

Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes



RIGES

www.riges-uao.net

ISSN-L: 2521-2125
ISSN-P: 3006-8541

Numéro 16
Juin 2024



Publiée par le Département de Géographie de l'Université Alassane OUATTARA de Bouaké

INDEXATIONS INTERNATIONALES



<https://journal-index.org/index.php/asi/article/view/12202>

Impact Factor: 1,3

MIRABEL

<https://reseau-mirabel.info/revue/14910/Revue-ivoirienne-de-geographie-des-savanes-RIGES>

SJIF Impact Factor

<http://sjifactor.com/passport.php?id=23333>

Impact Factor: 7,924 (2024)

Impact Factor: 6,785 (2023)

Impact Factor: 4,908 (2022)

Impact Factor: 5,283 (2021)

Impact Factor: 4,933 (2020)

Impact Factor: 4,459 (2019)

ADMINISTRATION DE LA REVUE

Direction

Arsène DJAKO, Professeur Titulaire à l'Université Alassane OUATTARA (UAO)

Secrétariat de rédaction

- **Joseph P. ASSI-KAUDJHIS**, Professeur Titulaire à l'UAO
- **Konan KOUASSI**, Maître de Conférences à l'UAO
- **Dhédé Paul Eric KOUAME**, Maître de Conférences à l'UAO
- **Yao Jean-Aimé ASSUE**, Maître de Conférences à l'UAO
- **Zamblé Armand TRA BI**, Maître de Conférences à l'UAO
- **Kouakou Hermann Michel KANGA**, Maître-Assistant à l'UAO

Comité scientifique

- **HAUHOUOT Asseypo Antoine**, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- **ALOKO N'Guessan Jérôme**, Directeur de Recherches, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- **BOKO Michel**, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Benin)
- **ANOH Kouassi Paul**, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- **MOTCHO Kokou Henri**, Professeur Titulaire, Université de Zinder (Niger)
- **DIOP Amadou**, Professeur Titulaire, Université Cheick Anta Diop (Sénégal)
- **SOW Amadou Abdoul**, Professeur Titulaire, Université Cheick Anta Diop (Sénégal)
- **DIOP Oumar**, Professeur Titulaire, Université Gaston Berger Saint-Louis (Sénégal)
- **WAKPONOU Anselme**, Professeur HDR, Université de N'Gaoundéré (Cameroun)
- **SOKEMAWU Koudzo**, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **HECTHELI Follygan**, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **KADOUZA Padabô**, Professeur Titulaire, Université de Kara (Togo)
- **GIBIGAYE Moussa**, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Bénin)

EDITORIAL

La création de RIGES résulte de l'engagement scientifique du Département de Géographie de l'Université Alassane Ouattara à contribuer à la diffusion des savoirs scientifiques. RIGES est une revue généraliste de Géographie dont l'objectif est de contribuer à éclairer la complexité des mutations en cours issues des désorganisations structurelles et fonctionnelles des espaces produits. La revue maintient sa ferme volonté de mutualiser des savoirs venus d'horizons divers, dans un esprit d'échange, pour mieux mettre en discussion les problèmes actuels ou émergents du monde contemporain afin d'en éclairer les enjeux cruciaux. Les enjeux climatiques, la gestion de l'eau, la production agricole, la sécurité alimentaire, l'accès aux soins de santé ont fait l'objet d'analyse dans ce présent numéro. RIGES réaffirme sa ferme volonté d'être au service des enseignants-chercheurs, chercheurs et étudiants qui s'intéressent aux enjeux, défis et perspectives des mutations de l'espace produit, construit, façonné en tant qu'objet de recherche. A cet effet, RIGES accueillera toutes les contributions sur les thématiques liées à la pensée géographique dans cette globalisation et mondialisation des problèmes qui appellent la rencontre du travail de la pensée prospective et de la solidarité des peuples.

**Secrétariat de rédaction
KOUASSI Konan**

COMITE DE LECTURE

- KOFFI Brou Emile, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- ASSI-KAUDJHIS Joseph P., Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- BECHI Grah Félix, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- MOUSSA Diakité, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- VEI Kpan Noël, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- LOUKOU Alain François, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- TOZAN Bi Zah Lazare, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- ASSI-KAUDJHIS Narcisse Bonaventure, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- SOKEMAWU Koudzo, Professeur Titulaire, U L (Togo)
- HECTHELI Follygan, Professeur Titulaire, U L (Togo)
- KOFFI Yao Jean Julius, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- Yao Jean-Aimé ASSUE, Maître de Conférences, UAO
- Zamblé Armand TRA BI, Maître de Conférences, UAO

Sommaire

<p>N'golo Brahim SORO</p> <p><i>Impact environnemental du développement de la culture de l'anacarde dans le département de Mankono (Côte d'Ivoire)</i></p>	7
<p>Lamine Ousmane CASSE, Saliou Mbacké FAYE, Housseini THIAM, Mariama THIANDOUM</p> <p><i>Entre disparités spatiales et centralité émergente à Keur Moussa à l'aune des projets structurants (Sénégal)</i></p>	22
<p>MAHAMADOU MOUDI Rachid, PARAISO CECIL Zeinabou, MOUSSA HAMADOU Ousseini, SOULEY Kabirou</p> <p><i>Impact de la crise sécuritaire sur la mise en valeur des ressources naturelles dans la Commune Rurale de Bosso au Niger</i></p>	48
<p>Mbaindogoum DJEBE</p> <p><i>Mise en valeur locale des contraintes physiques dans la ville d'Abéché à l'Est du Tchad</i></p>	67
<p>Tidiani SANOGO, Koudzo SOKEMAWU, Moussa KAREMBE, Lisa BIBER-FREUDENBERGER</p> <p><i>Assessing pastoral potential feed resources and the effect of invasive unpalatable species on pastures in the District of Bougouni, southwest of Mali</i></p>	79
<p>Toundé Roméo Gislain KADJEBIN</p> <p><i>Effets socio-économiques de la production et de la commercialisation de l'igname (<i>dioscorea alata</i>) dans l'arrondissement de Pira (commune de Bantè)</i></p>	104
<p>DANDONUGBO Iléri</p> <p><i>Organisation des pratiques de mobilité de personnes, vers une diversité des sociétés de transport dans le Grand-Lomé (Togo)</i></p>	125
<p>Youssoufou ADAM</p> <p><i>Incidence socio-économique de la saisie des ovins et caprins à la boucherie de l'espace frontalier de Ségbana</i></p>	143

<p>d'ALMEIDA Théophile Kuassi, ADJAKPA Tchékpo Théodore, DJESSONOU Sèngla Franco-Néo</p> <p><i>Stratégies d'adaptation des populations aux inondations dans la commune de Grand-Popo (Bénin, Afrique de l'ouest)</i></p>	159
<p>ASSUÉ Yao Jean-Aimé, KOFFI Kouamé Sylvain</p> <p><i>Les autorités administratives et juridiques dans la gestion et la prévention des conflits fonciers ruraux dans le département de Béoumi (Centre, Côte d'Ivoire)</i></p>	175
<p>Songanaba ROUAMBA, Mathieu NAMA, Joseph YAMEOGO</p> <p><i>Évaluation des changements d'utilisation et d'occupation des sols dus à l'exploitation industrielle de l'or de 2000 à 2020 à l'aide de l'imagerie globeland30m, dans la ville de Houndé (Burkina Faso)</i></p>	192
<p>Francis Biaou YABI, Laurent G. HOUESSO, Abiola Romain OGNONKITON, Toussaint Olou LOUGBEGNON, Jean Claude Timothée CODJIA</p> <p><i>Inventaire et délimitation des zones de forte concentration de l'avifaune pour la valorisation écotouristique dans la réserve de biosphère du Mono au Bénin</i></p>	211
<p>MAIGA Yaya, TIAMIYU Kasimou, SANOU Korotimi, YANOOGO Pawendkigou Isidore</p> <p><i>Les déterminants socio-économiques de l'exploitation des zones agricoles de bas-fonds de la commune de kyon (Burkina Faso) : une approche par l'échelle de Likert</i></p>	231
<p>Mar Gaye, Cheikh Ahmed Tidiane Faye, Amadou Abou Sy, Mamadou Thior, Cheikh Ahmed Tidiane Faye, Boubou Aldiouma SY</p> <p><i>Etude de l'évolution morpho-sédimentaire du littoral transfrontalier Sénégal-mauritanien et ses impacts : axe Ndiago-Taré</i></p>	245
<p>Grah Joseph KOUASSI, André Della ALLA</p> <p><i>Implication des facteurs physiques et des enjeux humains dans la survenue des risques naturels dans le sud-ouest ivoirien : cas des villes de Sassandra et San-Pedro</i></p>	264

ENTRE DISPARITES SPATIALES ET CENTRALITE EMERGENTE A KEUR MOUSSA A L'AUNE DES PROJETS STRUCTURANTS (SENEGAL)

Lamine Ousmane CASSÉ, Enseignant-Chercheur,
Laboratoire LEIDI, Université Gaston Berger, Sénégal,
Email : cassemabo@gmail.com

Saliou Mbacké FAYE, Docteur en Géographie,
Laboratoire LEIDI, Université Gaston Berger, Sénégal,
Email : cheikhsalioumb@gmail.com

Housseini THIAM, Doctorant en Géographie,
Laboratoire LEIDI, Université Gaston Berger, Sénégal,
Email : thiamhousseini97@gmail.com

Mariama THIANDOUM, Enseignante-Chercheuse,
Laboratoire LEIDI, Université Gaston Berger, Sénégal,
Email : mariama.thiandoum@ugb.edu.sn

(Reçu le 20 février 2024 ; Révisé le 20 mars 2024 ; Accepté le 15 mai 2024)

Résumé

Cette recherche est une contribution à la connaissance des disparités spatiales à Keur Moussa qui ont longtemps caractérisées cette commune du Sénégal. Elles sont saisies ici à travers trois manifestations majeures à savoir la portée économique, la répartition des équipements et l'accessibilité. Cet article souligne l'enclavement de la périphérie sud de Keur Moussa, un territoire déficitaire en équipements et pauvre contrairement à la zone septentrionale et centre de la commune dotée de terres fertiles, de ressources pour l'extraction minière et d'équipements. Depuis 2016, de grands projets de l'Etat tels que les infrastructures structurantes de transport (autoroute à péage, l'aéroport AIBD et le projet du Train Express Régional) ont été des catalyseurs changeant radicalement la périphérie sud de Keur Moussa traversée par ces projets. Ainsi, naît dans cette périphérie sud, longtemps considérée comme territoire oublié et rural, une centralité résidentielle émergente pourvue de nouveaux équipements polarisants. Ce territoire subit également un changement de vocation du sol au profit de l'habitat et une disparition des activités traditionnelles faisant place au secteur tertiaire.

Mots clés : Disparités spatiales, infrastructure, centralité émergente, Keur Moussa

Abstract

This study contributes to the knowledge of the spatial disparities in Keur Moussa that have long characterised this Senegalese commune. These disparities are examined here in terms of three main factors: economic scope, distribution of facilities and accessibility. This article highlights the isolation of the southern periphery of Keur

Moussa, an area that lacks facilities and is poor, in contrast to the northern and central parts of the commune, which have fertile land, mining resources and facilities. Since 2016, major state projects such as the structural transport infrastructure (toll motorway, AIBD airport and the regional express train project) have been catalysts that have radically transformed the southern periphery of Keur Moussa, through which these projects pass. As a result, this southern periphery, long considered a forgotten and rural area, is now home to an emerging residential centre with new polarising facilities. This area is also undergoing a change in land use in favour of housing, with traditional activities disappearing and being replaced by the tertiary sector.

Keywords: Spatial disparities, infrastructure, emerging centrality, Keur Moussa

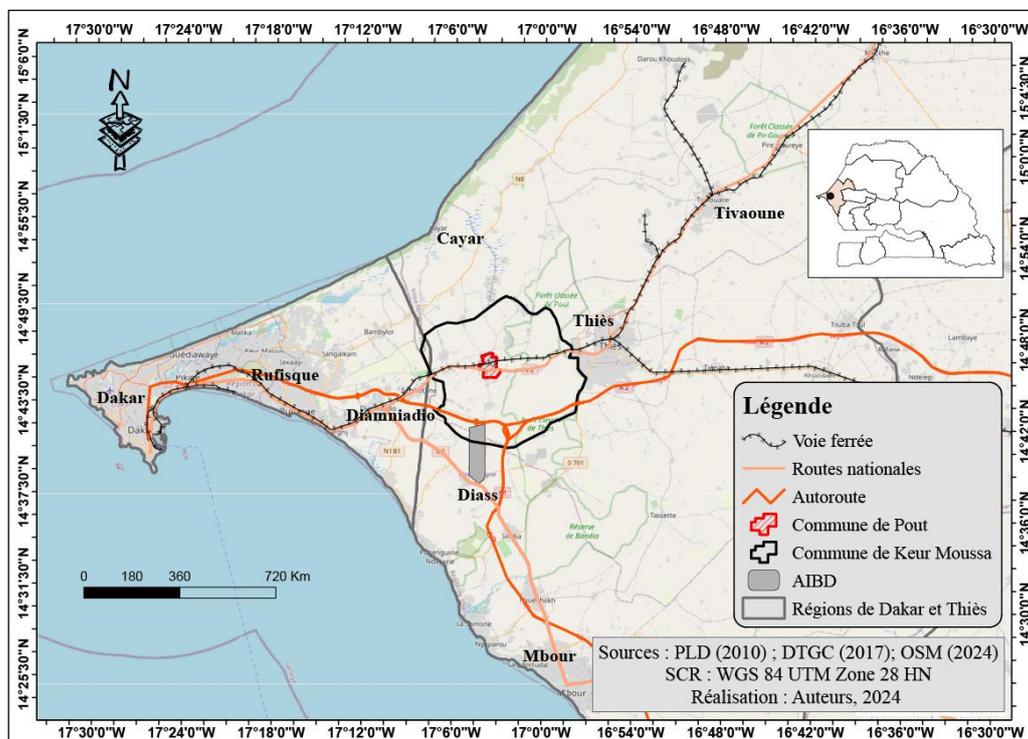
Introduction

L'interaction entre les infrastructures et l'aménagement du territoire sont des éléments difficiles à mesurer et font l'objet de vifs débats scientifiques (G. GIULIANO, 1995 ; M. NEUMAN, 2005). La littérature grise consacrée à l'articulation entre infrastructures de transport et territoires est titanesque et s'est particulièrement enrichie à partir de la fin des années 80 avec l'apparition des théories de la croissance endogène (P. BONTEMIS et M. F. CALMETTE, 2020, p.4). L'intégration de l'aménagement du territoire et des transports est désormais un objectif de politique publique dans presque tous les pays du monde (F. R. TREMBLAY-RACICOT et J. MERCIER, 2014, p. 218). Les infrastructures qui fonctionnent à plusieurs échelles, du local au mondial, sont bien le révélateur de dynamiques territoriales à l'œuvre (B. LECOQUIERRE *et al.* 2010, p. 9). Particulièrement, les infrastructures de transport en commun d'envergure (F. DES ROSIERS, 2021, p. 1) vont entraîner une restructuration des territoires. En tant que support d'une massification des flux de personnes, de marchandises et de services, les infrastructures structurantes ont clairement influencé la distribution des populations et la localisation des activités humaines, bouleversant ainsi les territoires (L. ÉLOÏSE *et al.* 2022, p. 165).

Cette dynamique territoriale impulsée par les projets structurants implique nécessairement des modifications dans l'utilisation fonctionnelle du sol. Les changements les plus importants impliquent toujours la transformation de l'espace non urbanisé en espace urbanisé (J. P. RODRIGUE, 1991, p. 165). Lorsqu'une infrastructure structurante est intégrée à une aire de développement orientée sur les transports collectifs, son rayon d'influence positive pour la fonction résidentielle peut s'étendre à 2 km. D. N. DEWEES (1976, p. 360) examine l'impact de la substitution d'une ligne de transport sur les valeurs résidentielles à Toronto à l'aide d'une approche gravitaire. Dans un esprit similaire, il est estimé à environ 216 M\$ l'augmentation nette de valeur des résidences unifamiliales situées en-deçà de 2,5 km du corridor de la ligne du métro de Chicago (F. DES ROSIERS, 2021, p. 3-7).

En Afrique de l'Ouest, les infrastructures structurantes agissent comme des catalyseurs car il est établi le lien significatif entre les infrastructures et la croissance (H. M. ABDO, 2016, p. 139-140). Elles induisent dans les villes ouest-africaines des effets non négligeables sur la productivité globale des économies. D'ailleurs, les travaux de SCHWARTZ D *et al.* (1994) admettent que les infrastructures aéroportuaires et de transports produisent des effets directs positifs et uniformes sur la croissance et le développement des territoires concernés. Cette présente étude aborde la question des implications des infrastructures d'envergure à Keur Moussa, une commune du Sénégal à la périphérie de la métropole Dakar, et qui est le théâtre de nombreuses transformations liées à la réalisation de grands projets de l'Etat (figure 1). Keur Moussa est située à 50 km à l'est de Dakar et à 20 km de Thiès, sur la route de Cayar et constitue le chef-lieu de l'arrondissement de Keur Moussa qui fait partie du département de Thiès dans la région de Thiès. Située au cœur du triangle Dakar-Thiès-Mbour, la commune de Keur Moussa profite de plusieurs projets qui ont traversés son territoire communal, dans sa partie sud, tel que l'Aéroport International de Blaise Diagne (AIBD), le prolongement de l'autoroute à péage vers Thies-Mbour, le site de recasement des impactés de l'aéroport et bientôt le prolongement du Train Express Régional.

Figure 1 : Localisation de la commune de Keur Moussa



La problématique part du constat que, la commune de Keur Moussa a longtemps été frappée par une « fracture spatiale » sévère nord-sud (J. F. ROYER, 2008, p. 3). Ce fait, hypersensible aux géographes par les différenciations régionales et locales (B. MERENNE-SCHOUMAKER, 1994, p. 5), traduit les inégalités spatiales frappantes

entre la zone nord-centre et la zone périphérique sud de Keur Moussa. D'ailleurs, le Plan Local de Développement (PLD) de Keur Moussa de 2010 caractérise celle-ci en 3 secteurs distingués marqués par des inégalités. Ces disparités prennent un caractère multiforme et corroborent avec les trois types d'inégalités relevés par B. E. ONGO NKOA et J. S. SONG (2019, p. 449) à savoir les différences de revenus importantes, d'accès aux services de base et enfin de ressources naturelles. Ces différents types d'inégalités évoqués sont assez remarquables à Keur Moussa. Le nord et le centre, noyau de la commune jusqu'à une date récente, concentraient la presque totalité des infrastructures et des équipements ; au détriment de la zone sud frappée par des contraintes géographiques et considérée comme un espace périphérique, enclavé et répulsif. A l'aune de la réalisation de l'Aéroport AIBD, l'autoroute à péage sur l'axe Dakar-Thiès-Mbour et le prolongement du Train Express Régional (TER) vers l'aéroport en cours, la périphérie sud de Keur Moussa enclavée jadis renforce légèrement son attractivité prenant également forme d'une nouvelle centralité émergente. La centralité, concept qui porte à confusion, traduit ici la propriété, conférée à un territoire, d'offrir des biens et des services à une population extérieure, résidant dans la région complémentaire du territoire. Le concept s'est généralisé et étendu pour caractériser tout lieu d'offre de services polarisant une clientèle, par exemple à l'échelle intra-urbaine (J. FACHE, 2008, p. 255).

Cette étude empirique contribue donc à explorer et à documenter les disparités spatiales et la nouvelle centralité émergente impulsée par la planification des projets structurants comme levier de reconfiguration territoriale. Plus précisément, elle a pour objet d'analyser les déterminants d'une centralité naissante à la périphérie sud de Keur Moussa longtemps enclavé et répulsif. L'hypothèse de cette recherche part du postulat que les projets structurants dans le triangle Dakar-Thiès-Mbour sont en train de faire de la périphérie sud de Keur Moussa une centralité émergente attractive en raison de ses nouvelles fonctions résidentielles, d'accessibilité et la diversité de son offre de services.

Ce texte se schématise en trois grandes parties. La première partie dresse un portrait succinct de la fracture spatiale à Keur Moussa qui prévalait avant la réalisation des projets structurants avec d'une part la partie nord et centre équipée et attractive, et d'autre part la périphérie sud peu équipée et répulsive. À cette description des disparités spatiales succède la seconde partie qui examine les facteurs d'émergence d'une nouvelle centralité dans la périphérie sud de Keur Moussa sous le prisme de l'aménagement d'un site de recasement et de l'amélioration de l'offre de services. La troisième partie esquisse le changement de vocation des terres et des activités de la périphérie sud comme effet d'entraînement de cette nouvelle centralité en gestation.

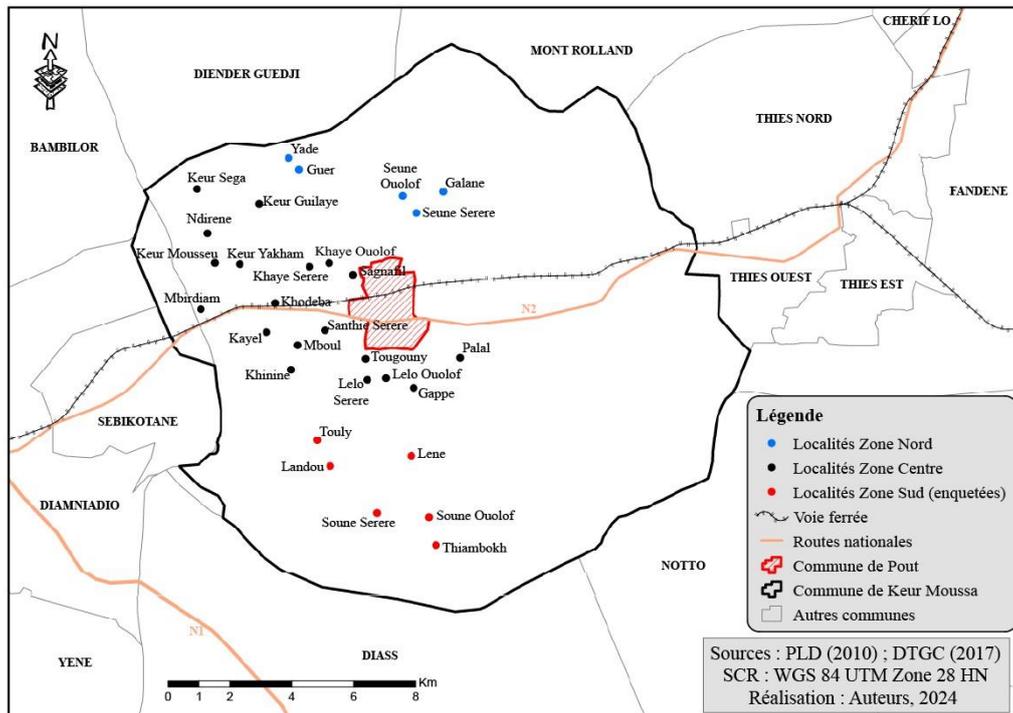
1. Méthodologie

La méthodologie adoptée pour réaliser cette recherche se fonde sur une approche mixte combinant le qualitatif et le quantitatif. Cependant, au préalable, la recension des travaux scientifiques qui traitent la double question des fractures spatiales et des nouvelles centralités a été faite afin de construire le corpus théorique et d'éviter d'empiéter sur un travail similaire dans le même territoire. Cette documentation a été complétée par les rapports consultés tels que les documents de planification (Plan Local de Développement de Keur Moussa, Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de Diass et environ, Plan d'Action de Réinstallation de l'AIBD, etc.) afin d'appréhender les dynamiques d'occupation et la distribution spatiale des équipements dans la zone d'étude.

1.1. Le choix quantitatif

Le PLD, document de référence de la commune, subdivise celle-ci en trois zones sur la base de critères géographiques, démographiques et économiques. La zone 1 concentre les villages situés au nord, la zone 2 regroupe les villages du centre et enfin la zone 3 comprend les villages périphériques du sud de la commune (figure 2). L'échantillonnage cartographique nous a conduits à tirer les villages ayant fait l'objet d'enquête selon le principe d'une nouvelle centralité en gestation dans une zone longtemps considérée comme périphérique et enclavée. Il s'est agi ici pour atteindre nos objectifs de cibler l'ensemble des villages de la zone 3 c'est-à-dire la périphérie sud de Keur Moussa car celle-ci fait office de cette nouvelle centralité émergente. Ainsi, ces villages sont au nombre de 7 et concernent *Kessouhate*, *Thiambokh*, *Soune Serere*, *Soune Wolof*, *Landou*, *Touly* et *Lene* (figure 2). N'ayant pas une base de données sur la population à notre disposition, après plusieurs investigations dans les structures, l'enquête quantitative a consisté à définir un échantillonnage aléatoire simple en enquêtant 100 ménages répartis dans les 7 villages de la zone 3 de Keur Moussa. Ce choix a été guidé par une visite d'immersion sur le terrain ayant permis d'apprécier les effectifs des ménages dans les villages de la périphérie sud de Keur Moussa. Il s'est agi dans cet exercice d'administrer un questionnaire aux chefs de ménage afin de calculer les effectifs sur les mouvements vers le nouveau site de recasement, les équipements fréquentés, leur perception sur les changements du milieu, les pratiques résidentielles et les changements de catégorie socio-professionnelle sur une nouvelle centralité en gestation.

Figure 2 : Distribution des villages en fonction des zones dans la commune de Keur Moussa



1.2. L'approche qualitative

La composante qualitative de l'étude a consisté à administrer des entretiens semi-structurés auprès des autorités administratives dont le maire de Keur Moussa, son premier adjoint mais aussi les acteurs coutumiers à savoir les chefs de village. Les acteurs techniques de l'urbanisme et du cadastre de Thiès ont été également rencontrés, sans oublier les opérateurs immobiliers qui interviennent dans la production foncière et immobilière dans la zone. Les entretiens, après transcription, ont été analysés à l'aide de la technique d'analyse des données par mémo. Ils ont servi à appuyer l'argumentaire afin de mieux analyser les données quantitatives.

1.3. La cartographie

Un travail de cartographie vient boucler l'itinéraire méthodologique. D'abord une cartographie de l'occupation du sol sur une série de 20 ans (2000 - 2021) a été élaborée pour analyser les changements opérés dans l'occupation du sol entre ces deux années de référence. Cette cartographie est le résultat d'un long processus allant de l'acquisition des images satellites à la validation en passant par le prétraitement et la classification des images par télédétection. Par ailleurs, au-delà des cartes de localisation, une cartographie thématique a aussi été effectuée sur la base des données de la distribution des équipements collectées. L'analyse de l'attractivité par le modèle gravitaire a été faite à partir des données statistiques officielles collectées sur les origines des personnes et les équipements fréquentés. Les bases de données tirées à

partir des établissements scolaires, sanitaires et sportif ont été vérifiées et corrigées pour servir ensuite à l'élaboration des cartes des flux dans le but d'étayer le propos.

2. Résultats

2.1. Keur Moussa, un territoire longtemps marqué par des disparités nord-sud

Keur Moussa fait partie des communes les plus vastes du département de Thiès avec une superficie qui s'étend sur 246 Km². On y dénombre au total 31 villages mais assez dispersés eu égard à son étendu. Partant d'une approche rétrospective, cette distribution des villages du nord au sud présentait des disparités fortes qui exprimaient des différences de niveau de développement sur le plan socio-économique et d'accès aux services sociaux de base.

2.1.1. Une économie jadis portée essentiellement par le nord et le centre

Sur le plan économique, les facteurs favorables ont permis le développement de l'agriculture dans la zone septentrionale. Elle s'est distinguée par la fertilité de son sol, la proximité avec la zone des Niayes et une nappe phréatique proche qui varie entre 10 et 20 m alors que cette dernière varie entre 30 à 60 m dans la périphérie sud de Keur Moussa (A. O. DIAGNE, 2016, p. 36). Ce fait a favorisé ainsi des conditions propices au développement du maraîchage et de l'arboriculture. La zone nord fut ainsi marquée par la forte empreinte de l'agriculture sous pluie et particulièrement du maraîchage par irrigation notamment dans les villages de *Keur Sega*, *Yade*, *Seune Wolof* et *Seune Serere*. Les activités de maraîchage impliquent la presque totalité des ménages avec des revenus substantiels tirés de cette activité. Par ailleurs, ces facteurs favorables ont longtemps attiré les agrobusiness à investir dans l'agriculture à l'instar des grandes fermes agricoles. L'entreprise SAFI, un agrobusiness qui intervient dans l'agroalimentaire, produit et commercialise des fruits et légumes en quantité dans le village de *Guer*. La quasi-totalité des spéculations sont exploitées dans cette zone mais les plus dominants restent l'oignon, l'aubergine, le chou, le gombo et la tomate. Il faut compter également parmi les grands exploitants agricoles, les guides religieux à l'instar de Serigne Mansour Sy, l'ancien khalife des Tidjanes qui détenait plus de 500 ha et Serigne Saliou Mbacké, l'ancien khalife des mouride, propriétaire d'un champ de 1000 ha (M. A. BA, 2018, p. 36).

Au-delà des activités agricoles, la zone nord se distinguait également par la présence d'industries extractives qui exploitent les carrières de calcaires disponibles au niveau de la forêt classée de Pout. Il y a une floraison d'industries dans la partie nord dont la plus importante est la cimenterie Dangoté¹, une industrie multinationale, érigée au nord de Keur Moussa. D'autres industries qui s'activent dans d'autres domaines tels que SISMAR (fabrique de matériel d'exploitation agricole moderne), SIGELEC

¹ L'installation de la société Dangoté S.A a nécessité le déclassement de 750 ha de la forêt classée de Pout selon la Brigade forestier de Keur Moussa.

(fabrique des piles électriques), Sodiaplast (société spécialisée dans la collecte du plastique, son recyclage et sa valorisation) ont prospéré également dans la zone nord. Ces industries, de par les emplois qu'elles offraient, contribuaient à l'amélioration des conditions de vie et à l'augmentation des revenus avec des salaires compris entre 100.000 et 250.000 F CFA pour les habitants des villages limitrophes. Elles participaient aussi au désenclavement de la zone à travers les routes de carrière réalisées pour le transport des produits. Selon le maire de la commune, les principales recettes locales tirées de la collectivité territoriale provenaient des taxes et des impôts retenus des entreprises localisées dans la zone nord. La commune puisait ses ressources financières essentiellement dans le nord avant l'avènement des grands projets de l'Etat à la périphérie sud.

Quant à la zone centre de Keur Moussa, elle a toujours constitué un territoire dynamique sur le plan économique. Elle se distinguait par la forte empreinte des activités tertiaires telles que le commerce, l'artisanat et les services qui se pratiquent le long de la route nationale 2. Les activités de transport étaient déjà très pratiquées par les populations de cette zone et rare étaient les concessions qui ne disposaient pas de véhicule de transport en commun. Cette dynamique du secteur du transport est impulsée par la présence de la route nationale 2 qui était, à l'époque, la seule infrastructure linéaire de transport qui reliait Dakar, la capitale, et la ville carrefour Thiès voire l'intérieur du pays². Le développement du transport, en plus de constituer une source de revenus pour les transporteurs qui sont nombreux dans la zone centre, a participé à renforcer l'attractivité des localités situées non loin de la route nationale 2 à l'instar de *Mbirdian, Khodeba, Santhie Sérère et Keur Moussa*.

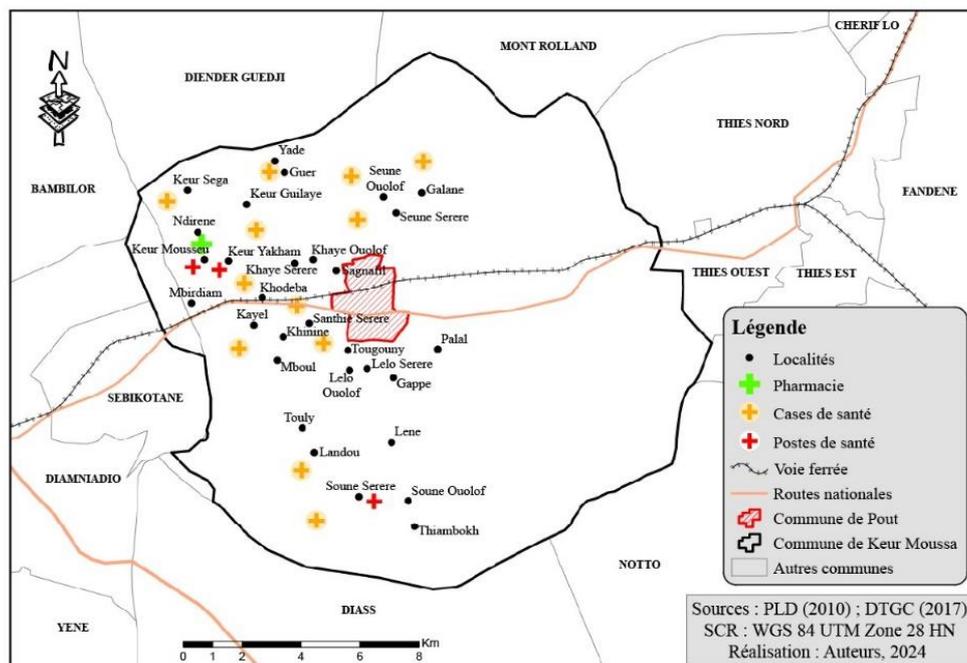
La périphérie sud de Keur Moussa quant à elle avait exclusivement une vocation agricole. L'agriculture sous pluie constituait ainsi l'activité économique principale des ménages et les principales spéculations étaient le mil, le niébé, le manioc, l'arachide, entre autres. La variabilité pluviométrique, la baisse des rendements, sans compter la profondeur de la nappe phréatique, ont entraîné le fléchissement de cette activité renforçant la pauvreté dans les villages périphériques du sud. Au-delà de l'agriculture sous-pluie, les populations de la périphérie sud s'activaient dans le domaine de l'élevage extensif. Le cheptel était principalement constitué de petits ruminants (caprins et ovins) et de bovins. Cette zone méridionale de Keur Moussa a longtemps été aussi une zone enclavée en raison de l'absence d'infrastructures de desserte pour les localités environnantes.

² Il faut tout de même préciser qu'il y avait le chemin de fer qui était également un moyen de transport important et qui a participé à la dynamique des localités centres de Keur Moussa qui gravitaient autour de la gare ferroviaire de Pout. Aujourd'hui, cette ligne ferroviaire est en déclin et espère reprendre son envol.

2.1.2. La périphérie sud, un territoire longtemps oublié en matière d'accès aux services sociaux de base

De réelles disparités sont aussi notées pour ce qui est de l'accès aux services sociaux de base entre la zone nord-centre et la périphérie sud de Keur Moussa. Sur le plan sanitaire, la partie septentrionale disposait jusqu'en 2010 de 3 cases de santé et la zone centre de 6 cases de santé, 2 postes de santé en plus du centre de santé de la commune de Pout qui couvrait une bonne partie de ces villages. La périphérie sud quant à elle ne disposait que de 2 cases de santé dont une non fonctionnelle et 1 poste de santé qui polarisait les 7 villages du sud. D'ailleurs, l'adjoint au maire de la commune stipule que les structures sanitaires situées dans la zone nord et centre étaient plus équipées avec un personnel qualifié plus fourni. Les résidents de la périphérie sud de Keur Moussa fréquentaient plus les équipements sanitaires situés dans la zone septentrionale pour bénéficier d'une offre de soins de qualité. La figure 3 illustre la répartition des équipements sanitaire dans la commune de Keur Moussa en 2010 avec une concentration de ces derniers dans les villages situés plus au nord.

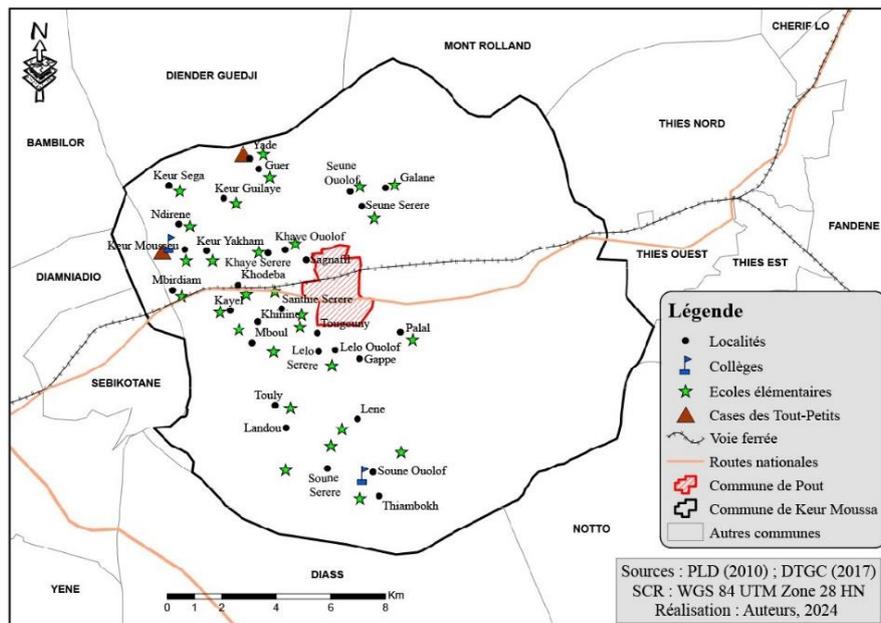
Figure 3 : Répartition des équipements sanitaires dans la commune de Keur Moussa en 2010



Ces disparités sont aussi relevées dans le domaine de l'éducation. En effet, jusqu'en 2010, la zone centre disposait déjà d'un collège d'enseignement moyen, de 13 écoles primaires et de 2 cases des tous petits. La proximité du lycée de Pout constituait aussi un avantage de plus pour les habitants de cette zone. La zone nord disposait de 5 écoles primaires. Quant à la périphérie sud, elle ne disposait que d'un collège d'enseignement moyen et de six écoles primaires. Toutefois, il faut préciser que la majeure partie de ces écoles primaires de la périphérie sud étaient à cycle incomplet et certaines classes

étaient multigrades ou sous abri provisoire. Cet état de fait ne garantissait pas un enseignement de qualité dans la périphérie sud et obligeait certains parents à inscrire leurs enfants dans les établissements scolaires de la zone nord et centre. La figure 4 montre la répartition des établissements scolaires au niveau de la commune de Keur Moussa en 2010 avec une concentration de ces derniers dans la zone nord et centre.

Figure 4 : Répartition des équipements scolaires dans la commune de Keur Moussa en 2010



Toujours dans l'accès aux services de base, la commune de Keur Moussa a longtemps été marquée par une fracture spatiale en matière d'approvisionnement en eau. La situation en 2010 de la commune traduit de réelles disparités entre les zones nord-centre et la zone sud. En effet, à l'exception du village de *Touly* qui était alimenté par un forage de capacité relativement faible et de *Lène* qui disposait d'un réseau de trois bornes fontaines, tous les autres villages du sud s'approvisionnaient en eau de puits. L'accès à l'eau était donc considéré par les populations du sud comme leur principal problème. Par contre, la zone nord et centre, quant à elle, disposait d'une adduction en eau potable branchée directement à la conduite du lac de Guiers.

2.2. La périphérie sud de Keur Moussa, une nouvelle centralité en gestation

2.2.1. Le site de recasement, un point nodal avec une fonction résidentielle

La construction d'une infrastructure aéroportuaire (AIBD) à Diass, un levier de l'aménagement du territoire, a concerné la partie sud de la commune de Keur Moussa. Ce projet, achevé en 2017, sera un déclic pour la zone sud de la commune, longtemps considérée comme une périphérie et qui va subir des changements significatifs. Il faut rappeler que la création de l'AIBD a nécessité le déplacement de quelques villages identifiés dans la zone aéroportuaire (*Kessoukhat*, *Kathialite* et *Mbadatt*) comme

l'indique la charte de la Banque Africaine de Développement relative à l'expropriation pour cause d'utilité publique afin de les reloger dans un site de recasement construit expressément à cet effet. La construction de ce site de recasement, réalisée par la société CSTP SA, a été un catalyseur dans la reconfiguration de la périphérie sud. Ce nouveau site réalisé sur une assiette foncière de 150 ha dispose dans sa première phase de 342 parcelles à usage d'habitation avec des superficies de 400 m².

La désignation des ménages bénéficiaires d'une réinstallation a été effectuée en se basant sur la politique de déplacement involontaire de la Banque Africaine de Développement. Ainsi, les personnes n'ayant pas de droits légaux formels sur la terre ou sur d'autres biens au moment du recensement, mais qui peuvent prouver leurs droits en regard des lois coutumières du pays, sont éligibles pour la réinstallation. Un recensement a été effectué en 2010 pour identifier les personnes affectées par le projet d'aéroport et qui doivent bénéficier d'une réinstallation. Cependant, ce recensement n'a pas été exhaustif en raison de plusieurs réticences venant des populations. Une extrapolation a été finalement effectuée sur la base du nombre de bâtiments dénombrés sur des images satellitaires de 2009, avec une bonne résolution, conjuguée aux résultats des enquêtes conduites sur le site. Les résultats sont représentés dans le tableau ci-après. Au total, 343 ménages ont été impactés par la construction de l'aéroport équivalant à 2661 personnes réinstallées dans ce site de recasement.

Tableau 1 1 : Recensement des populations affectées par le projet de l'AIBD

Nom des villages	Kessoukhate	Mbadate	Kathialite	Total
Concessions	11 concessions	3 concessions	11 concessions	25 concessions
Ménages	131 ménages	65 ménages	147 ménages	343 ménages
Bâtiments	179 bâtiments	74 bâtiments	168 bâtiments	464 bâtiments
Population	1224 personnes	479 personnes	958 personnes	2661 personnes

Source : Plan d'action de Réinstallation, AIBD

L'AIBD a mis à la disposition des ménages affectés, une nouvelle cité avec des logements d'une architecture contemporaine digne d'une ville et des commodités qu'elle offre pour les déplacés. Il s'agit de bâtiments F4 avec toutes les commodités (photo 1). Ce projet d'aménagement a radicalement changé le visage de la périphérie sud avec un plan en damier, un réseau viaire, un réseau d'eau et d'électricité mais aussi un système de drainage des eaux pluviales. Ce site de recasement a été d'ailleurs un déclencheur dans la requalification de la zone méridionale de Keur Moussa avec une ruée des acteurs du foncier. Aujourd'hui, la périphérie sud de Keur Moussa prend la forme d'une nouvelle centralité résidentielle compte tenu de l'offre de logements et des parcelles à usage d'habitation importante dans la zone surtout pour les employés de l'AIBD. Plusieurs personnes originaires de la commune ou des villes environnantes telles que Dakar, Thiès et Mbour aspirent acquérir une parcelle dans le secteur compte

tenu des opportunités qu'offrent actuellement ce site. L'émergence de cette nouvelle centralité résidentielle témoigne d'une restructuration et d'une dynamique territoriale de la périphérie rurale au sud de Keur Moussa en une zone résidentielle ces dernières années. Aujourd'hui, cette partie de la commune se réclame une valeur résidentielle en raison de la diversité des segments du marché foncier et immobilier.

Photo 1 : Vue du site de recasement de l'AIBD dans la périphérie sud de Keur Moussa



Source : Page internet de la CSTP SA. <https://www.cstp.sn/nos-realizations/>

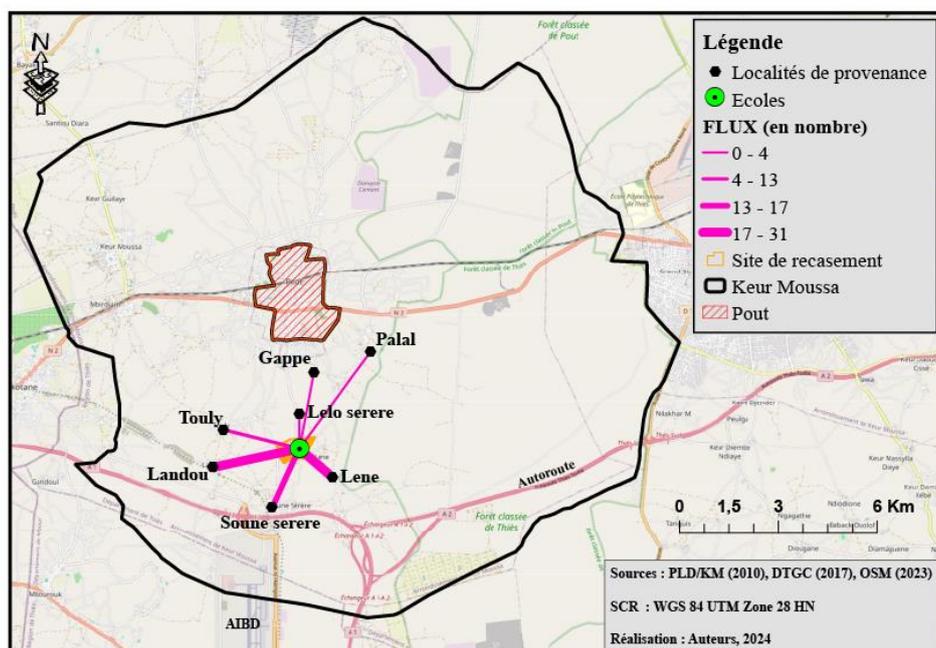
2.2.2. Une centralité naissante tributaire d'une offre de services sociaux de base

Le site de recasement, en dehors de sa fonction résidentielle, s'est distingué par l'offre de services qu'il propose. La partie méridionale de Keur Moussa qui a longtemps été une zone déficitaire en équipements s'est renforcée dans ce domaine. En effet, le site de recasement a hérité de plusieurs équipements collectifs afin de renforcer l'offre de services sociaux de base. Il a été intégré sur le site de recasement des équipements éducatif, sanitaire, sportif, marchand, entre autres.

L'ensemble des villages périphériques sud bénéficient des services sociaux de base construits sur ce site de recasement. Si auparavant, le caractère précaire des écoles des villages de la zone sud poussait les élèves à partir jusque dans la zone centre ou à Diass pour étudier, aujourd'hui le site de recasement leur offre la possibilité d'apprendre dans de bonnes conditions sans parcourir de longues distances. De nos jours, sur le plan éducatif, les inégalités nord-sud se sont considérablement réduites. Les établissements scolaires du site de recasement sont modernes et dotés d'une grande qualité infrastructurelle. D'ailleurs, ces équipements polarisent les élèves de l'ensemble des villages de la périphérie sud. Les élèves provenant de *Landou* et *Léne* sont dominants avec un effectif situé dans la fourchette 17 à 31. Viennent ensuite les élèves de *Soune Sérère* assez bien représentés, puis les autres villages. Les résultats de

l'enquête révèlent que presque la totalité (90%) des élèves de l'élémentaire viennent des villages environnants confirmant cette centralité endogène dans la périphérie sud. Alors que les 10% sont issus des villages de la zone centre à savoir *Gappe* et *Palal*. Ce fait vient confirmer l'aire de polarisation des établissements scolaires élargie (figure 5). Par ailleurs, ces établissements scolaires ont des implications sur les performances des enfants scolarisés. En effet, 85% des chefs de ménage enquêtés soutiennent que leurs enfants ont des résultats plus performants ; 15% des ménages observent une augmentation du taux de scolarisation. Ces résultats illustrent bien le rôle polarisateur du site de recasement considéré comme une nouvelle centralité de par son attractivité territoriale.

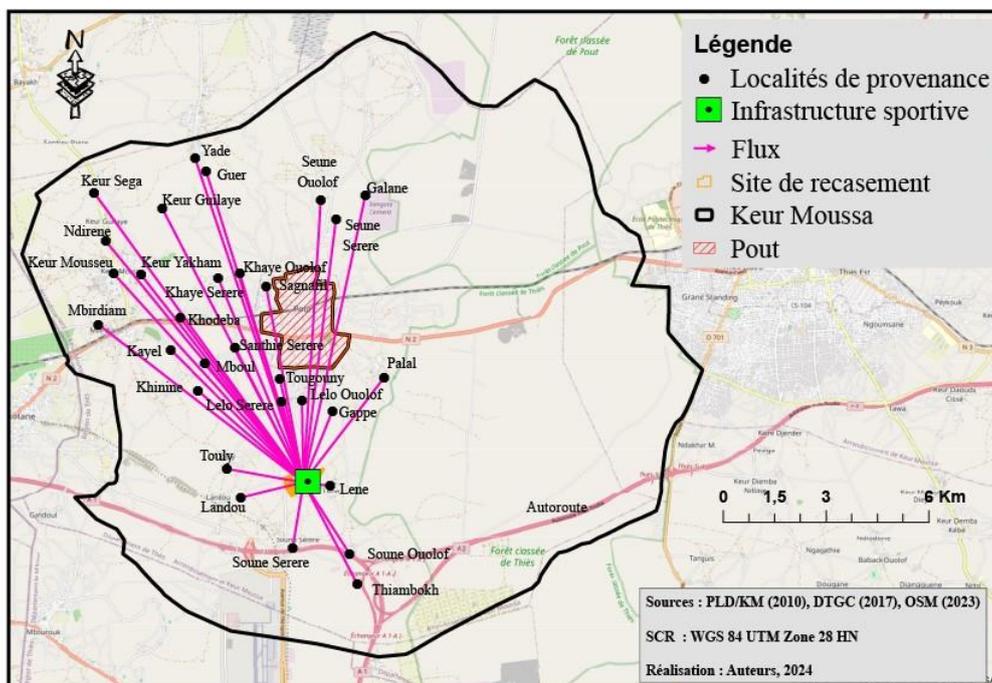
Figure 5 : Aire de polarisation des équipements scolaires du site de recasement



Cette centralité endogène est aussi exercée par le site de recasement grâce à la création d'un marché moderne au bénéfice également des villages environnants qui, auparavant, s'approvisionnaient vers les marchés de Pout ou de Diass sur une distance moyenne de 8 km à vol d'oiseau. La presque totalité, soit, 90% des ménages, soutiennent fréquenter ce marché désormais. Par contre, les 10% s'approvisionnent dans le marché du site et aussi les marchés de Pout et Diass encore. Selon l'enquête de perception, 60% des ménages affirment que ce marché a été déterminant pour la reconversion des activités des femmes ; alors que 40% admettent qu'il a été une variable motrice dans la hausse des revenus des femmes. Cet équipement marchand moderne, en plus de fixer les femmes sur place pour s'approvisionner, leur permet aussi de développer leur activité dans le secteur du commerce et de gagner des revenus plus conséquents que ce qu'elles gagnaient dans l'agriculture qui connaît des problèmes avec les changements climatiques.

On recense également dans les équipements, une grande mosquée, cinq petites mosquées et trois cimetières clôturés. Un autre facteur de centralité du site de recasement et qui n'en est pas des moindre c'est le terrain omnisport qui y a été réalisé. Ce terrain abrite des événements sportifs de grande envergure à savoir des matchs de football, de basket et même des combats de lutte. Aujourd'hui, ce terrain omnisport constitue une centralité exogène qui ne polarise pas simplement les villages environnants situés à la périphérie sud, mais plutôt l'ensemble des villages de Keur Moussa (figure 6). Par conséquent, il constitue une réelle source d'attractivité surtout pour les jeunes qui parcourent parfois plusieurs kilomètres pour assister à des évènements. Ce fait vient renforcer davantage l'aire d'influence de la zone sud de Keur Moussa et son rayonnement.

Figure 6 : Aire de polarisation du terrain omnisport du site de recasement



En dehors de ces différents équipements qui ont contribué à renforcer l'attractivité territoriale du sud de Keur Moussa, l'infrastructure linéaire de transport (l'autoroute A1) a également participé à désenclaver cette zone. La deuxième phase de ce projet d'autoroute à péage concernant le tronçon Diamniadio-AIBD-Sindia s'élève à un coût global de 131 millions d'euros. Inaugurée le 24 octobre 2016, la sortie de l'autoroute A1 vers l'aéroport a radicalement annihilé l'enclavement permettant aux habitants des villages de la périphérie sud de rallier vers les grandes villes telles que Dakar, Thiès, Mbour, entre autres. Considérée aujourd'hui comme un nœud de transport, l'accessibilité de ce site a non seulement contribué à rendre la périphérie sud plus attractive, mais elle a créé également les conditions de développement d'un marché foncier dynamique.

Aujourd'hui, il faut dire que les projets structurants de grande envergure tels que l'AIBD, l'autoroute à péage et pour bientôt le prolongement du TER constituent l'épine dorsale pour le développement du Sénégal à travers le Programme Sénégal Emergent. Ces grands projets de l'Etat conjugués à l'aménagement du site de recasement sont autant de facteurs qui justifient le rôle de centralité que joue la périphérie sud de Keur Moussa longtemps considérée comme un territoire oublié. Cette centralité naissante dans cette zone a changé foncièrement les habitudes des habitants de ces localités. Les mouvements pendulaires du sud vers le nord pour effectuer des besoins primaires se sont estompés par une fixation des habitants sur place grâce aux nouvelles opportunités du milieu. Les délégués de village du secteur interrogés sur l'accessibilité soutiennent que leurs habitants ne souffrent plus des détours qu'ils faisaient avant en parcourant 6 km vers le nord pour rejoindre la route nationale 2 à hauteur de Pout ou 8 km vers le sud pour regagner la route nationale 1 à Diass. Ils peuvent directement rejoindre les grandes villes à partir de la sortie de péage située à moins de 2 km. Globalement, il est relevé aujourd'hui, une amélioration de la qualité de vie dans la périphérie sud impulsée par un cadre bâti plus attrayant, un développement de richesses et une meilleure accessibilité du milieu.

2.3. Conversion des sols versus reconversion des activités récentes dans la périphérie sud de Keur Moussa

Les projets structurants énumérés plus en haut ont engendré des mutations socio-économiques dans la périphérie sud de la commune. Parmi les mutations les plus marquantes on peut identifier l'avancée du front urbain qui se caractérise d'une part par une densification du bâti et d'autre part par l'émergence de projets immobiliers portés par la collectivité territoriale, les opérateurs privés avec l'appui des services techniques compétents. Dans les transformations significatives de l'espace périphérique sud figure le passage d'une économie exclusivement agricole à une économie dominée par les activités tertiaires.

2.3.1. D'un espace à vocation agricole à un espace résidentiel et de convoitise foncière

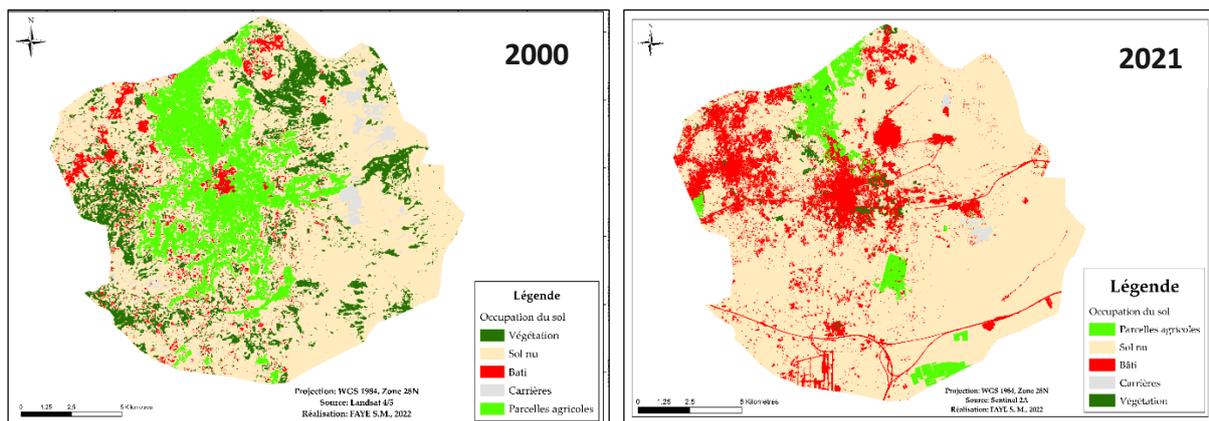
Au-delà de l'attractivité et l'accessibilité qui se dessinent dans la zone sud de Keur Moussa avec l'avènement des projets structurants, il faut mentionner qu'il y a une conversion du sol qui se traduit par une véritable mutation et une mise en valeur de la périphérie sud. Par conversion des usages des sols, nous entendons la transformation de l'usage d'un sol cultivé ou naturel à des fins d'habitation (B. BON *et al.* 2023, p. 12). La figure 7 illustre l'empreinte significative du bâti dans la zone nord et centre de Keur Moussa et le caractère très rural de la périphérie sud en 2000 c'est-à-dire avant l'avènement des projets structurants. Pendant cette période, il est noté un regroupement du bâti dans les villages du centre et nord de la commune alors que le sud se caractérisait par un habitat très dispersé qui traduit la ruralité du milieu. D'ailleurs, les parcelles agricoles occupaient en 2000 une superficie significative à

l'échelle de la commune. Par contre, la carte d'occupation du sol en 2021 traduit la situation, 5 ans après la réalisation des projets structurants qui ont concerné la périphérie sud de Keur Moussa (figure 7). Cette carte renseigne un changement majeur à travers une transition de l'occupation du sol entre 2000 et 2021. En effet, on observe de prime abord l'ampleur inédite et visible de la conversion de l'usage du sol en 2021 qui se traduit par une forte diminution des parcelles agricoles.

Aujourd'hui, les terroirs agricoles de Keur Moussa sont devenus la zone d'extension résidentielle privilégiée de la conurbation Dakar-Thiès-Mbour. D'après le chef de l'urbanisme de Thiès, aujourd'hui les habitants de ces trois grandes villes ont tendance à anticiper pour acquérir une parcelle dans cette zone et particulièrement le sud de Keur Moussa eu égard à son accessibilité par l'autoroute à péage, la proximité de l'AIBD et aussi l'offre de parcelle diversifiée. On assiste ainsi, à un redéploiement de la distribution de la population bouleversant ainsi les configurations territoriales.

D'ailleurs, la figure 7 démontre l'augmentation des superficies des sols nus témoignant les opérations foncières menées dans la zone. La densification du bâti dans la périphérie sud de Keur Moussa change les paradigmes d'une fracture spatiale nord-sud. Les espaces résidentiels se substituent aux terroirs agricoles dans la périphérie sud. Ce développement résidentiel prolonge la formation de la conurbation Dakar-Thiès-Mbour avec une demande en logements systématiquement orientée dans la zone de Diass et Keur Moussa. Ce développement résidentiel met en place de nouvelles centralités émergentes à Diass, à la périphérie sud de Keur Moussa et aux environs de l'AIBD.

Figure 7: Occupation du sol de la commune de Keur Moussa en 2000 et 2021



La collectivité territoriale de Keur Moussa, en collaboration avec le service du cadastre, comme appui technique, a initié plusieurs projets de lotissement dans la zone sud de Keur Moussa voire tout autour du site de recasement. D'après le chef de service du cadastre de Thiès, en plus de ces lotissements réalisés par la collectivité territoriale, il a été recensé la présence de nombreux promoteurs immobiliers et des coopératives d'habitat à l'exemple des sociétés Patisen, LCS, AC GROUP, entre autres, qui ont loti

plusieurs assiettes foncières soumises au marché foncier. D'ailleurs, la multiplication des programmes immobiliers à la périphérie sud, compte tenu de sa proximité avec l'AIBD, donne une plus-value au foncier de la zone. Selon le premier adjoint au maire de la commune et un promoteur immobilier, il y a une flambée du prix du sol urbain dans la zone. Le prix du mètre carré qui valait 3.000 F CFA en 2016 vaut dans la même zone en 2023 à 15.000 F CFA ; il a été ainsi multiplié par 5 en moins de 10 ans. Cette floraison des projets immobiliers et la spéculation foncière dans la périphérie sud prouvent l'intérêt accordé à ce territoire et son caractère attractif depuis 2016 avec l'avènement des projets structurants. Ces projets immobiliers viennent aussi renforcer le processus de centralité de cette partie sud de la commune qui dans le passé occupait une place marginale.

2.3.2. Vers une reconversion des activités dans une zone en forte mutation

Ces mutations spatiales décrites plus en haut ont comme conséquence une reconversion des activités dans la périphérie sud. Pour rappel, dans le plan local de développement de la commune de Keur Moussa de 2010, la zone sud était définie comme une zone à vocation exclusivement agricole. L'agriculture et l'élevage étaient donc considérés comme les principales activités économiques des populations de cette zone. Les grands projets de l'Etat ont bouleversé la situation économique avec une reconversion des activités pour les populations au sud de Keur Moussa. Les activités agricoles et pastorales sont progressivement remplacées par d'autres activités introduites dans le secteur. Les résultats de l'enquête révèlent que ceux qui s'activent dans l'agriculture et l'élevage représentent aujourd'hui respectivement 5% et 1% ; ce qui est très faible dénotant le recul de ces activités traditionnelles.

Cet abandon de l'agriculture est dû au fait que la grande partie des exploitations agricoles se situait dans la zone actuellement occupée par l'aéroport. Combinée aux variabilités climatiques, beaucoup d'agriculteurs se sont reconvertis vers d'autres métiers. Il faut ajouter que certains qui avaient encore leurs champs, hors du domaine aéroportuaire, ont préféré vendre leur terre pour s'orienter vers d'autres métiers dans un contexte de marchandisation et de thésaurisation des terres. Concernant l'élevage, son abandon s'explique par le manque d'espace de pâturage pour le bétail mais aussi par la structure de l'habitat qui n'est plus compatible avec les activités pastorales. En effet, dans le passé les habitats de ces populations étaient conçus en intégrant l'enclos du bétail dans la concession. Le passage d'un habitat traditionnel à un habitat moderne a réduit de manière considérable la possibilité de pratiquer l'élevage.

De nouvelles activités ont émergé dans le secteur et particulièrement le commerce où 45% des ménages s'activent dans ce domaine. Il faut rappeler que le marché construit dans la zone a joué un rôle majeur dans cette reconversion vers le commerce. D'autres se sont orientés dans d'autres activités commerciales pratiquées hors du marché. Il en est de même pour l'artisanat qui s'est développé dans le site avec une fréquence de

42%. Ces personnes qui sont parvenus à se reconverter considèrent leurs revenus actuels comme étant beaucoup plus consistants que dans le passé.

3. Discussion

3.1. *Les disparités territoriales, un mal profond, source de ségrégation spatiale*

Les résultats obtenus ont révélé que la commune de Keur Moussa a longtemps été marquée par des disparités entre la zone nord-centre considérée comme les territoires centraux et la zone sud qualifiée comme la périphérie. Ces résultats restent similaires aux travaux de K. NAJIB (2017) qui analyse les dynamiques d'inégalités inter-relées de trois espaces urbains situés dans le nord-est de la France à savoir Besançon, Mulhouse et Strasbourg. L'auteur met en relief les inégalités socio-spatiales de cette région à travers les indicateurs tels que les catégories socio-professionnelles, les niveaux de revenus, les ménages disposant d'une voiture, le taux de chômage entre autres. T. MEDJADJ et G. BAUELLE (2022, p. 197) abordent dans leurs travaux les logiques d'implantation inadéquates des équipements en démontrant l'inégalité de la distribution spatiale et de la densité en infrastructures sanitaires entre le centre bien doté en services sociaux de base et les communes périphériques peu équipés dans la région d'Alger. Ces dernières sont considérées pour la plupart comme des cités dortoirs périphériques dépourvues de toute salle de soin. A. MBOUMBA (2007, p. 133) va aborder également dans ses travaux la question de la mal distribution des services sociaux de base dans la capitale Libreville au Gabon. Il démontre que les arrondissements situés en périphérie présentent de fortes déficiences en matière d'adduction d'eau. En revanche, dans les circonscriptions de la façade atlantique, plus de la moitié des citoyens ont accès au réseau d'eau potable. Cependant, les inégalités ne concernent pas uniquement la distribution d'eau potable, elles touchent aussi, selon l'auteur, l'accès aux services de ramassage des déchets qui est plus élevé dans les arrondissements centraux que périphériques. L'article d'I. NDIAYE (2015, p. 64) vient compléter nos travaux sur la différenciation sociospatiale très prononcée à Dakar. L'auteur établit que les quartiers centraux de Dakar sont planifiés et bien aménagés, caractérisés par l'existence de VRD et des niveaux de revenu plus élevés. Par contre les périphéries concentrent les quartiers irréguliers, très peu dotés en équipements, et les catégories de population les plus pauvres de l'agglomération dakaroise. L'article de N. NGOM *et al.* (2018, p. 65), nous renseigne sur les disparités régionales en matière d'accès au logement et aux services sociaux de base. Les auteurs révèlent qu'à l'échelle du Sénégal, l'accès au logement et aux services sociaux de base, marqué par des inégalités, reste l'apanage d'une minorité située dans les régions littorales au détriment d'une grande majorité dans les régions de l'intérieur du pays.

Bref, ces différents résultats prouvent à suffisance les inégalités très marquées entre centre et périphéries des villes. Ces différentes contributions mettent en lumière selon

M. PORTER (1995, p. 56), le modèle classique de la mono-centralité urbaine, caractérisé par la dépendance des espaces périphériques vis-à-vis du centre, lieu de concentration et de concaténation des externalités positives liées à sa densité communicationnelle et à l'existence d'un tissu conjonctif d'activités de services supérieurs extrêmement diversifié. Dans cette logique de discontinuités fortes entre régions, entre les villes mais aussi entre centre et périphérie, les inégalités ont fait naître des formes de ségrégation spatiales créant des quartiers pauvres et des quartiers riches, les quartiers suréquipés et ceux sous équipés. A cet effet, A. M. SENE et C. CODJIA (2016, p. 15) stipulent que l'objectif prioritaire de la politique d'aménagement du territoire est de contribuer au rétablissement de l'égalité des chances sur le plan spatial. Cette forme d'équité suppose, pour les collectivités territoriales, des possibilités d'accès à toutes les infrastructures sociales de base, à l'emploi et aux ressources financières nécessaires pour assurer leurs fonctions (P. MERLIN, 2002, p. 24). Cette recherche d'équité territoriale passe souvent par la réalisation des infrastructures structurantes qui sont des leviers de l'aménagement du territoire comme prouvée dans cette recherche.

3.2. Pour une reconfiguration des espaces sous le prisme des centralités nouvelles

Dans le cadre de son programme « Plan Sénégal Emergent » (PSE), qui est le référentiel de sa politique économique et sociale du Sénégal, la recherche de l'équité pour la réduction des inégalités sociales et territoriales ainsi que la prise en compte des objectifs de développement durable est déterminante. Un des axes de cette vision d'un « Sénégal émergent en 2035 » est centré sur l'amélioration significative du capital humain, les conditions de vie des populations et la réduction des inégalités sociales dans le cadre du renforcement du développement durable. Pour atteindre ce but, il est décliné dans ce PSE l'objectif stratégique 3 qui est de développer des infrastructures de qualité. La réalisation des infrastructures de dernière génération dans les domaines du transport soutient le développement de l'activité économique dans l'atteinte d'une croissance élevée et durable fondée sur l'amélioration du bien-être des populations. C'est dans cette logique que s'inscrit la création des infrastructures aux meilleurs standards tel que présenté dans nos résultats à savoir l'AIBD, l'autoroute à péage, le prolongement en cours du Train Express Régional entre autres, afin, non seulement de renforcer la métropolisation de Dakar, mais surtout de réduire les inégalités territoriales.

Ainsi, nos résultats révèlent que ces projets structurants de transport ont été un déclic dans la réduction des inégalités entre le secteur nord-centre et la périphérie sud de Keur Moussa. P. CLAVAL (2000, p. 294) nous conforte dans notre hypothèse de recherche selon laquelle deux ensembles de mutations techniques ont affecté la vie de relations au cours des quarante dernières années : l'un affecte les réseaux de communication, l'autre les transports rapides de personnes. Les transformations contemporaines ont porté sur les infrastructures et sur les moyens de connexion qui

permettent de relier les ensembles. Le processus de fabrication des nouvelles centralités passe le plus souvent, selon M. R. MATTHEW (1993, p. 297) par la localisation de ces espaces près des nœuds de transport et des grandes infrastructures ; ce qui corrobore avec notre résultat dont l'existence d'une sortie de péage dans la périphérie sud de Keur Moussa. A. A. DIOP (2007, p. 12) abonde dans le même sens en présentant une forme de centralité liée exclusivement aux activités d'une infrastructure de grande envergure en donnant l'exemple notamment de la centralité issue de l'attractivité du port et de l'aéroport Léopold Sédar Senghor de Dakar et qu'il qualifie de centralité de structure.

Au-delà de la situation de nœud des systèmes de transport, la centralité est produite également selon R. VOITH (1998, p. 447) par un système de pôles spécialisés et complémentaires au sein duquel ce territoire continue à assurer des fonctions spécifiques. Dans notre cas d'étude, la périphérie sud de Keur Moussa assure depuis quelques années une fonction résidentielle ce qui a renforcé sa centralité. Nos résultats de recherche rentrent dans le même schéma d'analyse des travaux de F. GASCHET et G. POUYANNE (2011, p. 514), qui prouvent l'impact des centralités émergentes sur les valeurs immobilières résidentielles et commerciales dans l'agglomération bordelaise à travers l'estimation de gradients de prix immobiliers polycentriques. Par ailleurs, les logiques d'aménités telles que les événements sportifs, culturels et ludiques renforcent la centralité résidentielle. Il faut néanmoins nuancer sur la valeur accordée à la centralité dans nos recherches. En effet, d'autres travaux confirment que la fonction résidentielle ne suffit pas pour faire d'un lieu une centralité. A ce propos, A. A. DIOP (2007, p. 13) réalise dans ses recherches que le quartier Point E de Dakar, qui jusque dans les années 1980 était plutôt résidentiel, s'est très vite transformé en quartier d'affaires, d'études, de banques et d'expertises de tout ordre au point de constituer une forte centralité dans Dakar. Cette idée est soutenue également par A. GASNIER (1991, p. 270), relevant que la centralité prête à l'existence de plusieurs fonctions le plus souvent d'ordre politiques, financières, administratives, économiques et culturelles. C'est dire que la centralité émergente de la périphérie sud de Keur Moussa sera consolidée que si cet espace développera en son sein d'autres fonctions. Cela reste tout de même possible compte tenu de la position stratégique de cet espace dans la conurbation Dakar-Thiès et Mbour.

3.3. Les périphéries des villes à l'épreuve de la conversion des sols et de la convoitise foncière

Il y a une littérature abondante sur les changements d'occupation du sol en France (R. CHAKIR et A. C. MADIGNIER, 2006 ; S. CORGNE, 2014) et en Afrique de l'Ouest (M. A. SARR, 2009 ; V. T. ASSOMA *et al*, 2021 ; J. P. COLIN et A. POTTIER 2023). Nos résultats de recherche mettent en évidence cette conversion des sols dans la périphérie sud de Keur Moussa qui se traduit par un recul des espaces agricoles au profit des

espaces bâtis avec comme facteur majeur de changement les infrastructures. Ces résultats corroborent avec ceux du projet piloté par B. BON *et al.* (2023, p. 34). Dans leur rapport, ils démontrent la baisse de l'attractivité pour l'activité agricole, liée à des moindres productivités, rentabilité et prévisibilité de cette activité, particulièrement dans les périphéries dans les grandes villes africaines comme ce fut pour le cas de Dakar. Ils vont plus loin en précisant que ces conversions concernent des surfaces importantes sous des formes parfois discrètes, elles peuvent s'étendre loin des zones urbaines et elles adviennent très en amont, temporellement, de l'arrivée du front urbain. Ce qui est le cas avec la périphérie sud de Keur Moussa qui connaîtra certainement ses transformations majeures dans quelques années. Notre démonstration met en évidence aussi qu'au-delà du recul des activités agricoles, la conversion du sol se traduit aussi par la dynamique du marché foncier et la floraison des promoteurs immobiliers. B. BON *et al.* (2023, p. 47) appuient cette hypothèse où les acteurs privés de la promotion foncière et immobilière stimulent les transactions et les conversions d'usage, voire exercent une pression financière ou sociale pour inciter les propriétaires à vendre leur terre dans les périphéries de Dakar, Cotonou, Abidjan entre autres.

Cette conversion des sols fait souvent chemin avec une convoitise foncière comme en témoigne nos résultats qui attestent une spéculation et une dynamique foncière. Cette assertion est confirmée par les travaux de B. BON *et al.* (2023, p. 29) qui affirment que les conversions d'usage des sols liées à l'urbanisation passent le plus souvent par des transferts marchands de droits fonciers. La marchandisation du foncier peut être antérieure à l'urbanisation, et concerner les transferts de droits au sein de l'agriculture. M. FAUTRAS (2017, p. 26) dans ses recherches présente les liens existant avec l'évolution des usages et valeurs de la terre agricole. Menée dans la région de Regueb, en Tunisie, elle montre comment les logiques capitalistes contribuent à recomposer cet espace rural et à fragiliser les droits fonciers des paysans. Cette fragilisation est en partie portée par des entrepreneurs et des spéculateurs aguerris, qui maîtrisent les rouages de ce système, et dont certains ont une longue histoire d'appropriation foncière dans l'arrière-pays de Sfax. Par contre, il faut souligner que nos recherches n'ont pas caractérisé le comportement du marché foncier, ce qui n'était pas d'ailleurs sa vocation. Par contre, plusieurs travaux ont démontré que le marché foncier abonde en imperfections dans les villes africaines (P. COLLIER et A. J. VENABLES, 2013, p. 8). La thèse de L. O. CASSE (2017, p. 402) présente clairement le caractère controversé du marché foncier qui présente deux facettes. Au niveau de la petite côte sénégalaise, il coexiste un marché foncier à double face dont celui transparent assuré par des structures légales et un autre clandestin animé par la présence des courtiers et autres intermédiaires impliqués.

Conclusion

À travers cet article, nous avons cherché à introduire le lecteur à la question des liens entre les projets structurants tels que les infrastructures de transport et les nouvelles dynamiques territoriales. L'objectif était de le sensibiliser sur les transformations en cours dans un territoire longtemps considéré comme marginal, enclavé et répulsif qui attire aujourd'hui les populations grâce à ses nouvelles opportunités. Nous rappelons en conclusion ces enjeux majeurs. Cette recherche s'est inscrit dans une logique temporelle pour mieux apprécier les disparités qui ont frappé la commune de Keur Moussa où la zone nord-centre se définissait comme le territoire des opportunités ; contrairement à la périphérie sud, à caractère très rural, inaccessible par les moyens de transport et dépourvue d'équipements jusqu'à une période récente. La réalisation des projets structurants tels que l'aéroport et l'autoroute à péage vont être décisif dans la fabrique du territoire sud de Keur Moussa traversé par ces infrastructures. Ces projets vont réduire les disparités nord-sud de la commune connues jusque-là à travers la dynamique spatiale manifestée dans la périphérie sud.

La cartographie de l'occupation du sol entre 2000 et 2021 dans la commune de Keur Moussa a révélé quelques modifications avec un accroissement du cadre bâti au détriment des zones de cultures. Une nouvelle centralité naissante prend forme timidement et se manifeste par l'aménagement d'un site de recasement considéré comme une nouvelle zone urbanisée traduisant quelque part une forme de gentrification. Ce site de recasement, conjugué aux nombreux lotissements opérés dans la zone, donne forme d'une centralité résidentielle. Cette centralité résidentielle se justifie par son offre foncière dans un contexte de saturation des grandes villes limitrophes telles que Dakar, Thiès et Mbour. Cette centralité émergente est également liée à la qualité de ses équipements qui polarisent les villages limitrophes et même ceux du nord et centre de la commune. En définitive, on retient que cette centralité émergente conduit également à un changement de vocation des sols à travers l'avancé du front urbain mais aussi une convoitise plus accrue du foncier de la périphérie sud. Enfin, il y a un sentiment d'urbanité qui habite les populations de la périphérie sud de Keur Moussa et qui se construit à travers le changement des activités, de catégorie socio-professionnelle et des modes de vie. Ainsi, cette étude dégage les prémices des changements radicaux de ce territoire. En perspective, une étude prospective devrait être envisagée afin d'anticiper la réflexion sur le devenir de ce territoire qui sera central dans l'armature urbaine du triangle Dakar-Thiès-Mbour.

Références Bibliographiques

ABDO Hassan Maman, 2016, « Rôle des infrastructures de transport dans la construction de l'espace économique ouest-africain », *Mondes en développement*, vol. 176, n° 4, p. 137-152.

ASSOMA Vincent Tchimou, YAO Noëllie Ahou, DIO Jean Saturnin et JOURDA Jean-Patrice, 2021, « Apport de la télédétection et d'un SIG à la cartographie des changements de l'occupation du sol dans le bassin versant de la Lobo en Côte d'Ivoire », *Physio-Géo*, Vol. 16, [En ligne] : <https://doi.org/10.4000/physio-geo.12654>

BA Mamadou Abdoulaye, 2018, *le rôle des implantations industrielles dans la dynamique de recomposition territoriale : analyse à partir de la zone Pout-Keur Moussa*, Mémoire de Master, géographie, Université Cheikh Anta Diop de Dakar

BON Bérénice, SIMONNEAU Claire, DENIS Éric et DELVILLE Philippe Lavigne, 2023, *Conversions ordinaires des usages des sols liées à l'urbanisation dans les Suds Habitation, capitalisation, mutations de l'agriculture*, Rapport de recherche, Comité technique « Foncier et développement »

BONTEMS Philippe et CALMETTE Marie-Françoise, 2020, *Les infrastructures de transport font elles le développement du territoire ?*, Rapport de recherche, Paris, AFD

CASSE Lamine Ousmane, 2017, *Les filières foncières et immobilières : de la production à l'usage sur le littoral Somone-Mbour de la Petite côte sénégalaise*, Thèse de Doctorat Unique en Géographie, Ecole Doctorale ETHOS, Université Cheikh Anata Diop, Dakar

CHAKIR Raja et MADIGNIER Anne-Claire, 2006, « Analyse des changements d'occupation des sols en France entre 1992 et 2003 », *Économie rurale*, 296, p. 59-68

CLAVAL Paul, 2000, « Réflexions sur la centralité », *Cahiers de géographie du Québec*, 44 (123), p. 285-301

COLIN Jean-Philippe et POTTIER Auréa, 2023, « Dynamique de conversion de l'usage des sols dans un village du Sud Comoé », dans BON Bérénice, SIMONNEAU Claire et DENIS Éric (coord.), *Conversions des usages des sols liées à l'urbanisation dans les Suds : études de cas*, Regards sur le foncier N° 13, Comité technique « Foncier & développement »

COLLIER Paul et VENABLES Anthony J., 2013, *Logement et urbanisation en Afrique : Libérer le développement du marché formel*, UKP Working Paper, Rethinking Cities Publication, Département des sciences économiques, Université d'Oxford

CORGNE Samuel, 2014, *Étude des changements d'occupation et d'usage des sols en contexte agricole par télédétection et fusion d'informations*, Habilitation à Diriger des Recherches, Vol. 1, Université Rennes 2

DES ROSIERS François, 2021, *Effets d'une infrastructure de transport en commun d'envergure sur les valeurs foncières et immobilières*, Rapport d'expertise réalisé dans le cadre du programme d'études complémentaires de la ligne rose pour la Direction des projets de mobilité durable

DEWEES Donald N., 1976, « The effect of a subway on residential property values in Toronto », *Journal of Urban Economics*, vol. 3, n° 4, p. 357-369.

DIAGNE Alpha Oumar, 2016, *Le maraichage et les dynamiques urbaines dans la commune de Keur Moussa*, Mémoire de Master, géographie, Université Cheikh Anta Diop de Dakar

DIOP Abdoul Aziz, 2007, « Quelles centralités pour la ville de Dakar, Sénégal ? », *Rives nord-méditerranéennes*, n° 26, p. 1-19

ÉLOÏSE Libourel, Schorung Matthieu et Zembri Pierre, 2022, « Impacts et effets territoriaux des transports », dans Éloïse Libourel, Matthieu Schorung, Pierre Zembri (dir.) *Géographie des transports. Territoires, échelles, acteurs*, Paris, Armand Colin, p. 165-212.

FACHE Jacques, 2008, *Acentralité spatiale: de la centralité théorique au projet territorial*, Habilitation à diriger des recherches, Géographie, Université Paris-Nord - Paris XIII

FAUTRAS Mathilde, 2017, « Marché foncier et évolution des usages et des valeurs de la terre agricole à Regueb (Tunisie) », *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement*, Vol. 17, n° 1, [En ligne] : <https://doi.org/10.4000/vertigo.18389>

GASCHET Frédéric et POUYANNE Guillaume, 2011, « Nouvelles centralités et valeurs immobilières : vers un découplage des centralités résidentielles et économiques ? », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, n° 3, p. 499-525

GASNIER Arnaud, 1991, « Centralité urbaine et recomposition spatiale. L'exemple du Mans », *Norois*, n° 151, p. 269-278

GIULIANO Genevieve, 1995, « The weakening transportation-land use connection », *Access*, vol.6, p. 3-11.

LECOQUIERRE Bruno, LEVEQUE Laurent et STECK Benjamin, 2010, « Infrastructures de transport et recompositions urbaines et territoriales dans l'estuaire de la Seine », *Belgeo*, 1-2, p. 135-146.

MATTHEW Malcolm R., 1993, « The suburbanisation of Toronto offices », *The Canadian Geographer*, n° 37, p. 293-306,

MBOUMBA Anicet, 2007, « Gestion urbaine et équité socio-spatiale : les inégalités dans les services de base à Libreville (Gabon) », *Belin, L'Espace géographique*, n° 2, Tome 36, p. 131-140

MEDJADJ Tarek et BAUDELLE Guy, 2022, « La répartition spatiale des établissements de santé et leur incidence sur les inégalités d'accès aux soins à Alger », *Bulletin de la Société Géographique de Liège*, 79/2, Varia, p. 193-207

MERENNE-SCHOUMAKER Bernadette, 1994, « Les disparités et les dynamiques territoriales. Introduction méthodologique », *Bulletin de la Société géographique de Liège*, 30, p. 5-14

MERLIN Pierre, 2002, *L'aménagement du territoire*, Paris, Presses Universitaires de France

NAJIB Kawtar, 2017, « Inégalités socio-spatiales dans les villes et leurs évolutions récentes : comparaison de Besançon, Mulhouse et Strasbourg », *Cybergeog*, document 808, [En ligne] : <https://doi.org/10.4000/cybergeog.27964>

NDIAYE Ibrahima, 2015, « Étalement urbain et différenciation sociospatiale à Dakar(Sénégal) », *Cahiers de géographie du Québec*, 59 (166), p. 47-69.

NEUMAN Michael, 2005, « The compact city fallacy », *Journal of Planning Education and Research*, vol.25, n° 11, p. 11-26

NGOM Ndéye, CASSÉ Lamine Ousmane et DIOP Ndiacé, 2018, « L'accès au logement et aux services sociaux de base : encore de très fortes inégalités au Sénégal » *REGARSUDS*, Deuxième numéro, p. 57-70

ONGO NKOA Bruno Emmanuel et SONG Jacques Simon, 2019, « Urbanisation et inégalités en Afrique : une étude à partir des indices désagrégés », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, n° 3, p. 447-484

PORTER Michael, 1995, « The competitive advantage of the inner city », *Harvard Business Review*, p. 55-71

RODRIGUE Jean-Paul, 1991, « L'offre en transport et les changements d'utilisation fonctionnelle du sol à Montréal entre 1964 et 1983 », *Cahiers de géographie du Québec*, 35 (94), p. 155-181.

ROYER Jean-François, 2008, « Disparités territoriales : effets et causes des comportements des agents », *Economie et statistique. Disparités territoriales*, n° 415-416, p. 3-16

SARR Mamadou Adama, 2009, « Cartographie des changements de l'occupation du sol entre 1990 et 2002 dans le nord du Sénégal (Ferlo) à partir des images Landsat », *Cybergeog: European Journal of Geography* [En ligne] : <https://doi.org/10.4000/cybergeog.22707>

SCHWARTZ D, FOURNIAU J.M., JOIGNAUX G., LLANOS J., REYNAUD C., DANZANVILLIERS P. et DOMERGUE P., 1994, *L'évaluation des infrastructures de transports en question*, Journée spécialisée, Arcueil, Actes INRETS

SENE Abdourahmane Mbade et CODJIA Claude, 2016, « Dynamiques de l'aménagement du territoire et inégalités sociospatiales au Sénégal », *Cahiers de géographie du Québec*, 60 (169), p. 11-27

TREMBLAY-RACICOT Fanny et MERCIER Jean, 2014, « Intégration des transports et de l'aménagement du territoire au niveau métropolitain à Toronto et à Chicago :

perspectives de gouvernance verticale et horizontale », *Cahiers de géographie du Québec*, 58 (164), p. 213-232.

VOITH Richard, 1998, « Do Suburbs need cities ? », *Journal of Regional Science*, 38, 3, p.445-463.