des fins touristiques. Le SDAU de la ville de Saint-Louis prédestinait l'île comme une zone à rénover avec le développement d'infrastructures valorisant son attrait et liées au développement du secteur touristique. Ainsi dans le SDAU toute la partie touristique de l'île le long des quais Roume et Henry Jay, le boulevard Papa Mar Diop ont été classés zone touristique.

Vingt deux ans après la réalisation de ce SDAU, même si toutes les prévisions demeurent irréalisées dans l'ensemble, l'option prise sur la mise en valeur touristique de l'île est entrée dans sa phase d'application. On note aujourd'hui dans l'île une présence de plus en plus importante d'établissements à vocation touristique. La capacité d'accueil des touristes a fortement augmenté avec l'installation de nouveaux hôtels et auberges.

Les lieux de divertissement et de restauration se multiplient et sont dans l'île. un lieu très animé surtout la nuit aux heures d'ouverture des restaurants, pâtisseries. bar-restaurants et dancing. Le jour l'animation est assurée par les va-et-vien des touristes qui sillonnent toutes les rues de l'île en calèche ou à pieds accompagnés de jeunes Saint-Louisiens qui se sont transformés en guide de circonstance. Sur les trottoirs des rues sont étalés sur une table ou sur les murs des objets d'art ou des tissus destinés aux touristes pour d'éventuels souvenirs.

L'île vit aujourd'hui au rythme du tourisme. Partout, sur les murs des maisons, sur les places publiques, au niveau des anciens bâtiments rénovés ou abandonnés, aux extrémités Nord et Sud, sur les quais Roume et Henry Jay, aux portes des lycées. la Municipalité, en collaboration avec le syndicat d'initiative pour le développement du tourisme à Saint-Louis, a installé des tableaux et plaques pour renover le passé historique de l'île de Saint-Louis, ancienne capitale de la colonie et symbole de l'urbanisation coloniale d'Afrique.

L'exploitation touristique de l'île et l'arrivée massive de touristes à Saint-Louis (depuis le 24 Décembre 1995) ont favorisé la création dans l'île de nouveaux types de commerce et d'activités tertiaires liés à la fonction touristique. Ainsi vingt cinq galeries et boutiques de vente d'objets d'art et de décoration ont été ouverts dans l'île entre 1992 et 1997 dont cinq boutiques de luxe : ALIZE, la PERLE NOIRE, TAIF GALERIE, DECOART toutes dans le Nord de l'île.

Une étude monographique nous permet de voir les différents établissements qui agissent dans le secteur touristique et de faire leur typologie.

• Les hôtels

De par leur position centrale, les hôtels de l'île participent à l'animation du coeur de la ville. Ils sont au nombre de quatre dont trois anciens : au Nord les Hôtels de la Résidence, la Poste qui est le plus ancien, il date de l'époque coloniale et accueillait Jean Mermoz quand l'aviateur assurait les liaisons vers l'Amérique du Sud par l'Aéropostale.

Un nouvel hôtel a été installé sur le quai Henry Jay au Sud de l'île qui porte le nom de SINDONE HOTEL. Il a ouvert ses portes en Décembre 1996.

A côté de ces hôtels, il y a aussi dans l'île des auberges qui accueillent des touristes qui veulent visiter le Sénégal à petit prix. Ils sont au nombre de trois tous au Nord et de création récente : Auberge de la Jeunesse l'Atlantide créée en Août 1991, Auberge de l'île, rue Blaise Diagne et Auberge La Louisiane à la pointe Nord en Novembre 1996.

• Les bars - restaurants dancing

Ces infrastructures jouent un rôle très important dans l'animation de l'île et assurent une fonction ludique. Elles sont réparties au nombre de quatre : le Flamenco : il se localise sur le quai Roume. C'est une extension de l'Hôtel de la Poste. Il connaît une nouvelle dimension avec une piscine ; le Casino à la pointe Nord, il a été reconstruit en 1994 ; le Ponty Village se situe au Sud de l'île quai Henry Jay de même que le Saraba Night Club qui fonctionnent pendant les vacances d'été.

Au Nord de l'île, sur le quai Roume, l'ancien entrepôt Maurel et Prom est en train d'être réfectionné comme un Casino avec salle de jeux, et un night club. Il doit être fonctionnel en Juillet 1998. A la rue Brière de l'île (Abdoulaye Seck Marie Parsine), l'hôtel restaurant-bar BATLING SIKI reste le plus animé de l'île

• Les restaurants

Les restaurants sont très nombreux dans l'île. Ils offrent aux touristes mais aussi aux Sénégalais dans des cadres bien aménagés des plats nationaux. Ce sont des milieux chics et constituent des lieux de sortie ou de randonnées des citoyens. Ces établissements sont pour l'essentiel implantés dans le Nord, les plus prisés sont la SIGNARE, la LINGUERE, le CHAWARMA TAF-TAF ouverts en 1996, FLEUVE PLUS à la rue Blaise Diagne, la GALAXIE, le WUROMA à la rue Brière de l'île. Sur le quai Roume, à la rue Bisson est installée une nouvelle pâtisserie les "Délices du Fleuve" depuis Février 1997. Elle est aujourd'hui le lieu le plus fréquenté par les citoyens.

• Les agences de voyage

Elles représentent la vitalité et le développement du secteur touristique dans l'île. Ce sont des succursales de grandes agences basées à Dakar. Elles assurent l'accueil, l'information, la réservation d'hôtel et les visites guidées des touristes. Elles sont au nombre de trois toutes basées au Nord : SENE-CARTOURS, SAHEL EXCURSION à la rue Blaise Diagne, Agence du DJOUDJ à la rue Général de Gaulle, et DELTA TOURS VOYAGE à la rue Blanchot.

On peut noter aussi la Case du DJOUDJ à la descente du pont Faidherbe qui oriente et enregistre les réservations pour le parc.

• Une forte présence artisanale

Le secteur artisanal connaît aujourd'hui dans l'île un essor fulgurant; Son dynamisme est fortement lié au développement du tourisme. Ces deux secteurs ont une complémentarité mutuelle d'où l'un ne peut se développer sans la présence de l'autre.

L'artisanat est très présent dans l'île et son caractère est presque similaire au petit commerce. Généralement placés dans les boutiques le long des rues, les différents établissements artisanaux offrent une gamme très variée de leurs produits.

D'après le recensement pour la relance des économies locales effectuées à Saint-Louis par le Service Régional de la Prévision et de la Statistique le 5 Mars 1997, il existe dans l'île 139 artisans opérant dans tous les secteurs de l'artisanat. C'est un artisanat socioculturel qui répond à la logique et aux exigences du milieu. Le Nord de par la diversité de ses fonctions concentre l'essentiel de ces artisans.

L'artisanat de commerce et celui de la production sont les plus représentatifs, ils sont dominés par les tailleurs (trente dont trois salons de couture) généralement installés à la rue de France, onze ateliers de menuiserie, dix bijoutiers, sept tapissiers. L'artisanat industriel est représenté par cinq boulangeries dont quatre dans le Nord et trois imprimeries toutes dans le Nord. Au Sud, l'artisanat est sous-représenté du fait de son caractère résidentiel, il est dominé par les charbonniers au nombre de cinq et quatre ateliers de menuiserie.

La symbiose entre l'artisanat et le tourisme est confirmée dans la "Charte de Qualité" conçue, réalisée et appliquée entre la Chambre des Métiers et le Syndicat d'Initiative et de Développement du Tourisme de Saint-Louis, dans le cadre d'un accord-passe entre Saint-Louis et Lille ; pour permettre à ses ressortissants de s'approcher toujours plus des principes de l'Institut Sénégalais de Normalisation et des agences de tourisme (TOURS OPERATORS).

L'ascension fulgurante du secteur artisanal dans l'île est due à l'encadrement et au soutien assuré par certaines ONG telles que l'AFVP, la Fondation FREDERICH EBERT qui oeuvrent pour la promotion de l'artisanat dans la ville mais aussi et surtout la création de la Caisse d'Epargne et de Crédit des Artisans de Saint-Louis (CECAS) en 1992 qui permet aux artisans d'accéder facilement au crédit.

● L'île centre culturel

L'histoire a fait de l'île de Saint-Louis une cité d'une rare spécificité en Afrique et ailleurs dans le monde. L'urbanisme colonial a façonné la trame urbaine de l'île dans un style architectural plein de sens d'où son originalité. La configuration de l'île, la répartition spatiale, le traçage des rues, l'alignement et le style architectural des immeubles retracent l'histoire du berceau de la civilisation urbaine au Sénégal et en Afrique de l'Ouest. C'est dans cette île que furent construites les premiers édifices coloniaux tel que le fort du Gouverneur, les casernes militaires, l'église et les bâtiments administratifs.

Tout ce patrimoine, bien vivant aujourd'hui, contient une riche connotation culturelle qui mérite d'être sauvegardé. Le projet de rénovation lancé depuis 1975 de concert avec L'UNESCO et le Ministère de la Culture oeuvre dans le sens de garder le cachet culturel de l'île. La municipalité de Saint-Louis soutenue par l'administration sénégalaise tente de faire accepter l'île de Saint-Louis au niveau de l'UNESCO comme patrimoine historique universel.

3) Gestion du patrimoine bâti de la Commune

Le patrimoine bâti dans la Commune de Saint-Louis se présente comme suit :

• Logements administratifs

Après Dakar, Saint-Louis possède le patrimoine immobilier administratif le plus important. Il est cependant caractérisé par un degré de vétusté assez avancé. L'absence de personne d'entretien en est un élément explicatif essentiel.

Il paraît en outre important d'entreprendre un dénombrement exhaustif de ces bâtiments afin de compléter la liste.

N° ORDRE	N° LOGEMENT	ADRESSE			
1	-	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Gouvernance</u> (Place Faidherbe) <ul style="list-style-type: none"> - Résidence du Gouverneur 			
2	-	<ul style="list-style-type: none"> - Logement du Chauffeur 			
3	-	<ul style="list-style-type: none"> - Logement du Personnel résident 			
4	-	<ul style="list-style-type: none"> - Logement du Personnel résident 			
5	-	<ul style="list-style-type: none"> - Logement du Personnel résident 			
1	33	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Bloc des 4</u> (Pointe Nord) <ul style="list-style-type: none"> - Appartement R.D.C. 			
2	34	<ul style="list-style-type: none"> - Appartement R.D.C. 			
3	35	<ul style="list-style-type: none"> - Appartement Etage 			
4	36	<ul style="list-style-type: none"> - Appartement Etage 			
1		<ul style="list-style-type: none"> • <u>Bloc des 22</u> (Face Pont Faidherbe) <ul style="list-style-type: none"> Appartement face Pont Faidherbe 			
2	71				
3	72				
4	75				
5	76				
6	77				
7	78				
8	79				
9	80				
10	81				
11	82				
12	83				
13	84				
14	85				
15	86				
16	87				
17	88				
18	89				
19	90				
20	91				
21	92				
22	93				
23	94				
24	95				
25	96				
26	97				
27	98				
28					
29	99A - 998				

• Bloc des 12 (Route de Khor)

		Route de Khor	
1	103		
2	104		
3	105		
4	106		
5	107		
6	108		
7	109		
8	110		
9	111		
10	112		
11	113		
12	114		

• Bloc des 13 (Sor Corniche)

		Appartement Sor Corniche	
1	115		
2	116		
3	117		
4	118		
5	119		
6	120		
7	121		
8	122		
9	123		
10	124		
11	125		
12	126		
13	127		

• Bloc des 16/N (Sor Corniche)

		Sor Corniche	
1	128		
2	129		
3	130		
4	131		
5	132		
6	133		
7	134		
8	135		
9	136		
10	137		
11	138		
12	139		
13	140		
14	140 bis		
15	141		

• <u>Bloc des 16/A</u> (Sor Corniche)		
1	142	Sor Corniche
2	143	
3	144	
4	145	
5	146	
6	147	
7	148	
8	149	
9	150	
10	151	
11	152	
12	153	
13	154	
14	155	
15	156	
16	157	
• <u>Jardin d'Essai</u>		
1	201	- Jardin d'Essai de Ndiolofène
2	171	- Jardin d'Essai de Ndiolofène
• <u>Travaux Publics de Khor</u>		
1	192	- Route de Khor
2	193	- Route de Khor
• <u>Cadastre</u> (Sor Corniche)		
1	172	- Route de la Corniche (Sor)
• <u>Laboratoire</u> (Sor Corniche)		
1	173	- Route de la Corniche
• <u>Elevage</u> (Sor Diawling)		
1	166	- Diawling
2	116 bis	- Diawling
3	167	- Diawling
• <u>Eaux et Forêts</u> (Sor Diawling)		
1	164	- Diawling

1	168	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Service des T. P. de Sor</u> (Gendarmerie actuelle) - Avenue du Général de Gaulle - Avenue du Général De Gaulle
2	169	
1	175	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Commissariat de Police de Sor</u> - Face à la Gendarmerie de Sor - Face à la Gendarmerie de Sor
2	176	
1	30	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Commissariat Central</u> - Pointe Nord
1	19	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Brigade de Douane</u> - Face à la Banque de Sang - Face à la Banque de Sang
2	19 bis	
1	7	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Capitainerie du Port</u> - Face du Palais du Gouverneur - Face du Palais du Gouverneur - Face du Palais du Gouverneur - Face du Palais du Gouverneur - Face du Palais du Gouverneur - Face du Palais du Gouverneur - Face du Palais du Gouverneur
2	8	
3	9	
4	-	
5	-	
6	-	
7	202	
1	-	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Rognat</u> - Face Place Faidherbe - Face Place Faidherbe - Face Place Faidherbe
2	210	
3	-	
1	15	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Service des Impôts</u> - Près de l'Hôpital Régional - Près de l'Hôpital Régional
2	16	
1	59	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Service de l'Hydraulique</u> - Pointe Nord

1	58	<ul style="list-style-type: none"> • <u>T. P. E. I. (Quai des Arts)</u> - Face au Service de l'Hydraulique - Face au Camp Militaire - Face au Camp Militaire - Face au Camp Militaire - Face au Camp Militaire
2	61	
3	64	
4	63	
5	65	
1	-	<ul style="list-style-type: none"> • <u>M.A.C. Saint-Louis</u> - Nord, près du Pont de la Geôle
1	66	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Tribunal Musulman</u> - Rue de France x Seydou Nourou Tall
1	-	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Chambre de Commerce</u> - Près de la BICIS
1	32	<ul style="list-style-type: none"> • <u>O.M.V.S.</u> - Pointe Nord Face CASINO
1	-	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Domaines et Conservation Foncière</u> - Pointe Nord Derrière la Radio R.T.S.
1	27	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Quai Henry Jay</u>
1	-	<ul style="list-style-type: none"> • <u>C.R.D.S.</u> - Pointe Sud
1	183	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Pharmacie Nationale d'Approvisionnement</u> - Route de Leybar - Route de Leybar
2	185	
1	31	<ul style="list-style-type: none"> • Petit Palais (Pointe Nord) • Immeuble Rancur (Quai Henry Jay) • Trésor (Sud Saint-Louis) • Service de Pêche
2	1	
3	10	
4	200	

1	205	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>Ecole Normale (Haute Ndar-Toute)</u> - Enceinte de l'Ecole
2	206	
3	207	
4	208	
1	-	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>Lycée Cheikh Oumar Foutiou TALL</u> - Rue Bisson (Nord)
1	194	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>Lycée Charles De Gaulle</u> - Route de Dakar
2	195	
3	198	
1	13	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>Lycée Ameth Fall</u> - Pointe Sud
2	109	
1		<ul style="list-style-type: none"> ● <u>Ecole des Eaux Claires</u> - Léona Eaux Claires
1	-	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>Ecole Saër Sèye</u> - Léona
1	-	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>Ecole Rawane NGom</u> - Avenue Rawane Ngom
1	188	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>Ecole Soukeyna Konaré</u> - Balacoss Sor
1	22	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>Ecole NDiawar Sarr</u> - Rue Neuville

1	24	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Ecole Graclanet</u> - Face Immeuble des Finances
1	-	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Ecole Cheikh Touré</u> - Guet-Ndar
1 2 3 4 5 6	158 159 160 161 162 163	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Ecole Fara MBodj</u> - Près du Service de l'Elevage - Près du Service de l'Elevage - Près du Service de l'Elevage - Près du Service de l'Elevage - Près du Service de l'Elevage - Près du Service de l'Elevage
1 2 3 4	67 68 69 70	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Camp Gazelle</u> - Pointe Ndar-Toute - Pointe Ndar-Toute - Pointe Ndar-Toute - Pointe Ndar-Toute

L'île renferme divers aspects culturels :

- Sur le plan religieux :

L'île a été un point de passage de toutes les figures emblématiques religieuses du Sénégal de El hadj Omar Tall à Cheikh Ahmadou Bamba et El Hadj Malick Sy. Leur passage nécessite aujourd'hui des journées de recueillement de leurs "talibés" dans l'île. C'est ainsi que la journée du 5 Septembre est réservée à la prière des "deux rakats" de Ndar à la place Faidherbe à la mémoire du départ de Cheikh Ahmadou Bamba pour l'exil.

Dans l'île également sont célébrés des pèlerinages annuels : la nuit des Cheikh qui se tient au début du mois d'Avril et qui réunit les "Talibés de la confrérie Tidjane dans l'enceinte du Stade Abdoulaye Diagne à la pointe Nord, le gamou annuel de Serigne Madior Cissé qui réunit tous ses disciples.

Au Nord de l'île sur l'avenue Jean Mermoz se tient la grande mosquée de Saint-Louis créée en 1847, s'y tiennent les prières du Vendredi et des grandes fêtes musulmanes : Tabaski et Korité.

- Sur le plan musical:

L'île abrite des manifestations qui, d'année en année connaissent une dimension nationale puis mondiale. Parmi ces manifestations, on peut citer le grand festival de

Jazz avec la foire du Jazz qui prend chaque année une nouvelle dimension. Il se déroule pendant une semaine à la place Faidherbe et, est actuellement organisé par l'association Saint-Louis Jazz en collaboration avec le Centre Culturel Français et le Syndicat d'Initiative. Le festival reçoit de grands musiciens de renommée mondiale tels que Herbie Hancock, Manu Dibango, Ray Lema, Jimmy Johnson, Al Singer Quartet etc... C'est la plus grande manifestation de Jazz en Afrique.

La fête de l'Assomption le 15 Août est une grande manifestation à Saint-Louis. Cette journée prend de plus en plus d'ampleur avec beaucoup de jeunes qui arrivent de partout à Saint-Louis pour aller à la plage et danser le soir. Le cercle des Officiers accueille une grande soirée également animée par un musicien de grande renommée.

▪ Sur le plan socio-éducatif :

L'île concentre l'essentiel des infrastructures socioculturelles et éducatives de la ville. Elle remplit une importante fonction éducative avec ses seize établissements scolaires dont deux grands lycées, trois collèges privés, trois CEM, six écoles primaires et quatre garderies d'enfants. L'île compte aussi deux écoles de formation professionnelle. Le Sud regroupe l'essentiel de ces établissements. Ils y sont au nombre de huit dont cinq sur la rue Neuville. Ce quartier concentre aussi des équipements socioculturels, la bibliothèque évangélique, le musée du C.R.D.S. (ex IFAN). On y note aussi la présence de deux salles de cinéma dont VOX sur le quai Henry Jay a été réfectionné et s'appête à ouvrir ses portes au public. Sur ce même quai vient d'être aménagé dans l'ancien entrepôt Peyrissac un club de gymnase avec des terrains de handball, de basket, de volley, de tennis, de gymnastique par les frères du collège Didier Marie. Au Nord de l'île, le Centre Culturel Français avec sa cafétéria, sa salle de cinéma, sa bibliothèque assure la fonction culturelle, à la pointe Nord. Sur le plan sportif se trouve le stade Abdoulaye Diagne et le tennis club.

La fonction culturelle prend de plus en plus d'ampleur dans l'île. Elle sera beaucoup plus caractérisée une fois le projet du grand musée du Nord, prévu au niveau du Rognat Sud, réalisé. Cet immeuble abrite depuis Octobre 1996 la nouvelle chaîne de radio TERANGA F.M., qui avec la chaîne 3 de la R.T.S. à la pointe Nord et l'avènement de SUD FM à Sor jouent un rôle très important dans l'animation culturelle de la ville. Le projet Quai des Arts de Henry Guillaibert est en cours de réalisation.

IV LA POLITIQUE URBAINE ET LES AMENAGEMENTS LIES À L'EAU

Point focal de l'intervention des administrations, la lutte contre l'eau reste une spécificité Saint-Louisienne.

De nombreux ouvrages sont édifiés et jouent une fonction de protection dans l'aménagement urbain.

A/ Quais et Ponts

1/ Les Quais - historique et fonction

Le fleuve avait un débit irrégulier et l'on pouvait voir même la vase en basses eaux. Il débordait parfois dangereusement de son lit, d'où la nécessité de la construction de quais tout autour de l'île livrée très souvent aux inondations.

• Historique

La construction des quais s'est étalée sur plus d'un siècle, depuis les bouts de rues aménagés en 1830 jusqu'aux quais en bois érigés par Faidherbe mis en chantier peu avant la grande guerre. Les quais au nombre de quatre sont implantés tout autour de l'île.

Le Quai Roume : Il longe le grand bras du fleuve sur une distance de 655 mètres: il comprend une large voie goudronnée de 18 mètres, dépourvue de trottoirs.

Sur sa face Ouest s'alignent quelques maisons d'habitation et surtout des entrepôts (désaffectés ou non, des maisons de commerce). On y trouve aussi les bureaux de messageries du Sénégal, ceux d'une compagnie de transports routiers et deux postes à essence. Du côté de l'eau, l'appontement est constitué par des dalles en béton. Construit en plusieurs périodes, du XIX^e siècle à 1952 pour recevoir des navires de 3,60 mètres de tirant d'eau ; il est aujourd'hui en mauvais état.

Il n'y a ni dock, ni surface couverte pour stocker les marchandises et l'équipement portuaire se réduisait à quelques bittes d'amarrage. Des chalands étaient attachés près de quelques bateaux dont le plus gros, le Bou - El - Mogdad reliait en hivernage Saint-Louis à Matam.

Ce quai, dont la construction a été ébauchée sous Faidherbe depuis 1857 sera consolidé par Pinet Laprade et ses successeurs qui ne s'intéresseraient pendant longtemps que de l'extrémité Sud.

Ainsi entre 1876 et 1892, seule la partie comprise entre le Pont Faidherbe et la rue Bisson est utilisée pour le débarquement des marchandises.

A partir de 1892, la zone portuaire allait s'étendre vers le Nord.

C'est au début du XX^e siècle que des travaux d'envergure sont entrepris donnant au quai sa configuration actuelle.

La loi du 2 Juillet 1903 avait autorisé à l'A.O.F. l'emprunt de 6,5 millions de francs dont 4,1 millions seront consacrés à des travaux d'infrastructures à Saint-Louis : égouts (350.000 F), dessèchement des marais (1,650 millions), quais (2.100 millions). Le Gouverneur Général Roume qui n'assistera pas à l'achèvement des travaux, donnera son nom aux quais ainsi aménagés.

Le quai Henry Jay : L'aménagement de ce quai fut décidé sous l'Administration de Louis Faidherbe le 20 Avril 1861. Un arrêté portant, rectification de l'alignement des quais protégés à l'Est et à l'Ouest, dans la partie sud de Saint-Louis, fixe les limites du quai. Il prolonge le quai Roume après une interruption au niveau de l'hôtel du Gouvernement sur plus de 700 m ; mais aujourd'hui les bateaux n'y accostent plus.

C'est un pont de rôniers, long de 180 mètres, construit en trois mois.

Le Gouverneur Faidherbe l'inaugure le 28 Décembre 1856.

Pont métallique

Le pont rônier appelé pont Servatus en 1883 est remplacé en 1897, par un pont métallique, doté d'une travée tournante de 34,4 mètres.

Par la suite cette travée est supprimée et le pont ne laisse plus de passage qu'aux chalands sans mâts et aux pirogues.

Pont de béton

C'est l'actuel pont de Guet-Ndar, construit en 1974. Il est long de 110 mètres, large de 7 mètres. Il est bordé par deux trottoirs larges chacun de 1,5 mètres. Le coût du pont est estimé à deux cents cinq millions de francs CFA (205.000.000 CFA).

Le 20 Mai 1976 il reçut le nom d' Amadou Moustapha Gaye.

• Pont Faidherbe

Pour qui arrive du continent, c'est par le pont Faidherbe avec ses sept arches métalliques, orgueil et fanion de Saint-Louis, qu'il pénètre au coeur de la vieille cité.

La réalisation de ce projet est le résultat d'un long processus.

En effet, il fut construit d'abord un pont de bateaux servant à relier l'île à la longade de Sor.

Ce pont fut renforcé pour supporter les charges de plus en plus importantes et fut inauguré en 1865 par Pinet Laprade. Ce pont flottant comprenait quarante pontons en tôle pesant chacun quatre tonnes, supportant un tablier en bois.

Une portière de trois pontons permettait un passage de vingt mètres pour les navires. La partie flottante était longue de trois cent cinquante cinq mètres (355 m) pour une largeur totale de 680 mètres.

L'ouvrage coûta quatre cent mille francs Français (400.000 FF).

Cependant avec la mise en service du chemin de fer Saint-Louis - Dakar, le mouvement de roulage entre Sor et la Ville s'accrut considérablement, ce qui eut pour conséquence une forte augmentation du poids supporté par l'ouvrage.

Il arriva même qu'au cours de certains hivernages une tornade endommage gravement une partie du pont.

Ces inconvénients du pont flottant et les dégradations dues à son long service, montraient la nécessité d'un pont fixe, lequel ne pouvait être que métallique (le béton armé venait de naître), ouvrage très dispendieux vu la largeur du grand bras.

C'est ainsi que dans son discours d'ouverture à la session de Décembre 1891 du Conseil Général, le Gouverneur de Lamothe proposa à l'assemblée d'examiner la possibilité de contracter un emprunt destiné non seulement à apurer les dettes de la colonie vis à vis de la métropole, mais également de réaliser un programme de travaux publics urgents. Couchard signala à ses collègues que le budget se présentait dans des conditions favorables, et les conseillers décidèrent de négocier un emprunt de 5.000.000 F.

En séance extraordinaire, ils déterminèrent les affectations de l'emprunt projeté. L'article le plus important (2.200.000 F) fut réservé à la construction d'un pont métallique reliant Saint-Louis à Sor. L'ouverture de cet emprunt fut autorisée par un décret du 21 Novembre 1892.

De Paris, le département des Colonies envoya au Sénégal les dossiers des cinq entrepreneurs ayant soumissionné, retint deux, à savoir celui de Nouguié, Kessler & Compagnie et celui de la Société de Construction de Levallois-Perret.

Tant la Commission du pont Faidherbe que la Commission Technique de Paris proposaient d'adopter le projet de la société Levallois-Perret qu'il jugeait techniquement mieux étudié. Par contre le chef du service des Travaux Publics et la majorité des conseillers plaidèrent l'adoption du projet Nouguié, Lessler & Compagnie, le déclarant supérieur du point de vue esthétique. Ainsi fut construit le pont Faidherbe long de 511 mètres, comprenant une travée tournante, une chaussée en caisson métallique de 6,5 mètres de largeur et de 4,5 mètres de hauteur.

Elle est bordée par une passerelle de 2,5 mètres de large où passe la canalisation pour l'alimentation en eau potable de l'île et de la langue de Barbarie. Le poids total atteignait 1300 tonnes .

Le pont fut inauguré deux fois, la première provisoire par le Gouverneur Général Chaudié le 14 Juillet 1857. La seconde par André Lebon le 19 Octobre 1857.

Outre ces ponts, nous avons le pont Leybar et celui de Khor. Ils sont périphériques et restent les moins connus et les moins fréquentés. Il sont exclusivement réservés au trafic routier et ferroviaire.

Leur rôle n'est pas prépondérant dans le rapprochement des différentes unités urbaines de Saint-Louis

• L'importance des ponts

Ces ponts ont permis de mettre fin à l'isolement de la ville. Le premier pont à être construit est celui de Guet-Ndar.

En effet lors de son inauguration le Gouverneur disait :

" C'est aujourd'hui que Saint-Louis n'est plus un îlot".

"D'aujourd'hui seulement Saint-Louis est sur le bord de la mer..."

Grâce à ce pont, Guet-Ndar où les pêcheurs restent passionnément attachés à l'indépendance de leur faubourg, sera relié plus étroitement à l'économie Saint-Louisienne ; à l'approvisionnement des citoyens en produits halieutiques.

Ce pont est à l'origine du développement de Ndar-Toute. En 1859 sept à huit mille personnes le traversent quotidiennement.

Le pont de la Geôle qui relie le Nord de l'île à Ndar-Toute était destiné à faciliter le comblement des marais de la Pointe Nord.

Le pont Faidherbe a permis quant à lui de relier l'île au faubourg de Sor, de faciliter les échanges entre les différentes parties de la ville ; a également permis une bonne circulation, avec 58 voitures qui passaient aux heures de pointe en 1992.

2/ La digue de Saint-Louis

• Contexte et réalisation

Site réputé inondable, Saint-Louis connut plusieurs inondations (1920 - 1950 - 1954 - 1957 - 1994).

Mais c'est la dernière date qui décida l'urgence de la construction d'une digue afin de parer à d'éventuelles inondations.

C'est ainsi que le Premier Ministre en relation avec le Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat, le Ministère de l'Équipement et des Transports Terrestres et la Commune de Saint-Louis a donné mandat à l'AGETIP (Agence d'Exécution des

Travaux d'Intérêt Public contre le sous-emploi) pour piloter les travaux de construction de la digue de Saint-Louis, dont le coût est estimé à 1,9 Milliards de Francs CFA par les services de l'Hydraulique.

Afin de protéger la ville avant l'hivernage 1995, il a été prévu de construire la digue en deux phases :

- une première phase à court terme portant sur la mise en place d'une digue provisoire de 4.5 Km ;
- une seconde phase à moyen terme portant sur la réalisation d'une digue définitive de 2,100 Km après études détaillées.

La digue est implantée sur les titres fonciers 1166 et 1168 de la Commune et le Titre 456 des héritiers de Yérim Mbagnick DIOP.

La digue couvre la rive droite du marigot de Khor entre le pont de Khor et l'entrée de Saint-Louis par le quartier de Pikine (phase I) et le long du quartier de Darou entre le bloc 22 sis à la Corniche et le pont de khor (phase II).

A partir de 1996, une digue-route de 4.455 mètres avec un tracé presque confondu à celui de la digue provisoire de 1995 est construite. Le démarrage des travaux sera effectif en fin Mars 1996 pour la phase I et dans le courant du mois d'Avril pour la phase II.

• Les caractéristiques techniques

Les matériaux d'apport sont constitués de banco, coquillage pour le corps de la digue et de latérite de 45 cm d'épaisseur pour la couche de roulement, 20 cm pour le talus. Il est aussi prévu 40 cm d'épaisseur de moellons sur le talus-amont comme couche de protection contre batillage. Les remblais d'endiguement mélangés à du banco-coquillage recouvert de latérite en crête sont déversés sur le tronçon provisoire. Pour arrêter le phénomène compromettant la stabilité de l'ouvrage, l'écoulement des eaux en amont à travers les couches sous-jacentes de l'assise de la digue, on a procédé à des écrans constitués de remblais, de banco-coquillage à des profondeurs de 2 m soigneusement mis en place.

Les écrans ont été implantés de façon à avoir le talus sur du banco pour parer à tout phénomène de glissement. Sur demande du Ministère de l'Hydraulique sollicité par les instances locales, il a été retenu l'endiguement du quartier de Khor. C'est ainsi qu'il a été réalisé à Khor une diguette de 593 m de longueur. Pour ce même ouvrage, il est réalisé la pose de sacs remplis de banco tout au long des maisons situées au-delà de la digue.

Aussi la même technique est employée pour protéger le talus de l'extrémité de la diguette correspondant à la zone inondable. pour les maisons déportées par rapport à la digue, il a été étalé 16 cm³ de banco par maison dans les cours pour parer à toute stagnation.

Par ailleurs, il a été constaté pendant la mise en oeuvre des premières couches de banco, une remontée de sel d'assise contaminant le matériau d'apport et créant un matelassage rendant difficile voire impossible le compactage des couches supérieures de banco.

Pour y remédier il a été préconisé une purge systématique de ces sols susceptibles de créer l'instabilité et au remplacement par du matériau identique à celui du corps de la digue.

Afin de mener les travaux à bien plusieurs entreprises sont intervenues : FOUGEROLLE, CDE (Consortium d'Entreprises) et SOSETER.

Les travaux en huit lots sont répartis comme suit : lot I, II, III et VIII pour FOUGEROLLE ; lot IV, V et VI pour CDE ; lot VII pour SOSETER (voir Annexe II). En cours d'exécution le tracé du lot VII a été modifié vers la sortie de Pikine par un changement de rayon de carbuire qui est passé de 240 initialement prévu par le projet à 300. A la fin des travaux, des barrages de pluies ont été réalisés par FOUGEROLLE pour une meilleure utilisation de la piste en hivernage. Les Travaux Publics sont chargés de veiller au bon fonctionnement des deux barrages situés à la jonction avec la Route Nationale II. Pour un suivi correct du comportement de la digue pendant l'utilisation, il a été réalisé des bornes de repère pour le contrôle des terrassements sur la piste tous les 200 mètres et plus précisément au niveau des travaux des bolongs. L'implantation des piquets de repère est relevée et consignée dans un tableau prévu à cet effet (voir Annexe I)

- L'apport de la digue dans l'aménagement urbain de Saint-Louis

L'occupation de Saint-Louis s'est accompagnée de longs travaux de remblaiements des quartiers.

Saint-Louis, comme précédemment dit a été victime d'inondations le plus souvent causées par les crues du fleuve mais aussi par la proximité de la nappe phréatique et de la présence de nombreux marigots (Khor, Marméal, Hantey). Cette situation a rendu difficile l'extension de la ville dans sa périphérie immédiate pendant plusieurs années. La mise sur pied de la digue a permis de résoudre en partie cette difficulté d'aménagement. En effet en sus de sa fonction initiale de protection et d'endiguement un espace considérable a été récupéré. Cependant les espaces libérés par les digues sont peu étendus; Ils auraient été plus vastes si, par exemple, les digues étaient bâtis dans une zone plus éloignée. La digue-route est aussi conçue pour servir le tronçon de désengorgement du trafic en provenance et en partance pour l'intérieur. Elle permet ainsi de résoudre les problèmes de circulation au sein de la ville qui n'est traversée que par la Route Nationale II, donc limitée au niveau des infrastructures routières. La digue-route contribue ainsi à la fluidité de la circulation automobile dans la ville. Tous les gros porteurs et tous les véhicules, assurant la liaison Dakar - Fouta n'y transiteront plus, réalisant ainsi un gain de temps appréciable.

B- Les aménagements liés à l'activité

1/ Les marchés dans la ville

Les marchés ne sont pas des infrastructures installées dans la ville en la laissant indifférente.

Ils polarisent toute la ville et y sont disséminés.

La marque du colonialisme ne se retrouve plus dans le commerce actuel. Les équipements sont moins adaptés à l'ensemble de l'armature urbaine.

Nous insisterons dans une première partie sur les caractéristiques du commerce et des équipements commerciaux avant de nous appesantir sur l'étude des marchés.

- Caractéristiques du commerce et des équipements

- Caractéristiques du commerce

Le commerce occupe une place importante dans le paysage économique de Saint-Louis. L'urbanisation croissante de la ville due à l'exode massif des paysans a entraîné un développement du secteur informel qui a pour principale activité le commerce. Ce secteur intéresse l'essentiel de la population.

Lié au destin de la ville de Saint-Louis, le commerce a toujours conservé une place privilégiée dans le centre urbain.

Le coeur historique étant trop resserré, est ainsi abandonné à des magasins spécialisés et le vrai marché est au voisinage des structures plus récentes et plus ouvertes. Il s'agit des marchés de Ndar-Toute et de Sor. Ceci caractérise la grande période de développement urbain de Saint-Louis.

En tout cas, la situation du commerce dans la ville de Saint-Louis, ne peut être dissociée ni des caractéristiques de l'environnement général, ni de la structure particulière de l'agglomération. Cette situation se traduit matériellement par des implantations variées (Ndar-Toute, Sor, Pikine) quant à leur localisation, leur position, leur niveau de prix et les agents économiques qui doivent en permettre d'attirer le maximum de clients et de les satisfaire.

Nous étudierons ces caractéristiques en détail dans les parties suivantes. Mais, auparavant dégageons une typologie du commerce dans son ensemble.

Nous distinguons un commerce en gros en milieu intra-urbain et un commerce de détail.

Le commerce en gros n'est pas très important de par son stockage. Dans le marché de Sor, nous constatons sans difficulté les entrepôts avec plus de grossistes spécialisés dans la vente des produits alimentaires qu'ils ne fabriquent localement. Leur exigence majeure est l'accès aux voies de communication permettant de transporter les marchandises sans difficulté et dans les meilleures conditions.

TABLEAU 1

Nombre de spots engagés par les commerçants			
Marchés	Sor	Ndar-Toute	Pikine
Stations Radios			
- Sud FM	1	1	0
- FM Terranga	2	1	0
- La voix du Nord	2	0	0

Ce tableau montre que sept commerçants uniquement font la publicité de leurs marchandises dans les stations radios.

Cette enquête n'a pas tenu compte des publicités de coins d'affaire qui se caractérisent par le déplacement des services commerciaux des radios sur les marchés.

L'aspect informel du commerce Saint-Louisien est à l'origine du non recours à la publicité.

L'essentiel des commerçants qui passent des publicités à la radio sont localisés au marché de Sor et suivis en cela par ceux du marché Ndar-Toute. On en déduit plus ou moins scientifiquement le plus grand dynamisme du marché de Sor par rapport aux autres marchés. Le commerce de détail est plus important que celui en gros. La localisation des marchés est fonction des besoins estimés de la population mais aussi elle obéit à la loi de la rentabilité maximale.

A Saint-Louis, la pénurie d'équipement est peu favorable à l'expansion de nouvelles formes commerciales. Les centres commerciaux sont constitués pour l'essentiel par les trois marchés. Leur influence relative est maintenue par le voisinage de Souks et de hangars traditionnels, la médiocrité des transports collectifs, la faiblesse du pouvoir d'achat des populations. Ils sont caractérisés selon la nature des produits, la qualité et le prix pratiqué mais surtout selon la clientèle.

Certaines caractéristiques spécifiques au milieu urbain influent fortement sur les relations entre les différentes variables du marché : la masse de la population multipolarisée, la particularité du réseau de transport qui suit un trajet pour les cars rapides. Ce trajet va du marché Ndar-Toute en passant par le marché de Sor. Il emprunte l'avenue Charles De Gaulle pour passer devant le marché de Pikine. Les cars rapides sont les moyens de transport les plus utilisés par la population à cause du tarif abordable qui varie entre 50 et 75 francs. Ils relient les trois marchés mais plus de trois quarts des transportés descendent au marché de Sor. Ceux qui descendent au marché de Ndar-Toute ont d'autres préoccupations dans la Langue de Barbarie mais font rarement des achats dans ce marché si ce n'est pour le poisson en général.

Le commerce détaillant emploie la presque totalité des acteurs du commerce Saint-Louisiens. Tous les produits sont vendus et dans leur plus infime partie. Le dernier niveau de redistribution est donc sans doute la forme la plus caractéristique qui pousse à la revente jusqu'au micro-détail et pour la plus petite unité monétaire possible, 5 ou 10 francs.

• Caractéristique des équipements commerciaux

Les difficultés liées à la mise en place des équipements collectifs d'une manière générale et des équipements marchands en particulier dans la commune de Saint-Louis sont dues, d'une part aux contraintes d'espace et d'autre part à une mauvaise programmation des infrastructures.

Si dans le secteur de l'île et de la Langue de Barbarie les difficultés sont moins perceptibles, en revanche le secteur de Sor connaît d'importants problèmes du fait de la poussée démographique.

En effet, les tendances de croissance de la ville sont essentiellement orientées vers ce secteur de Sor, seule zone d'extension potentielle de la commune ; l'île et la Langue de Barbarie ne disposant plus de réserves foncières. Le rôle économique de Sor se renforce de plus en plus, compte tenu de sa position centrale, au détriment des autres secteurs. Le développement des activités commerciales qui polarisent la majeure partie de la population active, crée un besoin croissant en matière d'équipements et d'espace.

Les espaces de polarisation des activités commerciales sont concentrés autour des principaux marchés de la commune. Leur emprise spatiale est remarquable. Ce dynamisme n'a pas épargné leurs abords immédiats. Ils ont fini par sortir de leur ancien site et s'imposent comme de véritables complexes structurants. Ils sont importants surtout par les services assurés et par leur contribution considérable dans les ressources fiscales municipales.

Sur l'espace polarisé par ces complexes marchands s'organise un réseau d'échopes, d'étals, de cantines et de hangars très diversifiés.

Il existe un véritable déséquilibre dans le fonctionnement des équipements marchands dans la commune de Saint-Louis.

Le marché de Ndar-Toute, implanté sur la Langue de Barbarie est actuellement sous-utilisé du fait de sa position excentrée. Il dispose de plusieurs locaux désaffectés et d'un complexe frigorifique non fonctionnel. Il est surtout sollicité pour l'approvisionnement halleutique particulièrement pour les populations installées hors de l'île et de la Langue de Barbarie.

L'occupation du domaine public par les populations ne prête de nos jours à aucun doute.

Si sur le plan social elle constitue une solution, il n'en demeure pas moins que les installations abusives risquent à moyen terme d'être préjudiciables à la vision esthétique de la ville voire de compromettre le bon fonctionnement de la circulation au niveau des principales artères par des encombrements humains et des occupations anarchiques.

Le marché de Pikine est installé sur un titre foncier privé (T 1043) appartenant au Ministère de l'intérieur. Ce problème juridique explique la précarité de ses installations. Il polarise une partie des quartiers périphériques (Pikine et environs).

La situation du marché Pikine par rapport à la route nationale 2 expose les populations à une insécurité permanente.

Le marché de Sor développe les activités commerciales les plus importants de la ville grâce à sa position centrale. Son dynamisme dépasse largement ses limites spatiales. De plus en plus il connaît d'énormes problèmes liés à son fonctionnement que nous aborderons plus tard.

Les marchés des Eaux Claires et de Goxumbacc construits depuis plus d'une dizaine d'années et avec d'énormes financements n'ont pas encore été rentabilisés. Et leur état de délabrement devient de plus en plus préoccupant. Ces deux marchés non fonctionnels sont géographiquement mal situés. Leur accès est difficile car excentrés par rapport à la ville. Cet investissement coûteux apparemment nul nous pousse à nous interroger sur les études qui ont été faites préalablement à la réalisation de ces équipements.

Pour les marchés fonctionnels que nous avons cités précédemment, ils ne représentent pas les mêmes aspects. Ils sont les principales sources de revenus de la commune et également de beaucoup de femmes et de pères de famille qui exercent cette activité de commerce. Ces marchés méritent à cet effet une attention particulière face à l'enjeu qu'ils présentent pour les populations et les élus locaux. Leurs intérêts nous donnent matière à réflexion sur l'amélioration des conditions d'échanges commerciaux de la population.

Par ordre d'importance économique, nous allons d'abord aborder le cas du marché de Sor ensuite le marché de Ndar-Toute et enfin celui de Pikine

* Le Marché de Sor

Il est limité au Sud par l'emprise de la Gare Ferroviaire classée monument historique, à l'Est par des habitations, à l'Ouest par une station d'essence Mobil et le parking de la Gare et au Nord par l'Avenue Charles De Gaulle qui se trouve être le prolongement de la route nationale 2 vers Rosso et Matam.

Officiellement le marché s'étend sur le titre 907 de la Commune de Saint-Louis, morcellement du titre 125 de la même ville, un ancien cimetière.

Par arrêté N° 2132/SDE du 20 Avril 1951, ce titre 907 a été attribué en toute propriété pour l'édification d'un marché sur un espace de 4021 mètres carrés, mais le marché s'étend en réalité sur un espace de 16 750 mètres carrés de surface.

Dans un marché aussi grand, l'identification des agents économiques n'est pas aisée et il en demeure de même pour le recueil des données spatiales et des activités économiques.

* Identification des agents économiques

Le commerce dans le marché de Sor se trouve essentiellement entre les mains des Africains (Sénégalais et Mauritaniens). Le marché compte 2197 commerçants dont les 88,0 % sont âgés de 20 à 55 ans. Le commerce dans ce marché emploie des adultes au détriment des hommes âgés de plus de 55 ans qui représentent 8,3 %. Les jeunes à l'âge de scolarisation (- 20 ans) ne constituent que 3,7 %. Ce pourcentage des jeunes est dû pour l'essentiel aux nombreux échecs en classe au cours moyen deuxième année (CEM₂) et à l'exode des jeunes à l'âge de scolarisation vers les villes pour travailler.

TABLEAU 2 : Identification des agents économiques du marché de Sor (âge ,sexe et résidence)

AGE			SEXE		QUARTIER DE RESIDENCE								
< 20	20-55	>55	M	F	SOR					Ile	Lang. Barb	RC	EC
					SAQ	Pikinc	DLE	NDD	BD				
3.7%	88.0%	8.3%	48.0%	52.0%	15.9%	26.7%	32.5%	5.8%	5.2%	1.2%	6.1%	1.4%	5.2%

TABLEAU 3 : Identification des agents économiques du marché de Sor (origine ,statut et ancienneté)

ORIGINE					STATUT			ANCIENNETE			
SL	Ei	IR	IP	EP	Attributaire	Locataire	Employé	< 1	1 à 3	3 à 10	>10
53,7%	17,5%	13,9%	12,9%	2,6%	69%	19,3%	10,8%	6,4%	20,2%	37,0%	36,4%

Source : Enquête Amsor (1993) modifiée à partir d'enquêtes personnelles (1998).

Les femmes sont très actives dans le commerce. Elles constituent 52 % des responsables d'unités rencontrées contre 48 % pour les hommes. Ceci prouve l'importance qu'il faut accorder aux femmes dans les projets d'aménagement du marché. Ces femmes s'activent surtout dans la vente des légumes et des poissons. Donc, elles sont déterminantes dans la spécification du marché sur les produits alimentaires (cf. activités économiques).

Ces hommes et ces femmes résident dans les quartiers de Saint-Louis mais plus de la moitié 59,2 % habitent dans les quartiers de Pikine, Diamaguène, Léona, Eaux Claires.

Dans l'ensemble, l'essentiel des acteurs résident dans le Sor avec 86,2 %. 1,2 % seulement des commerçants habitent dans l'Ile et 6 % dans la Langue de Barbarie. On observe que le dynamisme du marché n'est pas le fait de l'histoire commerciale de la ville. Il polarise partout toute la ville avec une attraction plus marquée dans ses alentours immédiats. Les commerçants qui résident hors de la commune ne sont pas négligeables. Ils représentent 5,2 % des acteurs. Si 94,8 % des commerçants dans ce marché résident à Saint-Louis, ils ne sont pas originaires de Saint-Louis. Le nombre de commerçants originaires de l'intérieur de la région en dehors de la commune est considérable. Ils représentent 31,4 % de l'ensemble des acteurs. Notons aussi que 12,9 % d'eux proviennent des autres régions du pays.

Ceci atteste que l'attraction du marché dépasse le cadre de la commune pour devenir régionale.

Le statut de l'occupation de l'espace diffère avec une large prédominance des attributaires. Ces derniers représentent 69,9 % contre 19,3 % pour les locataires et 10,8 % pour les employés. Ceci prouve la sélection que fait la mairie pour que l'attribution des cantines semble objective. Cependant, il faut davantage de la rigueur dans l'attribution pour que les cantines soient données aux réels agents de commerce qui les mettent en valeur. Ces attributaires, employés ou locataires de cantines ont le plus souvent duré dans le marché, 36,4 % parmi eux ont passé plus de 10 ans dans leur lieu de commerce et 37,0 % entre 3 à 10 ans. Ceci nous motive à réfléchir sur les conditions éventuelles de délocalisation du ou d'une partie du marché ou de ses anciens commerçants qui se sont toujours donnés rendez-vous avec leur clients dans ces lieux depuis de longues années.

La faiblesse du pourcentage des nouveaux venus est due en partie à la saturation du marché où on ne trouve plus d'espace ni à l'intérieur ni dans les entourages. Les commerçants ayant fait moins d'un an représentent 6,4 % du total.

L'identification des agents économiques n'est pas facile dans ce marché qui se densifie de jour en jour. Cette densité croissante n'épargne en aucun cas les données spatiales que nous allons aborder.

* Les données spatiales

TABLEAU 4

NATURE DE L'OCCUPATION			
Cantines	Echoppes	Hangars	Étals
570	280	290	1 180
24,5 %	12,1 %	12,5 %	50,9 %

TABLEAU 5

Caractère de l'occupation		Superficie (en m2)				Accessibilité		
Per	irr	< 2	2 à 5	5 à 10	> 10	Facile	Difficile	Très dif.
80,3	19,7	39,0	41,3	12,4	7,3	43,0	46,6	10,4 %

TABLEAU 6

					Capacité d'accueil client				Tendance clientèle			Voisinage			
imp	moy	faib	T.faib	App. Fréq.	Autres endroits		Imp	Moy	Faib.	T.faib.	Mte	Dim.	Aug.	Com	Inc.
					ext.	Mint. Mar									
10,4	40,5	33,9	16,1	62,8	34,9	2,3	8,4	49,3	31,3	11,0	36,5	48,7	14,8	91,6	8,4

Source : Enquête Amsor (1993) modifiée à partir d'enquêtes personnelles

On compte 1.180 étals dans le marché contre 570 cantines. Les échoppes et les hangars sont moins importants. L'importance des étals prouvent le caractère anarchique de l'occupation de l'espace et la nécessité d'un aménagement concerté du marché.

On ne peut pas dire que cette occupation anarchique n'était au départ encouragée par les autorités locales qui, il semblerait, voyaient plus les recettes dégagées par les marchés que sa parfaite imprégnation dans l'armature urbaine car 19,7 % seulement des occupations sont irrégulières.

Les superficies de ces lieux de commerce ne sont pas égales. Leur différence est due à leur spécificité. Les magasins de plus de 10 m2 qui représentent 7,3 % sont spécialisés dans le commerce en gros et en demi-gros. Ils nécessitent beaucoup d'espace pour le stockage des produits. Le commerce de demi-gros est aussi remarqué dans les magasins de 5 à 10 m2 de surface où le stockage est moins important. Les unités de commerce de petites superficies (inférieur à 5 m2) sont très nombreuses. Leur étroitesse est en réalité due à la faiblesse du pouvoir d'investissement des commerçants qui disposent des moyens importants de stockage et les autres qui ont des possibilités moyennes à très faibles pour stocker leurs produits.

Face à cette situation des solutions sont trouvées. La plus en vue est l'approvisionnement fréquent (62.8 %). D'autres se contentent de stocker leurs produits à l'extérieur du marché (34.9 %).

Quelle que soit la solution, ils sont tous confrontés à un problème d'accessibilité. Même si 43 % des cantines sont faciles d'accès, pendant les heures de pointe, toutes les artères sont bloquées et empêchent ainsi la circulation des hommes et des biens.

Les commerçants sont gênés dans leur travail par la structure du marché mais il n'y a presque pas de différends liés au voisinage car 91,6 % des commerçants sont compatibles et tolérants à l'égard de leur voisin immédiat. Ceci n'est en effet que le reflet des rapports sociaux que les individus entretiennent dans la vie quotidienne.

Le marché de Sor est "un élément clé de la polarisation de l'espace". Il génère des flux quotidiens de commerçants qui viennent y opérer (2 197 unités de ventes) et de clients constitués surtout de femmes qui faute de moyens efficaces de conservation des produits périssables doivent s'y rendre plusieurs fois par semaine ou tous les jours pour s'approvisionner. Il arrive chaque jour plusieurs centaines de clients au marché ; mais, il faut y ajouter tous ceux qui viennent simplement errer.

La capacité d'accueil des clients est moyenne dans l'ensemble. L'exiguïté et l'accessibilité sont les principaux facteurs de cette restriction de la capacité d'accueil.

La tendance de la clientèle est en baisse pour 48,7 % des commerçants alors que 14,8 seulement parmi eux l'on sentie en hausse.

Dans l'ensemble, le nombre de clients croît avec le développement spatial de la ville et la densification de sa population surtout au niveau des anciens quartiers qui jouxtent le marché.

* Les activités économiques

Une certaine division de l'espace se dessine avec les secteurs des céréales, des légumes, de la viande, des poissons, des fruits, de la friperie.... mais elle n'est pas toujours respectée et les produits les plus divers peuvent se côtoyer.

Les tissus prennent une place importante sur le marché. Le petit mobilier, les ustensiles de ménage y ont conquis la leur, ainsi que les postes de radio et piles, les mixtures à décréper les cheveux ou à "blanchir" la peau, les crèmes et produits de beauté divers.

Mais, de nouveaux produits ont apparu et témoignent de l'évolution des habitudes alimentaires : les conserves de viande et de poisson, les laits concentrés et en poudre, les cubes maggi et autres.

Le pourcentage des fruits et légumes (44,6 %) est élevé du fait de la forte consommation des légumes qui entrent dans la préparation du riz, des céréales et du poisson. Ces derniers sont très prisés parce qu'étant à la base alimentaire Saint-louisienne.

La place tenue par la pêche dans l'économie urbaine se mesure à l'importance que revêt la consommation de poisson dans la ville. On note un dynamisme autour du commerce de poisson tous les soirs à partir de 17 heures.

L'approvisionnement de la ville en poisson n'est pas constant. Il arrive des moments de l'année où cette denrée manque. Ceci s'explique par l'absence d'une politique de stockage du poisson dans les frigos pour le rentabiliser et rationaliser sa consommation toute l'année durant.

Dans l'ensemble, on voit que la primauté de l'activité marchande est selon l'influence dominée par les produits de consommation vivrière (céréales, légumes, poisson...). La friperie et le prêt à porter, la parfumerie et en dernier lieu par l'électroménager.

Les travaux artisanaux et les services sont très importants. Ils sont constitués pour l'essentiel de tailleurs, de brocanteurs, de coiffeurs, de cordonniers, de restaurateurs, de réparateurs. Les tailleurs sont les plus importants avec 35 % suivis des restaurateurs (28,6 %) et des réparateurs (21,4 %).

Dans l'ensemble, les activités économiques sont nombreuses dans le marché. Les agents du commerce qui est l'activité la plus importante, s'approvisionnent différemment. Mais pour l'essentiel, les acteurs du commerce dans le marché de sor s'approvisionnent sur place (70,8 %) c'est-à-dire dans la commune et y écoulent également leurs marchandises. On peut dire de manière plus générale que l'approvisionnement de la ville de Saint-Louis exige des tonnages considérables de produits vivriers et d'autres. La qualité nécessaire, le coût du trafic, les difficultés de stocker ont facilité la concentration du trafic entre une minorité de puissants commerçants qui contrôlent toute la chaîne.

A l'intérieur de la ville, la redistribution est assurée en grande partie par les marchés, à partir de ceux-ci par des milliers de revendeurs fixes ou ambulants.

Leur approvisionnement se fait à des délais rapprochés pour pallier la carence engendrée par une insuffisance des lieux de stockage ou par la faiblesse du capital investi.

Ce sont uniquement les commerçants de certains produits non consommés (appareils, habits, produits cosmétiques...) qui s'approvisionnent à de grands intervalles (souvent mensuellement) à partir de Dakar ou de l'étranger. Les commerçants qui se ravitaillent sur place le font 2 à 3 fois par semaine à partir des grands grossistes et autres fournisseurs locaux.

La friperie a pris aussi une place importante depuis plus de vingt ans : venant d'Europe ou des Etats-Unis d'Amérique, d'énormes ballots de vêtements usagés sont proposés à la clientèle urbaine.

Les vendeurs de la pharmacopée traditionnelle et d'amulettes n'ont pas disparus avec leurs étalages hétéroclites d'écorcés, de racines, de terres et de minéraux divers, de peaux etc... On peut citer aussi parmi les activités la vente du pain, de lait caillé et dérivés, de l'eau.

TABLEAU 7

COMMERCE / VENTES																
A.élec.	P. cos	P à P	Tissus	Poiss	Viand	Volai	EPI	Frip	F et L	Lait	Libr	Riz cer	Quin	M.M	M.P	Div
1,2	7,1	5,3	2,7	5,9	0,6	0,9	8,6	9,5	44,8	0,3	0,3	5,6	1,8	0,3	0,9	4,2

TABLEAU 8

ARTISANAT / SERVICE					
Taill	Broc	Rest	Coif	Cor	Répar
35,7	3,6	28,6	7,1	3,6	21,4

TABLEAU 9

NAT. COMM			APPROVISIONNEMENT																
D	G	DG	Source					Fréquence					Transport				Mode		
			SL	Dk	Intr	R.P.	Ext.P	Quot	Hebd	Mens	Bim	Trim	Annu	Cam	Taxi	Cal.	P- P	Indiv	Coll
95,2	2,2	2,6	70,8	15,3	11,3	1,9	0,7	55,4	20,8	12,5	4,9	5,3	1,1	14,5	35,5	10,6	39,4	90,0	10,0

Source : Enquête Amsor (1993) modifiée à partir
d'enquêtes personnelles (1998)

La viande occupe 0,6 % des ventes. Il y a aussi la vente des animaux sur pied, d'aliment de bétail, de nattes, de balais. on note aussi la vente de thé, de sucre, de cassette, de radios, de montres, de lunettes, de produits pharmaceutiques etc... La présence des merceries, de la poterie, des quincailleries, des drogueries à étalage est très visible.

La Place de l'Indépendance a perdu toute son importance. Les espaces publics transformés en marché ont perdu leur vocation.

Une conséquence de cette occupation anarchique de l'espace porte atteinte à l'image de la ville dans sa dimension touristique. La gare aussi souffre de l'encombrement constant de sa devanture.

Sur le plan sanitaire, les ordures et les déchets en provenance du marché sont drainés vers les quartiers riverains transformés en dépotoir faute d'un système de collecte et d'évacuation approprié.

Ces problèmes exogènes au marché sont moindres par rapport à ceux dont souffre cet établissement en son sein.

Les problèmes d'exiguïté de l'espace sont plus nets.

En effet, la centralité du marché a favorisé le développement des activités, qui ont fini par dépasser largement les limites spatiales prévues. Cette situation a donné naissance à un besoin croissant d'extension spatiale, de stockage des marchandises. On note ainsi l'impossibilité aux camions d'accéder à certains magasins. Toutes les rues qui pouvaient assurer la fluidité des biens et des personnes sont encombrées : c'est l'exemple de la rue de la Gare et ses bretelles. Ceci est dû à l'affluence des clients par moment qui crée en ces endroits de véritables noeuds d'engorgement, exposant ainsi les différents acteurs à une insécurité permanente. L'avenue Général de Gaulle témoigne de cet état de fait dans les heures de pointe : dix heures et dix huit heures.

Il s'y ajoute que les problèmes d'espace obligent plusieurs commerçants à louer des magasins privés de stockage à des distances éloignées de leur lieu d'activités.

Le marché de Sor connaît aussi de sérieux problèmes d'assainissement. Les équipements nécessaires au drainage des eaux pluviales et des eaux usées et à l'évacuation des déchets solides (ordures) sont inexistantes.

En période hivernale, les activités connaissent par moment de graves perturbations du fait des eaux stagnantes. La nature du sol (non dallé) et le caractère précaire de certaines installations constituent un obstacle à l'assainissement correct des locaux.

Par ailleurs, il faut déplorer l'absence d'installation sanitaire en nombre suffisant. Le bloc existant se trouve dans un état de délabrement avancé.

Une importante partie de leurs produits vient essentiellement des grands marchés hebdomadaires de l'intérieur du pays (Mpal, Sakal, Tiagar, Keur Momar Sarr...)

Les moyens de transport utilisés pour l'acheminement des produits sont divers mais ne sont pour autant appropriés.

Pour leur approvisionnement, les commerçants utilisent des taxis et des pousse-pousse pour près de 75 %. Ceci reflète la quantité négligeable qui est transportée. Les camions sont utilisés par 14,5 % des commerçants. Ce sont pour la plus part les grossistes et les demi-grossistes.

Le mode de transport est individuel. Quatre vingt dix pour cent (90 %) des commerçants partent seuls à la recherche de leur approvisionnement et contre 10 % qui s'approvisionnent collectivement.

La fourniture individuelle augmente les frais si on les globalise par contre celui collectif permet d'amoindrir les coûts de transport. Mais, le manque d'organisation des commerçants ne permet le développement du mode d'approvisionnement collectif.

* Les problèmes liés à la centralité du marché / à l'armature urbaine de Saint-Louis

Le marché de Sor de par sa position centrale, a acquis une importance capitale sur le plan des activités et transactions commerciales. Dans son état actuel, il est desservi principalement par l'avenue Général De Gaule.

Cet axe connaît un trafic intense du fait de la proximité du marché et des liaisons avec l'avenue du Général De Gaulle, l'avenue Lamine Guèye et le Pont Faidherbe.

Cette zone constitue le seul point de passage pour la quasi totalité des véhicules (toutes catégories confondues) en transit à Saint-Louis.

Par ailleurs, les transports urbains (cars rapides) qui assurent la liaison entre Pikine et la Langue de Barbarie, les activités du garage de Bango ont considérablement accentué les difficultés de circulation et de stationnement dans le secteur.

D'une manière générale, on voit que les problèmes sont nés de la cohabitation du marché avec les riverains (quartiers limitrophes, Gare ferroviaire, garage Bango). Ces problèmes ont grandement contribué à la détérioration du cadre de vie des populations concernées.

Le développement anarchique du marché gagne de plus en plus les places publiques et encombre les voies de communications (place de l'indépendance, place Bayal, avenue du Général De Gaulle, rue de la Gare et ses bretelles...) Cette situation rend les maisons environnantes inaccessibles par endroits, du fait des occupations occasionnées par les installations commerciales incontrôlées.

L'identification des problèmes des marchés nous impose de prescrire une série de propositions et de solutions. Pour ce faire, des objectifs opérationnels doivent être visés. Il s'agit en effet, d'améliorer la qualité des services offerts à la collectivité, les conditions d'hygiène et de sécurité et de renforcer l'activité commerciale. Tout ceci ne peut se faire que dans un programme d'extension et de réaménagement du site marchand ainsi qu'une amélioration de la circulation aux alentours du marché par l'aménagement d'un parking de transport en commun, individuel et des marchandises. Enfin, il faut réorganiser et assigner les objectifs à la structure chargée de la collecte des taxes afin d'améliorer les recettes municipales.

La réalisation de tous ces objectifs requiert l'implication de tous les secteurs de la ville. En effet, l'extension du marché, qui est la première solution, vu ses limites, demande la création d'une zone d'aménagement concertée (ZAC) car elle se fera sur les espaces déjà occupés. La ZAC permettra de discuter de la nécessité et de

Vu tous les problèmes de ce marché, sa gestion ne sera guère facile et exige beaucoup de moyens financiers.

La gestion des équipements marchands d'une manière générale dépend, sur le plan réglementaire de la compétence des services techniques municipaux. Toutefois, en égard à l'insuffisance des moyens des dits services, les équipements connaissent des problèmes dans l'entretien et la maintenance. L'implication des acteurs économiques dans la gestion des équipements pourrait être envisagée.

Pour l'instant, ce qui paraît le plus urgent, c'est d'organiser la structure interne du marché c'est-à-dire d'effectuer des aménagements sectoriels dans le marché comme c'est le cas du hangar des bouchers et du projet des hangars des vendeurs de poisson.

Cette réorganisation consisterait aussi à :

dégager et restructurer différents axes de circulation aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur du marché.

réhabiliter et construire de nouvelles cantines en fonction de l'espace qui sera disponible.

supprimer des cantines situées à côté de la Gare ferroviaire et dans la rue de la gare.

réorganiser et réaménager la place de l'indépendance et ses environs.

mettre en place les infrastructures d'accompagnement (sanitaires surtout).

La précarité du marché réduit beaucoup son impact sur la ville si bien que la réalisation de ces projets si audacieux soient-ils s'impose.

Il est en outre évident que la réalisation de l'ensemble de ces activités ne pourrait être financée par le budget de la commune. Le coût d'un tel projet est exorbitant et dépasse les moyens de la municipalité. En effet, en plus de la participation volontaire des habitants de la commune, il faudrait dès lors pour les élus locaux s'atteler à rechercher des partenaires ou bailleurs de fonds intéressés par ces projets.

Cette étude sur le marché de Sor pris singulièrement se justifie par son importance primaire sur les deux autres marchés de Ndar-Toute et Pikine.

TABLEAU 10

Etat de l'occupation du Marché de Sor

SEXE		LIEU DE RESIDENCE			NATURE DES ACTIVITES			NATURES DES OCCUPAT°		
Hommes	Femmes	Sor	Ile Lang. Bar	Hors commune	Alimentaire	Hors aliment	Service	Cantines	Echanges	Etales
419	265	319	284	40	238	257	161	347	95	237
61,3 %	38,7	49,6	44,2	6,2	36,3	39,2	24,5	51,1	14,0	34,9

Situation du marché de Ndar-Toute après évaluation des enquêtes de Juillet 1997.

Le marché de Ndar-Toute compte 681 acteurs en Juillet 1997. L'identification de l'agent économique montre que les hommes sont plus représentatifs avec 61,3 % du total. Parmi les motifs explicatifs de cette situation on peut citer la spécification du marché dans la vente des produits non consommés (prêt à porter, électroménager..) et dans les services. Les produits non consommés et les services regroupent 63,7 % des actifs du marché. Alors que le dynamisme des femmes est plutôt tourné vers la vente des produits consommés comme les légumes, les poissons etc...

l'opportunité de déplacer les gares routière et ferroviaire, de l'utilisation de leur bâtiment et également de l'attribution d'un nouveau site destiné à accueillir ces gares.

La deuxième solution consiste à créer une annexe du marché dans un espace non occupé dans le quartier Balacoss rue de Paris). Cet espace est un ancien cimetière appartenant au Consulat de France. Le consul a en ce qui le concerne donné son accord pour céder le terrain à la mairie. Mais, tout doit partir d'une politique adéquate de la mairie de vouloir résoudre le problème. En effet, il suffit d'un seul détournement d'ambition pour que l'idée du décongestionnement du marché échoue.

Une politique de sensibilisation doit aussi être entamée très tôt au niveau des commerçants pour les préparer à un éventuel transfert si tout est acquis et le marché construit.

Si 53.7 % des commerçants ont déclaré favorables au déplacement dans un nouveau marché, il n'en demeure pas moins qu'ils créeront des complications devant les faits accomplis.

La position de centralité du marché de Sor participe pour une très grande part à sa concentration. Donc, il est sans nul doute un lieu privilégié pour les commerçants.

Un autre facteur à tenir en compte dans l'idée du décongestionnement du marché est le transport urbain. En réalité, sans un système de transport adapté et orienté vers le marché annexe, on risquerait de vivre le même scénario précédemment connu dans les marchés de Goxumbacc et de Léona.

Les Moyens matériels et humains pour assurer convenablement l'entretien des équipements font défaut :

Comme autre problème lié au marché de Sor on peut citer la sécurité. Les installations électriques sont souvent très vétustes, non protégées exposant les usagers à des risques élevés.

La présence des restaurants à l'intérieur du marché est un danger permanent. Les constructions sont en général faites de matériaux précaires et inflammables (bois, tôles)

Si la ville de Saint-Louis ne connaît pas pour l'instant un incendie au niveau de ces marchés, l'actualité nationale du mois de mai 1998 fait état des marchés brûlés. Le 26 Mai, le marché de Mbour était en proie à des flammes. Cet incendie provenait d'un restaurateur. Le 24 du même mois, le marché de Kaffrine a payé les faits de ses matériaux précaires. Le 22 Mai, le marché de Moussaneté de Thiès a pris feu à cause d'un court-circuit électrique.

Trois incendies dans les marchés en l'espace d'une semaine devraient pousser les autres élus locaux à veiller davantage sur ces établissements sensibles surtout la commune de Saint-Louis.

Le marché de Sor dispose d'un coefficient d'occupation au sol très élevé. Par contre, la disposition et la disparité des constructions ont entraîné l'existence de plusieurs voies d'accès qui ne permettent pas d'assurer la sécurité au sein des locaux ; la fermeture du marché n'étant pas possible le soir.

Ainsi, les commerçants procèdent individuellement ou collectivement au recrutement de gardiens rémunérés quelquefois à des coûts onéreux.

La proximité de la station d'essence Mobil, compte tenu de l'intensité des activités développées dans la zone, n'est pas de nature à garantir la sécurité aussi bien des personnes que des biens. Le marché de Sor reçoit plusieurs produits de nature différente dont la cohabitation est incompatible et peut entraîner des intoxications alimentaires.

La Langue de Barbarie n'est pas le lieu de résidence de plus de la moitié des commerçants. Si l'on interroge les statistiques, on voit que 49.6 % des commerçants viennent chaque jour de sor contre 44.2 % pour l'ensemble de la Langue de Barbarie. Ile. Le reste réside hors de la commune.

Sur tous les plans, le marché de Sor est plus dynamique que celui de Ndar-Toute. Mais, la vente du poisson est organisée et plus importante dans ce dernier avec son marché aux poissons.

Les commerçants de ce marché s'approvisionnent à partir des grossistes de la place et une minorité parmi eux sort du pays pour acheter leurs produits. Dakar accueille aussi certains vendeurs de ce marché surtout les commerçants de l'électroménager.

Le commerce se fait dans des cantines, des souks et des étals. L'importance des étals renseigne sur l'emprise du marché sur l'avenue Dodds et la place de la république. Les souks sont moins importants (95 contre 347 cantines en 1997).

* Marché de Ndar-Toute

La Langue de Barbarie dispose d'un marché très dynamique dans le quartier de Ndar-Toute dont il porte le nom. Il se trouvent entre l'avenue Dodds et le petit bras du fleuve Sénégal.

Ce marché est le plus ancien de la ville de Saint-Louis. Au départ, il était composé d'un marché couvert, d'une boucherie et d'un marché aux poissons. Il est actuellement très encombré surtout au niveau des espaces qui séparaient les trois secteurs.

Malgré les investissements relativement importants, il souffre également des mêmes maux que celui de Sor. insalubrité et insécurité constituent les constances habituelles.

Ce marché apparaît aujourd'hui très étroit pour une population dont la pêche et le commerce constituent les principales activités économiques. Son exigüité reflète la situation générale de la Langue de Barbarie. Il manque de plan de gestion car les étals et les cantines foisonnent de partout, à l'intérieur comme à l'extérieur. Au niveau de la voie publique "les taxis - bagages" et les cars de transport se mêlent au désordre. Ainsi, il est nécessaire de réorganiser et de réglementer les installations de ce site marchand pour permettre à chacune des composantes de faire son travail dans les meilleures conditions.

Le marché de Ndar-Toute mérite d'être bien réorganisé pour pouvoir contenir en terme de vente et d'achat la Langue de Barbarie. Ceci aiderait dans un autre sens à une bonne gestion du marché de Sor.

* Le marché Pikine

Le marché de Pikine se situe sur un espace étroit le long de la Route Nationale 2, à l'entrée de la ville. Il est installé sur le titre foncier T1 043 appartenant au Ministère de l'Intérieur (ce titre est en partie occupé par la cité policière).

Ce marché est constitué uniquement de baraquements. Les commerçants ne vendent que des produits alimentaires destinés à une clientèle de moyens à faibles revenus. Ces commerçants s'approvisionnent à partir du marché sor à des intervalles irréguliers. L'aspect rural de ce marché est marqué par l'importance des baraquements entourés d'étales qui envahissent même la Route Nationale.

Le marché de Pikine dans son organisation, reflète tout simplement le caractère anarchique de l'occupation du quartier. Ceci révèle sans doute que le commerce est un élément qui traduit fidèlement le type de société dans laquelle il est implanté.

Ce marché trop petit n'offre aucune possibilité d'extension. Face à la croissance des habitations et au développement du commerce dans cette zone, il s'avère nécessaire de trouver un autre emplacement non éloigné de ce quartier pouvant accueillir un marché fonctionnel comme les populations ne cessent de le réclamer. Celui-ci pourrait être aménagé et les places louées ou achetées par les commerçants qui le désireraient.

La précarité du marché actuel réduit de beaucoup son impact sur la zone tant et si bien que la réalisation d'un nouveau marché s'impose.

On ne peut en aucun cas envisager une politique d'aménagement, de réorganisation ou d'extension du marché parce que le foncier appartient à un privé.

Donc, un nouvel emplacement avec certains équipements essentiels pourrait être envisagé en vue de mettre les acteurs économiques dans de bonnes conditions de travail :

- un point d'eau potable
- un équipement sanitaire
- une benne à ordures
- un emplacement pour le stationnement des véhicules.

Cet ensemble d'actions pourraient être financé par la Commune. Et ceci améliorerait les circuits économiques dans la ville tout en accroissant les échanges monétaires.

Ces droits de place s'élèvent à 100 francs le mètre carré et par jour. La location des souks, à cause des coûts de construction assez élevés et fluctuants varient de 5.000 à 7.000 francs. Et pour les cantines le loyer est fixé à 3.000 francs. Il faudrait alors noter que la Commune dispose d'un total de 352 souks (dont 40 non fonctionnels), de 424 cantines et de 20 baraquements.

TABLEAU 12
Nature des occupations

Nature	Souks	Cantines	Daraquements
Marché Sor	228	278	
Ndar-Toutc	86	146	
Pikine			20
Léona	18*		
Goxumbacc	20*		
Total	352	424	20

* Non fonctionnels

La recette moyenne journalière des droits de place s'élève pour :

# Sor	80.000 francs
# Ndar-Toute	15.000 francs
# Pikine	17.000 francs
# Ambulants	10.000 francs

Soit un total de 122.000 francs. Pour la gestion d'un an on a :

$$122.000 \text{ francs} * 30 * 12 = 43\,920\,000 \text{ francs.}$$

Source : grand livre de recettes des lignes budgétaires (Perception).

La recette moyenne journalière est très irrégulière à cause de l'occupation anarchique des places par manque d'organisation interne des marchés et à cause du laxisme de certains collecteurs.

En contre partie de ces recettes, il apparaît indispensable de prendre les dispositions utiles au respect des conditions minimales d'hygiène proposées aux commerçants et à leurs clients. La mobilisation optimale des recettes provenant de ces activités devrait permettre de dégager rapidement les moyens financiers nécessaires à une réhabilitation complète des marchés et à l'amélioration des conditions matérielles requises.

Ressources budgétaires générées par les marchés

Nos marchés génèrent des ressources budgétaires toujours significatives.

Sur le plan de la rentabilité financière, le montant des recettes issues des marchés est consigné dans le tableau suivant. Ces recettes proviennent soit des droits de la place, soit des locations de souks, cantines, échoppes, soit des patentes payées par les agents économiques.

Les droits d'occupation du domaine national sont payés par des vendeurs qui s'exercent hors des marchés.

TABLEAU 11

COMMUNE DE SAINT-LOUIS

SITUATION D'EXECUTION DU BUDGET AU 31/12/97				
<i>Provenance</i>	<i>Années</i>	1995	1996	1997
Produits location souks		19.806.500	19.934.500	22.017.500
Echoppes et cantines		21.588.000	23.282.000	25.226.500
Droits de place		44.037.400	44.718.400	45.622.200
Droits d'occupation du domaines public		10.355.700	10.110.600	10.000.800
Contribution des patentes		82.239.930	88.390.190	70.615.955
Taxes complémentaires patentes		3.918.380	2.300.490	2.386.920
Total		181.945.910	188.386.120	175.869.975

Source : Perception Municipale

Pour les droits de place, leur recouvrement est confié à un surveillant des halls et marchés.

Sa tâche consiste à :

- superviser la gestion des collecteurs au nombre de 16
- procéder à leur affectation périodique au niveau des différents postes de collecte
- coordonner de façon générale les différentes actions du service.

2/ Les Transports

• Les Infrastructures routières

Le réseau routier de la commune de Saint-Louis compte 63,94 km dont 40 km de route goudronnée répartis ainsi : 13,2 km dans l'Ile, 14,1 km dans le Sor, 7,9 km dans la Langue de Barbarie (cf Annexe II). Cependant une expérience de réalisation de chaussée en béton de sable (1,4 Km) a été faite en 1996 dans le quartier de Ndiolofène par la commune de Saint-Louis en partenariat avec Lille-Saint-Louis (CCIADL, Caisse Française de Développement).

Le réseau regroupe deux types de voiries : la grande voirie ou voirie classée et la voirie communale ou voirie non classée.

• La grande voirie

D'une longueur de 51,54 Km, elle est un réseau classé géré par l'Etat par le biais de la direction des Travaux Publics, ce sont principalement les routes à grande circulation comme l'avenue Général De Gaulle (1,4 km), l'Avenue Lamine GUEYE (4 km), la Langue de Barbarie, l'Avenue Dodds (0,9 Km), le pourtour de la Gouvernance (0,7 km), police Sor - Ngallèle (8 km), tous les quais, les trois ponts (783 m), etc... L'emprise de ces routes peut aller de 6 m (voies des quartiers) à 25 m pour les routes nationales.

Les routes de la grande voirie sont généralement en mauvais état. La direction des travaux publics programme à cet égard l'entretien ou la réparation des routes dans un programme d'investissements plus lourd (type Programme d'Ajustement Structurel sur les Transports (PAST) financé par la Banque Mondiale).

• La voie communale

La voirie communale, quant à elle, longue de 12,3 km est à la charge de la Commune de Saint-Louis qui, généralement possède un service Technique pour assurer les services des travaux. Ces travaux sont réalisés soit par les services municipaux (petits entretiens) soit en régie par les Petites et Moyennes Entreprises (PME) locales suffisamment bien équipées dégradées ; on parlera alors, soit de réhabilitation, soit de construction. Les travaux font l'objet d'un appel d'offres.

Toutefois, avant la réforme des services des Travaux Publics (qui a eu comme conséquence la vente de tout le matériel des Travaux Publics), il n'était pas rare que les engins des Travaux Publics interviennent à coût réduit sur la voirie communale. Il faut savoir que l'entretien des routes coûte excessivement cher. Le kilomètre d'entretien s'élève à 10 millions alors que la Commune dispose d'un budget réduit. Et, souvent, la Commune est en rapport avec l'AGETIP pour les travaux d'entretien. Elle dispose d'un budget d'appoint de 3 à 4 millions par an pour l'entretien des routes, ce qui est insignifiant.

Au niveau du potentiel routier existant, la ville de Saint-Louis présente un maillage satisfaisant. Mais l'état du réseau primaire (les axes principaux) présente une dégradation avancée qui ne permet pas une bonne fluidité de la circulation. De plus les réseaux secondaires et tertiaires ne sont constitués que de voies non construites (sable) sauf exception de la voirie de Ndiolofène qui est en béton de sable.

V- LES TENDANCES DU CROIT DEMOGRAPHIQUE DES INDEPENDANCES A NOS JOURS

Au cours de la première décennie de l'indépendance, la population de Saint-Louis a enregistré un nouveau bond dû à la recrudescence de l'exode rural.

En 1968 l'importance de l'exode rural se mesurait suivant la forte proportion de toucouleurs ayant quitté la vallée.

Ils représentaient 15.000 soit le 1/4 de la population estimée à 60.000 habitants, indépendamment des fonctions antérieures.

Le deuxième recensement en 1988 confirme ce rythme d'évolution de la population de Saint-Louis qui passe de 88,665 hbts en 1976 à 115.354 hbts en 1988.

Pour certains auteurs (Guy Mainet) les résultats du recensement de 1988 ne justifient pas réellement le rythme d'évolution de la population. Selon l'auteur, un réajustement d'environ 150.000 hbts lui semble justifié.

Cependant il est à noter que Saint-Louis connaît un accroissement démographique, mais ce croît est loin des prévisions faites dans certains documents administratifs comme le SDAU de Saint-Louis en 1975.

Perspectives démographiques de Saint-Louis

Ayant perdu l'essentiel de ses moyens d'existence suite aux effets des différents événements que nous avons évoqués, Saint-Louis devrait être aujourd'hui à la dérive tant du point de vue économique que démographique.

"Paradoxalement c'est à l'heure où elle fait figure de naufragée qu'elle connaît un véritable envol démographique". R. Bonnardel. Le tableau n° 13 témoigne en effet de ce dynamisme interne.

TABLEAU 13

1960	48.840 habitants
1964	60.000 habitants
1969	75.402 habitants
1971	81.204 habitants
1974	86.851 habitants
1976	88.404 habitants
1988	115.354 habitants
1989	119.045 habitants

Référence de - Guy Mainet
- R. Bonnardel

TABLEAU 14

1990	122.855 habitants
1991	126.786 habitants
1992	130.043 habitants
1993	135.030 habitants
1994	139.351 habitants
1996	148.412 habitants
1997	153.162 habitants
2000	168.341 habitants

Sources : Service Régional de la Statistique Saint-Louis

Ce croît démographique est très significatif en ce sens que la population Saint-Louisienne a plus que triplé en l'espace de 37 ans d'après l'estimation du S.R.S. de Saint-Louis.

L'évolution de la population s'est faite suivant un rythme d'accroissement dans les années 60 à 70 de 5 à 6 % par an, nettement plus que dans les autres grandes villes du Sénégal.

Cette évolution n'est pas liée uniquement au croît interne mais à l'afflux de milliers de ruraux de la vallée, chassés de leurs villages par la pauvreté, le manque de ressources monétaires et par les crises de sécheresse.

C. Camara, (1968 note : "le paysan quitte la vallée pour venir dans un centre urbain qui a perdu l'essentiel de ses moyens d'existence".

Le niveau élevé du rapport de masculinité des jeunes en 1988 est une confirmation de l'hypothèse d'une forte immigration d'adolescents de sexe masculin.

En effet Saint-Louis abrite l'essentiel des établissements secondaires de la région. Les enfants des localités environnantes viennent y poursuivre leurs études au delà du cycle primaire.

Des études antérieures ont montré que plus de la moitié des enfants de sexe masculin inscrits dans les établissements d'enseignement secondaire de la ville sont nés hors de la ville.

L'hypothèse d'une reprise de la croissance démographique se justifie également à travers l'extension spatiale de la ville.

En effet vers 1870, la commune ne couvrait qu'une centaine d'hectares, en 1961 elle s'étendra sur 1.300 ha puis depuis 1968 sur 4.580 ha.

Cette expansion spatiale est en mettre en rapport avec le croît démographique de la ville.

En 1973, la population urbaine était répartie géographiquement de la manière suivante :

- Langue de Barbarie	23,5 %	soit	23.000 hbts
- Ile	17 %	soit	10.000 hbts
- Sor	57,4 %	soit	57.000 hbts
- Péricentre communal	3,1 %	soit	3.000 hbts

Ainsi de 1960 à 1990, la population Saint-Louisienne a presque triplé malgré le repli sur Dakar du grand commerce colonial, la mort du trafic maritime et fluvial.

I. L. DIOP (1990) est parvenu à des conclusions pertinentes à travers :

- l'analyse de la répartition en pourcentage de la population de Saint-Louis selon le lieu de naissance en 1988. Il conclut sur le fait que "l'exode rural fournit 20,3 % des habitants de la ville âgés de 15 ans et plus dont 15,2 % sont originaires de la vallée du fleuve, le reste vient des zones limitrophes de la région de Louga et des pays étrangers (Mauritanie)

- L'évolution du rapport de masculinité de 1960 à 1988.

Année	1960	1970	1976	1988
Age				
0 - 19 ans	92,1	98,7	100,6	104
20 - 59 ans	97,2	77,7	79,9	89,3
60 et +	68,9	89,9	88,2	88,1

TABLEAU 15

Sources : Service de la statistique Saint-Louis 1988

Pour mieux saisir l'importance du croît démographique des analyses portant sur l'évolution des densités ont permis de dresser le tableau suivant.

Année	1954	1960	1976	1988
Age				
Langue de Barbarie	257	36	402	470
I l e	185	205	182	173
S o r	157	210	307	386
Saint-Louis	187	241	305	370

TABLEAU 16

Source I. L. DIOP, 1990

Unité des densités = hbts/ha

Les fortes disparités de densités observées entre les différents quartiers nécessitent des explications :

- La stabilité de la densité des quartiers de l'île est liée au fait qu'elle ne peut s'étendre en raison de sa topographie. La légère baisse enregistrée après 1976 s'explique par l'inoccupation des bâtiments qui sont à usage administratif ou commercial.

- Les quartiers irréguliers installés dans la périphérie depuis le début des années 1960 ont connu une expansion spatiale et démographique spectaculaire.

La facilité d'extension est à l'origine de la croissance rapide des densités.

Il apparaît donc que les quartiers urbanisés ont tendance à se stabiliser, par contre ceux à habitat spontané de la périphérie poursuivent leur forte croissance. Cette évolution préoccupante tend à transformer Saint-Louis en un gros bourg semi-rural dans ses franges.

VI CONCLUSIONS PROVISOIRES DU RAPPORT D'ETAPE N° 1

Dès la conquête coloniale, la Ville Colonie puis la Ville Capitale de l'Empire Français en A.O.F. a bénéficié de structures capables de gérer un vaste ensemble. Jusqu'en 1958 la fonctionnalité de la ville reposait sur cette capacité administrative.

Depuis cette date, la perte partielle de cette fonction (Saint-Louis est toujours une ville administrative) a une traduction urbanistique. L'Ile, la Langue de Barbarie et une partie de "Sor faubourien" abritent de nombreux bâtiments sous utilisés si, ils ne sont pas laissés en ruine. Cela pose un problème de reconversion dans l'optique du nouveau développement urbain projeté par l'Autorité Municipale.

A- Un bâti ancien à revaloriser

Il comporte le patrimoine de l'Etat et les immeubles appartenant aux particuliers.

Saint-Louis est la deuxième ville après Dakar de par l'importance du patrimoine de l'Etat. Les fichiers du service du Cadastre et des Domaines en ont les inventaires. Et pour la plupart, ce patrimoine constitue un legs de la puissance coloniale. Leur édification remonte à une époque constructive marquée par le massif.

Leur gabarit dans la ville les singularise dans l'Ile, le Sor et la Langue de Barbarie. Ces bâtiments ont mieux résisté au temps qu'à leurs contemporains privés. La destruction de 75 immeubles (grâce à l'AGETIP) en 1990 se rapportait à ces derniers.

La décision en 1976 de classer (à l'instar de Gorée et Rufisque) Saint-Louis en zone de rénovation, tire sa pertinence du souci des Autorités de sauvegarder le bâti ancien spécialement concentré dans l'Ile. Le combat des Autorités Locales pour le classement de l'Ile au rang de patrimoine universel, rencontre ce souci.

Dans tous ces cas la revalorisation de ces édifices semble être une priorité. La redistribution des fonctions est une nécessité.

1. Un espace saturé : l'Ile

Les lotissements successifs ont densifié l'espace insulaire. Une voirie sur abondante y découpe une multitude d'îlots. Le plan Hoyez de 1942 en avait réparti les fonctions zonales. Cependant, l'Ile est saturée d'édifices et fait penser à maints égards aux centres-villes métropolitains. Les trottoirs sans arbres renforcent cette perception dans le centre originel de l'Ile (Quartier Kertien et Nord). Depuis cette date les plans d'urbanisme ont plutôt tenté de conserver la trame ancienne sans se soucier d'un remodelage rendu nécessaire par la taudification avancée de certains secteurs (Pointe Sud et le Nord Autochtone)

2. Un cadre urbain anarchique

La mise en place des quartiers de la ville est la traduction d'un urbanisme de lotissement au coup par coup et une occupation spontanée irrégulière. Il s'ensuit une juxtaposition, spatiale visible dans le Sor. La "médiocrité de l'Urbanisme" de la ville tant évoquée tient sans nul doute à ce facteur.

Les plans généraux de développement spatiaux n'ont su corriger ces insuffisances. Tout au plus quelques plans partiels ont-ils été appliqués dans les quartiers centraux (restructuration de Guet-Ndar et de Pikine).

Le bilan de ces opérations ne semble pas aller dans le sens des objectifs visés par les Autorités. Guet-Ndar se présente toujours de la même façon et sa congestion pose le même problème. Pikine a du mal à démarrer sa restructuration qui est en cours.

B- Des Infrastructures mal intégrées et insuffisantes.

1. L'Île et la "Steppe" Saint-Louisienne

L'histoire de la ville explique en grande partie le poids et la répartition des infrastructures de ville.

L'île, longtemps privilégiée en regroupe l'essentiel. La voirie y est totalement bitumée, le réseau d'assainissement y est fonctionnel et les réseaux (électriques et hydrauliques) mais lent tout l'espace.

Rapportées aux autres pôles de la ville, la différence est criarde et introduit une pratique spatiale contraignante pour les habitants. Les extensions de l'île utile, du 19ème Siècle, ont été timidement aménagées par le colonisateur. La reprise en main par l'Autorité sénégalaise n'a eu que des effets limités sur l'aménagement de cette partie et sur les zones d'extensions progressives. Le projet d'Ital-Consult n'a concerné que le territoire de Sor défini comme l'ancien faubourg du début du siècle.

La généralisation de l'électrification et l'aménagement d'eau courante dans les quartiers sont à mettre au crédit du volontarisme municipal dans ce domaine.

Toutefois, le rapport île/reste de la ville en matière d'infrastructures d'accompagnement demeure largement en faveur du numérateur. Malgré le déplacement des activités vers le Sor, cette zone est insuffisamment dotée en infrastructures si l'on s'en tient au ratio $\frac{\text{Pop}}{\text{infrastructures}}$

Le dédoublement de la ville dans la zone continentale, Ngallèle impliquera nécessairement une prise en charge volontaire de la gestion des infrastructures.

2. Des aménagements mal ajustés aux réalités du site

Parmi les phénomènes qui ont accompagné la croissance urbaine de la ville, les inondations fréquentes sont apparues comme un fait constant inéluctable. La maîtrise de la croissance de la vieille cité ne paraît guère possible sans qu'une solution ne soit apportée à ce problème.

Toute une documentation technique existe sur les études menées et les programmes d'exécution des ouvrages de la protection (digue - quai) contre l'eau, et les travaux de reconquête (remblais).

Quoi qu'il en soit, l'abondance de mesures techniques renseigne sur la priorité accordée à la lutte contre l'eau. Si la pertinence d'un tel choix est sans conteste, il paraît utile d'envisager la présence de l'eau à l'instar des villes d'eau de plusieurs pays.

Avec des aménagements spécifiques, la ville de Saint-Louis peut tirer profit des plans d'eau intégrés comme élément ou facteur de développement.

L'identification de la ville à l'eau doit commander l'identité des aménagements.

Le plan de développement de la ville érigé en 1974 a vu l'émergence d'équipements structurants à rayonnement extra-urbain. Leur intégration à la dynamique de la ville n'est pas acquise. L'Université est excentrée et enclavée, le port fluvio maritime n'a pas bénéficié des infrastructures connexes qui devaient le rendre fonctionnel.

Ces équipements ont une vie propre différente de celle de la ville pour laquelle ils ont été construits pour en augmenter le dynamisme.

Au delà des actions d'aménagement déjà réalisées par les pouvoirs publics, la ville de Saint-Louis, à l'instar des autres agglomérations du Sénégal connaît d'importants problèmes d'urbanisme. Mais Saint-Louis reste encore une ville de référence, malgré sa vétusté et son déclin.

Le charme du site, les plages de sable, la langue de barbarie, particularité de l'île avec son patrimoine historique, les manifestations traditionnelles etc... sont autant de raisons pour Saint-Louis d'espérer des lendemains meilleurs.

Cependant les impératifs de développements imposés à la ville par sa croissance démographique, font qu'aujourd'hui, il est nécessaire de réadapter les projets de développement .

INTRODUCTION

L'histoire des hommes nous apprend que c'est dans les villes que se sont produites toutes les révolutions qui ont façonné le monde où nous vivons : la monétarisation des échanges, l'explosion scientifique et technologique, et tous les grands changements sociaux et politiques des 200 dernières années.

Le renouveau de Saint-Louis passe par une réadaptation de la ville au processus de son développement interne et de toute la région.

Face donc à ce Saint-Louis de près de 200.000 habitants, à ces nouvelles forces qui se font jour, et après un diagnostic ardu de son évolution, la Commission Aménagement Urbain propose les orientations suivantes afin de contribuer à l'élaboration du **PLAN DE DEVELOPPEMENT COMMUNAL** :

A/ Alternatives à l'évolution de Saint-Louis.

B/ Réhabilitation et revalorisation du patrimoine bâti.

C/ Amélioration et équilibrage des infrastructures de base.

A/ ALTERNATIVES A L'EVOLUTION DE SAINT-LOUIS

Dernier rempart Nord de la Côte-Ouest du SENEGAL, bordant l'Océan Atlantique, la ville de Saint-Louis baigne majestueusement entre deux eaux maritimes et fluviales qui l'entretiennent tout en la maintenant en accord parfait avec ce bout de continent africain.

Cette situation géomorphologique confère à la ville une structuration quadripolaire composée d'Ouest en Est par :

- La Langue de Barbarie
- L'Ile
- Le Sor
- Le Continent (Bango et NGalèlle)

L'eau présente partout dans l'espace communal, doit être prise en compte et intégrée dans tout schéma d'aménagement.

Aujourd'hui, Saint-Louis se doit d'appliquer deux politiques qui engagent son avenir :

- Planifier l'extension de la ville
- Densifier et organiser les quartiers existants

A.1. Planification urbaine

A.1.1. Objectifs à atteindre

- Ouverture des tissus économiques urbains ;
- Liaison productive avec la vallée ;
- Une plus grande répartition des richesses urbaines ;
- Le développement des forces culturelles ;

- Une intégration des quartiers urbains à la ville ;
- Le contrôle des nuisances ;
- La création de zones touristiques intégrées à l'économie urbaine et à l'emploi ;
- Insertion des nouvelles forces et des retombées universitaires ;
- Le tracé d'une voirie efficace ;
- Une multitude d'incidences sur la vie économique, culturelle et sociale des Saint-Louisiens.

A.1.2. Les travaux

- **Zone industrielle** : proposition, planification et organisation technique pour une implantation industrielle : ateliers mécaniques, peinture, conserverie et transformation alimentaire, boucheries industrielles... évitant la pollution fluviale et la promiscuité.

- **Extension de la ville** : Incitation à l'occupation des lotissements de NGallèle et Bango par la réalisation des infrastructures de base nécessaires notamment les voies et réseaux divers (eau, électricité, égouts, routes).

- **Saint-Louis érigée en métropole d'équilibre** : provoquer l'intégration à la ville des forces de la nouvelle Université installée à quelques 15 Km sur l'axe Est menant à la vallée , et surtout favoriser, inciter et faire approuver par les autorités politiques et administratives, la décision stratégique d'ériger la ville de Saint-Louis en capitale départementale.

A.2. Densification urbaine, Promotion et Multiplication des Emplois urbains

A.2.1. Objectifs

Il s'agit de densifier et d'intégrer dans chaque zone : logements et ateliers d'artisans-ouvriers : boulangerie, forgeron, petits commerces de détail, cordonnier, charbonnier... pour mettre en marche une dynamique d'économie de quartier.

Ainsi, les objectifs visés sont de faire vivre sans promiscuité, d'utiliser rationnellement le site urbain, le sol, la rue, les cours, les terrasses, et de permettre aux petits commerces d'exister et aux services publics de fonctionner.

A.2.2. Les travaux

Densifier et organiser les quartiers existants afin que chaque quartier, sous-quartier et îlot participent à l'ensemble urbain. Cela signifie entre autres choses : agrandir les vides, places et placettes, remplir les pleins, monter en hauteur, organiser les cours en fonction de la vie urbaine.

Cela implique également une réorganisation de la vie sociale, la création de services sociaux à l'intérieur des quartiers, la réserve foncière pour les locaux de rencontre, de formation et d'échanges ainsi que tous autres lieux et actions pour que le fragile tissu économique, social et culturel se renforce, se dynamise et se fortifie.

B/ REHABILITATION ET REVALORISATION DU PATRIMOINE BATI

Saint-Louis est une des très rares villes d'Afrique à posséder un patrimoine culturel aussi ancien. Ce patrimoine est inscrit sur le sol urbain, les lieux et les bâtiments, certes en ruines, existent, et la société Saint-Louisienne toute entière est en attente de sa vivification multiforme.

B.1. Objectifs globaux

Ce bâti ancien à revaloriser comporte le patrimoine de l'Etat et les immeubles appartenant aux privés. Saint-Louis est la seconde ville après Dakar de par l'importance du patrimoine de l'Etat.

L'Ile, la Langue de Barbarie et une partie de "Sor faubourien" abritent de nombreux bâtiments sous utilisés ou laissés en ruines. Cela pose un problème de reconversion et de redistribution de ces locaux.

Dans tous les cas, la réhabilitation du patrimoine bâti de l'Ile au rang de Patrimoine Universel rencontre ce souci de réhabilitation urbaine.

B.2. Les travaux

- Sur le plan juridique : trouver les moyens juridiques et administratifs pour débloquer la situation foncière des terrains vides, des ruines, des bâtiments abandonnés et des anciens entrepôts.

- Réaliser dans ses bâtiments les premiers travaux d'urgence pour sortir les bâtiments de leur situation de péril.

- Rechercher, constituer et réunir dans ses bâtiments sortis de péril des appartements ou des ateliers à vocation culturelle et économique.

- Composer le plan financier, assortir des cautions et des sources de crédit avec les partenaires économiques concernés avant les travaux de réhabilitation/transformation et organiser les groupes d'ouvriers, menuisiers, maçons, électriciens, plombiers et les guider dans les techniques de restauration urbaine.

C/ AMELIORATION ET EQUILIBRAGE DES INFRASTRUCTURES DE BASE

C.1. Contexte et Objectifs

L'histoire de la ville explique en grande partie le poids et la répartition des infrastructures de la ville. L'île longtemps privilégiée en regroupe l'essentiel. La voirie y est totalement bitumée, le réseau d'assainissement y est fonctionnel et les réseaux (électriques, hydrauliques et assainissements) quadrillent tout l'espace.

Rapportée aux autres pôles de la ville, la différence est criarde et introduit une pratique spatiale contraignante pour les habitants. Malgré le déplacement des activités vers le Sor, cette zone est insuffisamment dotée en infrastructures si l'on s'en tient au ratio population infrastructures.

Les objectifs fixés dans un court et moyen terme devraient s'articuler autour du rééquilibrage, du réaménagement et l'intégration des infrastructures structurantes.

C. 2. Les travaux

- Intégration de l'Université de Saint-Louis : désenclavement et repositionnement par rapport à la dynamique de la ville.
- Réalisation et aménagement d'un marché de gros : emplacements délimités permettant le déchargement des marchandises, la distribution aux revendeurs, la vente pour transformation, le conditionnement et le chargement pour le transport des produits.

- Désengorgement, purge et épuration du Marché de Sor actuellement engorgé, insalubre et inaccessible.

- Aménagement d'une nouvelle gare routière : développer une liaison efficace entre le dépôt de gros et la gare routière, afin de multiplier les possibilités de vente de produits de la vallée à d'autres ville de l'intérieur : Louga, Kébémér, Linguère, Mbacké, Touba...

- Liaisons inter-quartiers, désenclavement et ponts : liaison Sud de l'Ile et Guet-Ndar et liaison Nord de l'Ile et Gokhumbath. Ces liaisons auront pour effets immédiats : le désenclavement d'une part, de Guet-Ndar et des plages de l'Hydrobase, et d'autre part, de Gokhumbath. Elles contribueront à libérer les forces économiques de part et d'autre.

CONCLUSION

La machine urbaine est complexe à étudier et difficile à mettre en mouvement. En un petit territoire, les hommes ont tissé des circuits religieux, sociaux, familiaux qui s'interpénètrent en tous sens ; toucher à l'un d'eux signifie bousculer l'autre. En contrepartie, lorsque l'ouvrage se réalise, les effets multiplicateurs et de développement peuvent être rapides et particulièrement forts : une simple conduite d'égoût et un tuyau font plus pour la santé qu'une brigade de médecins.

Ces actions, ces travaux et ces chantiers mentionnés ne concernent pas, et de loin, la totalité des travaux urbains nécessaires à cette ville de près de 200.000 habitants qui reprend vie après une longue léthargie ; mais ce sont des orientations clé à effets multiplicateurs pour le développement socio-économique de Saint-Louis et région.