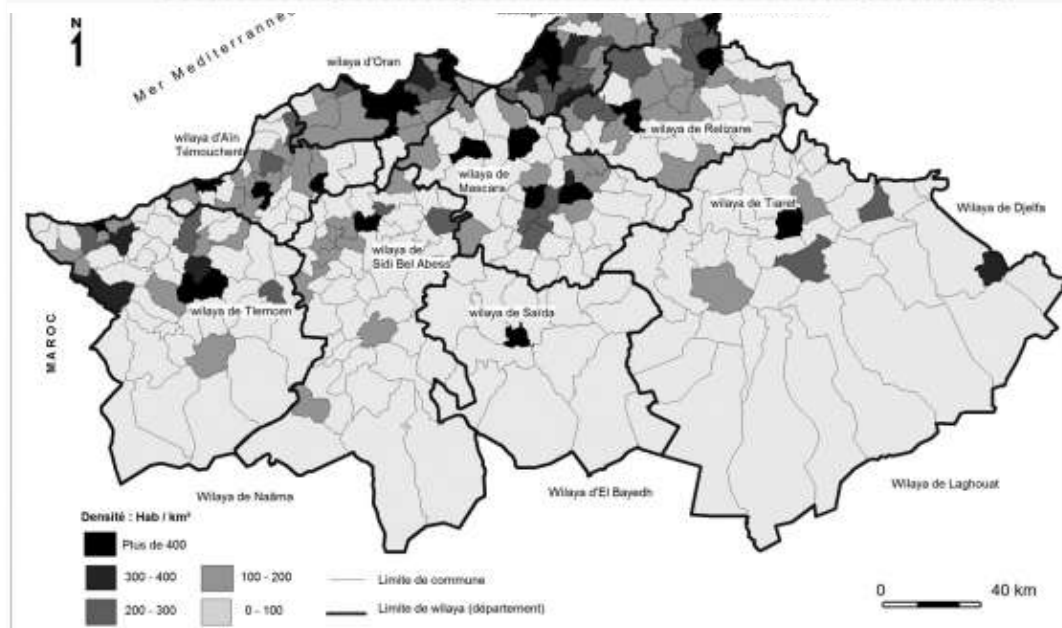
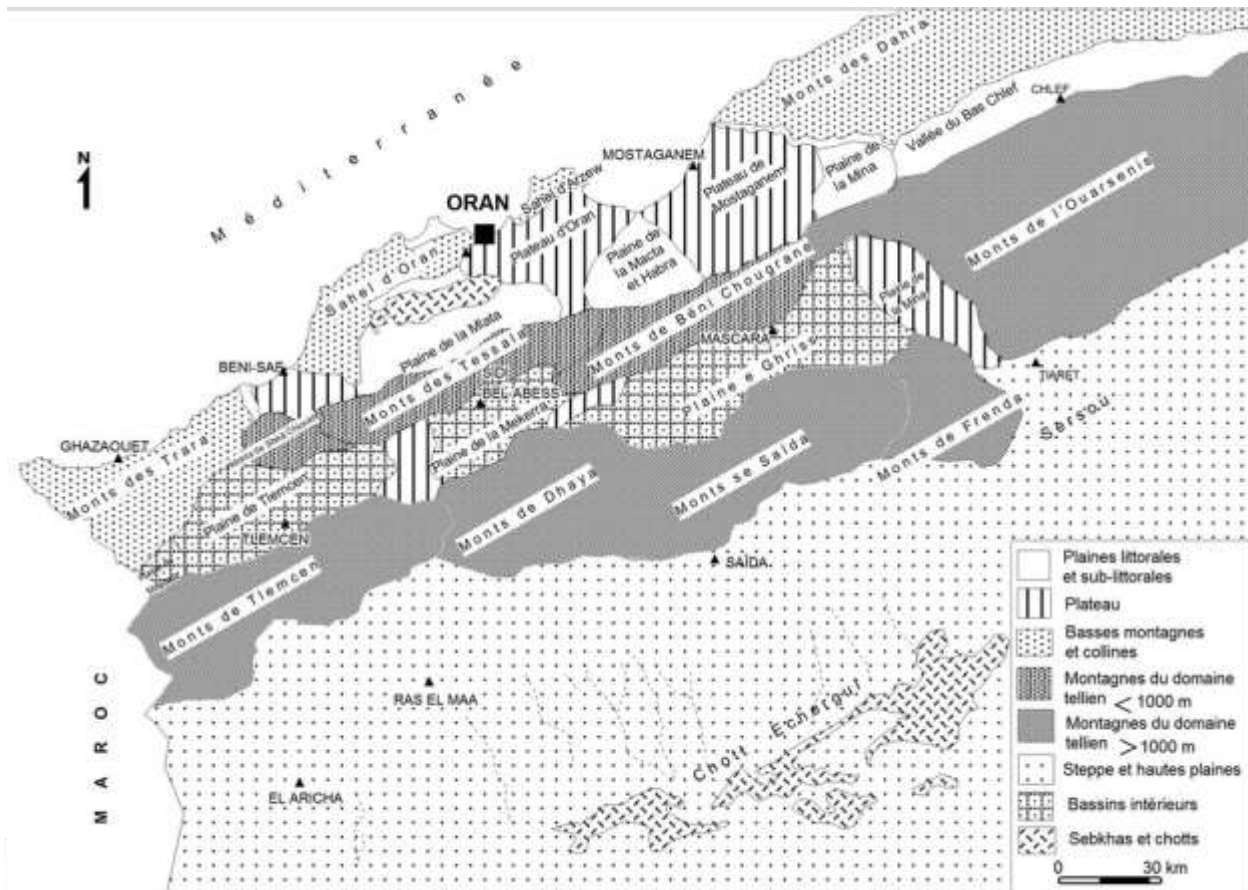


Article 1 = l'exemple algérien, une littoralisation sans tourisme

Tarik Ghodbani et Fatiha Berrahi-Midoun, « La littoralisation dans l'Ouest algérien : analyse multiscaleaire des interactions hommes-espaces-écosystèmes », *Espace populations sociétés*, 2013/1-2



1.1. Une littoralisation marquée par la corrélation entre la répartition des hommes et le milieu naturel...

5La superposition de la carte de densité de la population et de la carte des grandes entités physiques montre une corrélation globale entre le milieu naturel et la répartition des hommes dans l'espace. Les zones de plaines et de plateaux sont les plus densément peuplées, alors que les zones de montagne et de steppe sont les plus faiblement occupées. Au nord, les fortes densités se trouvent dans les plaines littorales de Bousfer-les-Andalouses et de Mostaganem et au niveau des espaces sub-littoraux de Mleta, Tlélat, et la Mina. Ces plaines littorales et sub-littorales regroupent les terrains les plus propices à l'occupation humaine, mais pas forcément les plus arrosés. Elles enregistrent des précipitations variant entre 300 à 400 mm/an et sont caractérisées par une faible amplitude thermique, due à la présence de la mer. Les zones intérieures, de forte densité, sont également des plaines, quoique situées à des altitudes plus élevées que celles du littoral entre 600 et 800 m. D'ouest en est, on trouve les plaines de Maghnia, de Tlemcen, de Mekkerra, de Ghriss et du Sersou. L'activité agricole, dans ces espaces, est dominante, car le réseau hydrographique est plus dense et les plus grands barrages de la région ouest y ont été édifiés (Béni Bahdel, Mefrouch, Sarno, Gargar, etc.).

6Les zones montagneuses restent les plus faiblement peuplées, y compris en position côtière. Deux zones font exception dans la partie septentrionale du Sahel témouchentois et des Monts des Trara, notamment autour des localités de Béni-Saf et de Ghazaouet. Les zones de montagne, réputées répulsives dans plusieurs endroits, sont connues pour être des espaces déshérités. Dans les communes montagneuses de Tlemcen, de Mostaganem et de Tiaret, les soldes migratoires y enregistrent souvent des taux négatifs, contrairement aux plaines et plateaux dont les valeurs restent souvent positives. Les monts des Trara et des Dahra affichent un solde migratoire supérieur à -20 %, alors que le plateau d'Oran enregistre plus de 20 %.

7Ces disparités ne se limitent pas aux zones montagneuses, car les hautes plaines steppiques sont aussi concernées par le faible peuplement. Mises à part les communes des trois chefs-lieux des wilayas de Tlemcen, de Saïda et de Tiaret, plus de 120 communes affichent de faibles densités, d'environ 100 habitants/km². Une vingtaine de ces communes a des soldes migratoires négatifs. Dans les zones steppiques, où l'économie pastorale est dominante, les amplitudes thermiques deviennent importantes et les précipitations ne dépassent guère les 300 mm/an. S'ajoute à ces conditions naturelles difficiles, la fragilité naturelle des écosystèmes, accentuée de nos jours par la désertification. A eux seuls, les éléments naturels ne sauraient expliquer de telles disparités entre Nord et Sud. Il est en effet reconnu que le développement d'une économie extravertie, durant la période coloniale, est à l'origine de la littoralisation en Oranie.

1.2. ...Un ancrage historique dans l'évolution socio-économique...

8Dès le début du vingtième siècle, le poids économique et démographique du littoral ouest algérien a commencé à prendre de l'importance. L'ensemble des villes côtières regroupait plus de 19 % de la population de l'Oranie. Le moteur de cette dynamique est principalement lié au développement de l'activité portuaire. Quatre ports importants assuraient les échanges avec la France et l'Europe. Oran était le plus grand port exportateur de toute la région Ouest de l'Algérie. Ghazaouet, était le port de transit des plaines de Tlemcen et de Maghnia, ainsi que du Maroc oriental. Béni-Saf exportait par son port le vin témouchentois et son minerai de fer. Mostaganem était le deuxième port en importance, après Oran, dans les échanges des produits alimentaires. Incontournable, elle était le débouché principal des produits agricoles et du bétail provenant de la plaine de Mascara, de la Mina et du Sersou. Arzew, petit port de pêche traditionnelle, en développement, était un exportateur de choix du sel et de l'alfa des hautes plaines steppiques, oranaises [Tinthoin, 1952]. Ces villes portuaires, à rayonnement régional, tiraient profit des centres intermédiaires de l'arrière-pays ; qu'ils soient de création ancienne, comme Tlemcen, Mascara, ou

récents, comme Sidi Bel Abbès ou Relizane. Ce sont ces villes intérieures qui étaient dynamisées durant l'époque coloniale, pour les besoins de contrôle du territoire et de mise en valeur agricole.

1.3. ...Qui s'accroît depuis le début des années 1960

9Après l'indépendance, la littoralisation s'est accentuée en suivant les mêmes tendances observées durant la période coloniale. Cependant, l'expansion des villes côtières s'est renforcée avec l'industrialisation du pays. On distingue trois grandes périodes : 1962-1986, 1987-2000 et 2001-2012.

1.3.1. Développement industriel délibéré et promotion administrative

10Le régime économique socialiste, a instauré après l'indépendance, une politique volontariste d'industrialisation, en concédant d'importants investissements pour la construction d'infrastructures dans les villes côtières. Dans l'Ouest algérien, la mise en place d'une industrie pétrochimique à Arzew – Béthioua et de transformation à Oran, Ghazaouet et Mostaganem était une conséquence directe, une exacerbation de la polarisation des villes côtières [Semmoud, 1986]. Cette politique a coïncidé avec la promotion administrative de nouvelles agglomérations au rang de wilaya lors des découpages territoriaux successifs². Les effets combinés de ces politiques ont certes renforcé le rôle des pôles littoraux, aidés par une évolution démographique importante, mais ont contribué aussi à faire émerger de nouveaux pôles industriels, régionaux, de l'intérieur, comme ceux de Sidi Bel Abbès et Tlemcen. Les effets sur l'espace se traduisaient alors par un recul remarquable des disparités entre littoral et intérieur. Ce volontarisme étatique déployé au niveau national, a placé l'Algérie dans une position moins critique que ses pays voisins du Maghreb où la littoralisation apparaissait comme un phénomène irréversible [Côte et Joannon, 1999]. Cette politique de rééquilibrage n'a touché néanmoins que la partie tellienne, les zones steppiques et sahariennes étant très peu intégrées dans le processus de développement industriel.

1.3.2. Insécurité et conflits internes

11La crise économique qui a frappé l'Algérie en 1986 a poussé l'État à entamer des réajustements structurels, sous les directives du FMI et de la Banque mondiale. Suite à l'instabilité causée par des conflits internes, durant la décennie 1990, les villes littorales recevaient de nouvelles vagues d'exode rural. Dans l'Ouest algérien, Oran recevait une masse importante de population fuyant les zones insécurisées. Cette population s'entassait dans les bidonvilles et quartiers d'habitat illicite, sur les marges de la ville. Parallèlement, une nouvelle politique d'aménagement voyait le jour. Elle pose la problématique de la pression sur le littoral et des déséquilibres régionaux, persistants, et propose d'introduire de nouveaux outils pour les résorber. Le nouveau dispositif, mis en place dès l'année 1988, articulait deux instruments principaux que sont le Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT) et les Schémas Régionaux d'Aménagement du Territoire (SRAT), au nombre de neuf, et orientait le rééquilibrage du territoire national. Il est complété par les Schémas Locaux et Schémas Sectoriels destinés à définir les besoins en matière d'équipements et d'infrastructures de base. Ainsi, les programmes de gestion spécifique, permettant le développement d'autres secteurs économiques hors hydrocarbures (pêche, agriculture, tourisme...etc.) [MATE, 1995].

12Cependant la mise en œuvre de ces instruments a connu plusieurs difficultés à cause de :

13la faiblesse des ressources financières, étatiques ou privées, pour couvrir les dépenses relatives à la réalisation des projets programmés ;

14La non officialisation du découpage régional, par souci du pouvoir centralisé de garder la main et par crainte de la montée des revendications régionales pouvant menacer l'unité nationale du pays. La non application du découpage préconisé a eu pour effet l'annulation d'éventuelles coopérations inter wilayas, nécessaires pour la réussite des grands projets³ ;

15La situation d'instabilité politico-économique et l'incompatibilité des moyens techniques disponibles avec les projets envisagés importants, modernes et hautement innovants, en matière d'intégration urbaine. Cette situation a alimenté un climat d'hésitation au niveau de la décision politique et freiné l'engagement de l'État dans la réalisation et le suivi de plusieurs projets. Le cas des villes nouvelles est édifiant, à cet égard. La politique des villes nouvelles, dynamiques structurantes et économiquement indépendantes, ne fut jamais appliquée, par manque de moyens financiers et techniques.

1.3.3. Amélioration des conditions sécuritaires et relance économique

16Au début des années 2000, avec l'amélioration des conditions sécuritaires et économiques, l'État a relancé divers programmes de développement, utilisant différentes formes d'aide à l'investissement et finançant une grande partie des projets sur fonds publics. De nombreux projets, alors réalisés, avaient été élaborés dans la décennie précédente. Ils visent ainsi à rattraper les retards en matière de développement. Au plan national comme au plan régional, le rythme intense de réalisation de ces projets ne fait en réalité que renforcer le poids d'artificialisation du littoral, l'érosion de ses ressources et la dégradation de ses écosystèmes, déjà fragilisés. Les multiples programmes engagés (ensembles d'habitat collectif, transferts d'eau régionaux, autoroute est-ouest, Zones d'Expansion Touristique (ZET), nouveaux ports, implantations nouvelles et/ou extensions de complexes industriels, pétrochimiques et miniers) semblent être conduits d'une manière sectorielle et non intégrée, car lancés sans véritable coordination entre les différents acteurs d'aménagement. Ces disfonctionnements reflètent le manque de planification à l'échelle régionale.

17Durant la même période, la conscience relative aux menaces sur l'environnement et les exigences de durabilité a commencé à se développer. Cette prise de conscience tardive a suivi un courant mondial de revendication de la protection de la nature qui a accordé une grande importance à la préservation des espaces littoraux, vu leur vulnérabilité. Dans ce contexte, l'Algérie a mis en place un département ministériel, chargé de coordonner les actions d'aménagement du territoire avec les impératifs de protection de l'environnement. À ce jour, ce ministère a initié plusieurs actions pour atténuer les effets de la littoralisation des espaces côtiers dont la loi littorale du 5 février 2002 et le Plan d'Aménagement Côtier (PAC) ainsi que la mise en réserve naturelle de plusieurs sites à grande valeur écologique, marins et terrestres. Néanmoins ces actions affichent un décalage par rapport aux enjeux générés par la dynamique de la littoralisation et de leurs effets à l'échelle locale.

Conclusion

32La littoralisation de l'Ouest algérien évolue, depuis quelques décennies, à un rythme soutenu. Elle se manifeste par de nouvelles formes en contradiction avec toute stratégie de développement équilibré et durable du territoire. Dès le début du siècle dernier, le littoral de l'Oranie se distinguait par son rôle d'espace charnière entre l'Europe et l'Algérie. Au service d'une économie extravertie, le littoral a pris un poids démographique et économique important, aux dépens de régions intérieures. Plus récemment on assiste à un renforcement de la littoralisation. La volonté d'exploiter au maximum les potentialités offertes par le littoral et le lancement de plusieurs projets, sur un espace déjà convoité, encouragent l'artificialisation de la côte et, par conséquent, le renforcement de son poids, par rapport aux espaces intérieures. À une échelle plus locale, l'effet de littoralisation se traduit différemment d'une zone côtière à

une autre. Mais le point commun entre les cas étudiés met en exergue des inégalités d'accès aux ressources entre les différents usagers, des problèmes environnementaux d'origine anthropique et enfin un important décalage entre les instruments de planification et de protection environnemental adoptés et les enjeux locaux et réels dans l'exploitation des ressources naturelles.

Article 2, la Littoralisation en Chine, une littoralisation à marche forcée

La littoralisation accrue de l'économie chinoise et ses conséquences Patrice Cosaert

Communication présentée au colloque franco-chinois de Guiyang (Chine), juin 2007, « *Environnement, patrimoine et développement durable* », réactualisée en février 2011.

Depuis une trentaine d'années, nous assistons à une « littoralisation » accrue des industries au profit des grands ports et des métropoles urbaines bien reliées à ceux-ci. Ce phénomène connu revêt en Chine une importance particulière pour au moins cinq raisons fondamentales :

- une grande partie de la production chinoise est destinée à l'exportation et celle-ci s'opère essentiellement par voie maritime,
- les investissements étrangers (dont font partie ceux de Hong Kong) sont réalisés principalement dans le secteur des industries exportatrices,

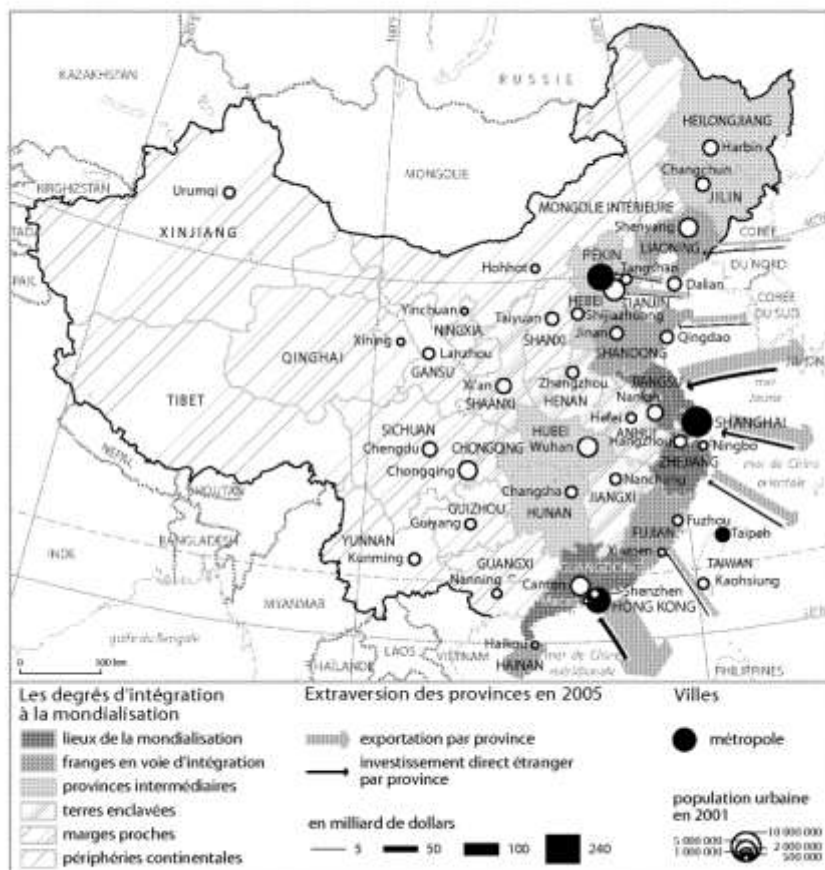
les ZES ont d'abord été implantées en position littorale puisque leur production est pour l'essentiel destinée à l'exportation. La plus importante d'entre elles, Shenzhen, a d'ailleurs généré la création d'un nouveau port qui occupe aujourd'hui le 4^e rang mondial pour le trafic conteneurisé (18,5 millions EVP₂ en 2006),

- les matières premières transformées en Chine sont de plus en plus fréquemment importées. Pour ne prendre qu'un exemple, le pays, bien qu'il demeure un important producteur de minerai de fer (4^e rang mondial), est aussi devenu le premier importateur de ce minerai au profit essentiellement d'une sidérurgie « sur l'eau », moderne et performante, qui se développe rapidement, à Shanghai en particulier. Selon les statistiques publiées par les douanes chinoises, ce sont 69 millions de tonnes de minerai qui ont été importées au cours du seul mois de janvier 2011, 48 % de plus qu'en janvier 2010 !
- enfin, par effet « boule de neige », ce sont les régions littorales, et en particulier leurs très grandes métropoles, qui absorbent une part de plus en plus grande de la production chinoise de biens et de services qui n'est pas destinée à l'exportation. Ce sont elles qui s'internationalisent à tous points de vue, comme le fait Shanghai par exemple. Selon le classement 2008 des centres d'affaires (publié par *MasterCard Worldwide Centers of Commerce Index*), cette dernière est ainsi passée en un an du 32^e au 24^e rang mondial, juste derrière Berlin. Parmi les 500 plus grandes sociétés du monde (selon le classement établi en 2006 par le magazine américain *Fortune*), 257 ont investi à Shanghai qui compte 140 gratte-ciel de plus de 100 m de haut.

10 Cette situation ne fait que se renforcer. Même la Chine du Nord-est, qui fut longtemps considérée comme la base des industries lourdes en raison de ses importants gisements de charbon, connaît aujourd'hui une évolution contrastée. Sa partie littorale (la province du Liaoning et tout spécialement le port de Dalian) enregistre un développement rapide et une diversification de ses activités (en particulier grâce aux investissements japonais et sud-coréens), alors que les centres industriels anciens de l'intérieur, basés sur le charbon et organisés en grands combinats d'État, peinent à se convertir et connaissent une évolution assez comparable à celle des « pays noirs » européens.

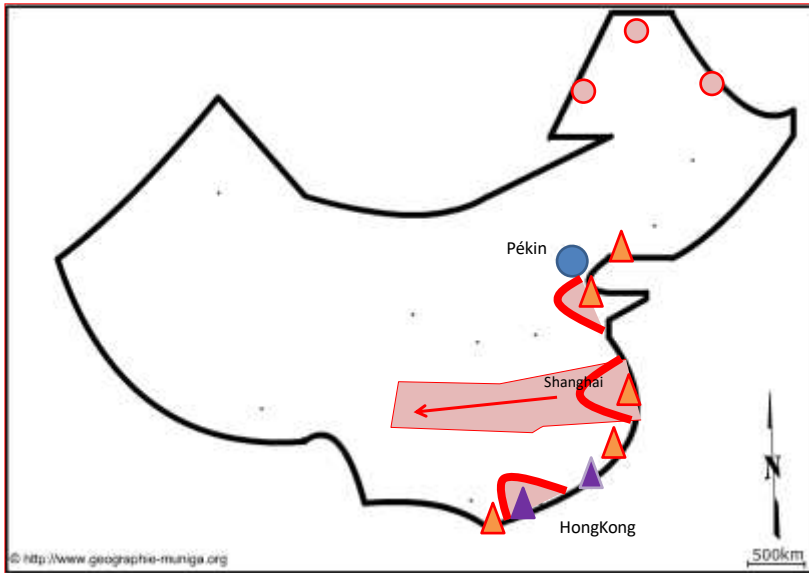
11 Les ressources énergétiques sont de moins en moins utilisées sur place et de plus en plus fréquemment expédiées vers les grandes métropoles du littoral. C'est ainsi que les autorités n'ont pas hésité à entreprendre la construction d'un gazoduc de 4 200 km de long pour assurer l'approvisionnement de Shanghai en gaz naturel à partir des importants gisements du Xinjiang qui viennent d'entrer en production. Le charbon lui-même dont les gisements considérables, répartis un peu partout sur le territoire chinois, fixaient autrefois les activités manufacturières, est maintenant pour l'essentiel brûlé dans les centrales thermiques dont la production est expédiée vers les villes et les industries du littoral par lignes à haute tension, quand ce n'est pas le charbon lui-même qui est transporté par chemin de fer (ou par voie d'eau chaque fois que cela est possible) jusqu'aux centrales géantes édifiées à proximité des grands centres portuaires...

CARTE 11. – LES RÉGIONS CHINOISES ET LEUR DEGRÉ D'INTÉGRATION AU SYSTÈME ÉCONOMIQUE MONDIAL.




D'après Thierry Saajuan (dir.), *Dictionnaire de la Chine contemporaine*, Armand Colin, Paris, 2006, p. 67-69 et X-XI.






les étapes de l'ouverture du littoral chinois



Légende :

-  Avant 1978 : un territoire chinois fermé et peu développé
- Une ouverture décidée de Pékin, par Deng Xiao Ping

Une ouverture progressive et contrôlée du littoral :

- 1980 {  ZES à proximité de HK
 ZES en lien avec la diaspora chinoise
- 1984  villes portuaires ouvertes
- 1988  régions et zones littorales ouvertes
- 1992  villes ouvertes de la vallée du Yangtsé

A partir de 1992, la quasi-totalité du territoire chinois est considéré comme ouvert

L'exemple sénégalais

Dakar et le littoral

par Papa Sakho

Dakar, la capitale du Sénégal, située à mi-chemin des 700 km de rivages, traduit la macrocéphalie urbaine sénégalaise.

En effet, bâtie à l'origine sur les hauteurs de la presqu'île du Cap Vert, elle est sortie depuis les années 1950 de ses limites coloniales (Plateau, Grand Dakar).

L'agglomération urbaine s'étend aujourd'hui sur une banlieue résidentielle et industrielle tentaculaire, couvrant près de 510 km² et empiétant sur un espace périurbain qu'elle partage avec d'autres agglomérations tout aussi dynamiques, Thiès et Mbour.

Dakar, l'histoire de la littoralisation et de la macrocéphalie du Sénégal

Le littoral est l'espace, d'étendue limitée par définition, interface entre l'océan Atlantique et l'axe routier reliant la frontière de la Mauritanie à celle de la Guinée-Bissau. Il couvre les communautés rurales immédiatement côtières des 11 départements maritimes sur les 34 que compte le Sénégal, soit quelque 10 % du territoire national.

La région côtière est sableuse et rectiligne de l'embouchure du Sénégal à la presqu'île du Cap Vert, qui est rocheuse et découpée, bordée d'îles et d'îlots (Gorée, Ngor) ; au sud, le rivage est marécageux, bordé de mangroves à l'embouchure des cours d'eau.

Le peuplement et l'organisation du littoral sénégalais procèdent de quatre systèmes de production liés à ses atouts physiques : les ressources marines à travers la pêche et l'extraction du sel, la mise en valeur agricole des Niayes, la gestion des plages par le tourisme et les échanges par les installations portuaires et industrielles.

Avant le XVII^e siècle, la traite européenne stimulait l'économie d'échanges (cuirs, ivoire, ambre, or et esclaves) au profit du littoral. L'approvisionnement des navires européens en eau et vivres contribuait à son développement. Les produits de la pêche alimentaire étaient également l'intérieur du pays par l'intermédiaire des caravanes maures (coquillages séchés du Saloum, sel du Niom) et de la Casamance, poisson séché des environs de Rufisque et de la Petite Côte. Les populations de l'hinterland côtier, affectées par les aléas climatiques et les invasions d'insectes prédateurs, migraient temporairement pour pêcher et collecter des coquillages.

Peu à peu, des pêcheurs subalpins (originaires de la vallée du Sénégal) se sont installés à Saint-Louis, pratiquant le séchage et le braisage du poisson. Les centres de pêche de Guet-Ndar à Saint-Louis, Kayar, Hann à Dakar, de la Petite côte ou de la Casamance se sont développés grâce à une forte immigration de pêcheurs d'eau douce (Subalpins du Fleuve, Niominkas du Saloum).

Au XVII^e siècle, les ports de traite se multiplient entre le Cap Vert et les « Rivières du Sud », tandis que sur la Grande côte l'établissement français de Saint-Louis concentre les échanges à l'embouchure du Sénégal. D'autres établissements fixes (Gorée, Rufisque) induisent des activités liées à la navigation et à la pêche. À partir de la fin du XVII^e siècle, la France manifeste son projet d'hégémonie territoriale ; l'économie maritime se polarise autour des établissements coloniaux et des ports de traite, tandis qu'ailleurs règne l'insécurité.

En contrepartie, la présence ou la proximité des établissements coloniaux suscitent un développement d'activités spécialisées, en

particulier à Saint-Louis (exploitation du sel, fabrication de chaux) et surtout une forte demande en produits de la pêche pour ravitailler la population croissante des comptoirs coloniaux.

Au cours du XIX^e siècle, l'abolition de la traite des esclaves profite à l'économie de traite des produits primaires destinés à alimenter l'industrie européenne. La gomme sur le fleuve Sénégal, puis l'arachide en Gambie, en moyenne Casamance et dans l'hinterland de la Petite côte deviennent le moteur de l'économie littorale. Les traitants wolofs et lébous fréquentent les ports, de Saint-Louis à la Casamance. Les traitants toucouleurs, originaires du fleuve Sénégal, niominkas et mandingues du Sud participent au cabotage entre la Gambie, le Saloum et Gorée. La pêche maritime se développe à proximité des débouchés commerciaux les plus importants : les implantations coloniales en voie d'urbanisation de Saint-Louis, Dakar, Gorée et Rufisque et les escales arachidières de la Petite côte. Le chemin de fer Dakar-Saint-Louis (terminé en 1885) facilite l'écoulement vers les escales de l'intérieur du poisson de Saint-Louis et de Rufisque.

La mise en valeur agricole des dépressions interdunaires : les Niayes de la Grande côte

Les Niayes s'étirent sur une longueur de 180 km et une largeur variant de 5 à 30 km à l'intérieur des terres. Elles constituent un milieu assez original avec ses dunes et dépressions souvent inondées par l'affleurement de la nappe phréatique et par son climat assez favorable : ce milieu n'a pas manqué d'attirer la population et de donner également à la région toute sa vocation agricole. Elles attirent des migrants nationaux provenant du bassin arachidier et des étrangers, en particulier des Guinéens.

Les Niayes sont caractérisées dans les régions de Dakar (presqu'île du Cap Vert) et Thiès (Mboro) par une présence quasi permanente de l'eau. Elles accueillent une partie importante de l'aviculture et constituent la seconde zone arboricole grâce à la production de papayes, bananes, noix de coco, vin de palme, etc. La plus grande partie de la production maraîchère et avicole est dirigée vers Dakar, Thiès, Touba, Kaolack, et vers la Mauritanie. Mboro est un important marché-relais et concentre 70 % de la production légumière de la région de Thiès, qui réalise 40 % de la production nationale.

Dans les espaces interstitiels périurbains, l'horticulture produit un gros tonnage de légumes destinés à l'approvisionnement des villes à partir du Gandiolais au nord, des Niayes de Thiès et aussi de celles de la région de Dakar, première dans la production horticole.

L'extraction minière concerne notamment les gisements de phosphates dans la région de Thiès, l'extraction du sel à Niaga (au nord de Rufisque) et au Sine, des coquillages dans le Gandiolais et de la tourbe.

Le littoral constitue 81,6 % de l'offre actuelle pour le tourisme. La région de Thiès représente plus du quart des arrivées de touristes (27 %) grâce à l'aménagement de la Petite côte.

La littoralisation* entamée il y a plus de trois siècles, accélérée par le système colonial et poursuivie après l'indépendance, se mesure aujourd'hui au poids démographique de cette bande côtière et de la puissante centralité de Dakar.

Selon les résultats des recensements de la population, le littoral concentre près de 40 % de la population totale du pays, étant passé de 1 748 384 à 4 299 487 habitants entre 1976 et 2003.

Avec un taux d'urbanisation de 70,5 %, il abrite près des 2/3 de la population urbaine sénégalaise dans quatre des plus grandes agglomérations, Thiès, Mbour, Saint-Louis et surtout l'agglomération dakaroise. La ville capitale, avec une croissance annuelle 2,96 % contre une moyenne nationale de 2,65 %, traduit la macrocéphalie urbaine du Sénégal. Avec 2 267 356 habitants, elle concentre plus de 70 % de la population urbaine du littoral, soit 53 % de la population urbaine du pays. Elle est neuf fois plus peuplée que Thiès, la seconde ville du littoral et du pays.

La métropole urbaine résulte de l'exploitation de l'effet de *sympose** du littoral dans un contexte d'abord colonial de recherche d'efficacité économique et politico-administrative, puis de mondialisation.

Le port de Dakar, construit sur une rade en eau profonde, occupe une position privilégiée dans le trafic maritime de l'Afrique de l'Ouest. En plus du trafic propre du Sénégal, il assure la desserte du Mali par la liaison ferroviaire et routière, et se positionne de plus en plus comme le port d'éclatement de la sous-région. Sa rade extérieure, sûre et bien abritée, peut accueillir des navires pouvant caler jusqu'à 20 m de tirant d'eau. Il offre des installations modernes au trafic et à l'avitaillement des bateaux : près de 60 000 m² de hangars représentant une capacité de 150 000 m³, plus de 10 km de quais dont la moitié à des profondeurs de 8 à 11 m et une quarantaine de postes pour gros navires.

Des lignes régulières de transport de marchandises sont établies entre Dakar et les principaux ports d'Afrique de l'Ouest, d'Europe de l'Ouest et du Nord, de la Méditerranée occidentale, ainsi qu'avec New York, Houston, Bangkok, Hong-Kong. Le trafic du port de Dakar, en 2005, a enregistré 8 026 000 tonnes de fret débarqué (marchandises diverses : 6 408 000 ; pétrole brut : 978 000 ; hydrocarbures raffinés : 517 000 ; produits de la mer : 124 000 tonnes) contre 2 911 000 tonnes de fret embarqué (marchandises diverses : 2 702 000 ; phosphates : 108 000 ; produits de la mer : 102 000) soit au total 10 938 000 tonnes au cours des 2 405 escales de navires, dont 1 168 de bateaux de pêche.

L'aéroport L. S. Senghor relie Dakar au reste du monde. Des vols réguliers directs desservent 42 escales, dont 19 en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale (27 à 33 liaisons aller-retour/semaine), 8 en Afrique du Nord et en Afrique orientale et australe (6 à 9 liaisons), 13 en Europe (25 à 28 liaisons) et 2 en Amérique (7 en liaisons), assurés par 22 compagnies aériennes. En 2003, l'aéroport international de Dakar a ainsi enregistré 40 935 mouvements d'aéronefs transportant 1 605 010 passagers, dont 716 841 à destination du Sénégal, 778 879 au départ et 109 290 en transit. Il a également à son actif 24 795 tonnes de fret, dont 8 529 à l'arrivée et 16 267 au départ.

Une station terrestre de télécommunications par satellite, un centre de câbles sous-marins totalisant plus de 5 000 circuits téléphoniques, un centre de télex international, deux centres émetteurs et un système par ondes décimétriques offrent la possibilité aux

usagers d'être en relation téléphonique avec 70 % des abonnés téléphoniques du monde.

Installations portuaires, aéroportuaires et de télécommunications permettent aujourd'hui à Dakar d'exercer la centralité la plus puissante. D'abord, la naissance et le renforcement des fonctions supérieures de commandement relèvent d'un legs colonial (capitale de l'Afrique-occidentale française [AOF] de 1902 à 1956) pérennisé par les nouvelles autorités politiques nationales au lendemain de l'indépendance. En effet, pendant plus d'un demi-siècle l'ancienne capitale de l'Afrique-Occidentale Française allait recevoir l'essentiel des superstructures et équipements administratifs, politiques, médicosociaux (hôpitaux, CHU...) et culturels (Institut fondamental d'Afrique noire, universités publique et privées), à vocation non seulement nationale mais ouest-africaine, africaine, voire mondiale.

Sur le plan économique, l'agglomération urbaine totalisait en 2002 à elle seule 96,6 % des entreprises industrielles (537 sur 556), 95 % des entreprises commerciales, les sièges de toutes les banques commerciales (11) et institutions financières (4) du pays. Cette situation traduit l'importance du nombre d'emplois générés : 90 % des salariés du commerce et du transport, 96 % des emplois de banque, 87 % des emplois permanents de l'industrie.

Sur le plan international, Dakar entretient des relations commerciales avec l'Afrique (12 % du volume des échanges commerciaux), l'Europe (54 %) et l'Amérique (17 %). Mais, tout en permettant la participation des acteurs aux processus d'échelle mondiale, Dakar reste une société locale. Elle compte 281 600 unités de production informelles, employant 434 200 personnes dans les branches marchandes non agricoles. En moyenne, chaque ménage dakarois tire l'ensemble ou une partie de ses revenus en dirigeant une unité de production informelle. De plus, 75 % des trajets intérieurs de marchandises ont Dakar pour origine ou destination.

De l'agglomération urbaine à la conurbation

Dans l'agglomération dakaroise se juxtaposent la ville coloniale (56 km²), une proche banlieue de classes moyennes et bourgeoises, et la banlieue qui englobe des quartiers résidentiels, populaires et des zones industrielles.

Le secteur des affaires et des services, isolé à l'extrême sud de la ville (Plateau) sur près de 5 km² se prolonge le long du littoral sud et de la presqu'île par la zone portuaire et industrielle sur la bande littorale orientale.

Les vieux quartiers péricentraux populaires de la ville coloniale (Colobane, Grand Dakar, Médina, etc.) ont été créés par l'autorité coloniale pour reloger la population indigène déguerpie du site du Plateau.

La proche banlieue des classes moyennes et bourgeoises, des quartiers résidentiels ou pavillonnaires, va du haut standing à l'habitat planifié du type SICAP, ILM et promotion immobilière privée. De taille limitée jusqu'à la fin de la période coloniale, elle a pris son essor à partir des années 1970 sous la pression démographique. Un quart des résidents se sont installés dans une période récente (depuis 5 ans au plus). Longtemps confinée à la périphérie occidentale et orientale de Grand Dakar, la banlieue occupe mainte-

