



REPUBLIQUE DU SENEGAL
UN PEUPLE-UN BUT-UNE FOI
VILLE DE BAKEL



Agence de Développement
Municipale



MAITRISE D'OEUVRE SOCIALE DANS
LE CADRE DE LA REHABILITATION DU
STADE MUNICIPAL ET DES TRAVAUX
CONFORTATIFS LA GARE ROUTIERE DE
BAKEL

ETUDE SOCIOECONOMIQUE DE LA VILLE DE BAKEL

AVRIL 2010

Tidiane SARR
Economiste-Planificateur

Sigles et Acronymes

ADM	Agence de Développement municipal
AFD	Agence Française de Développement
AGETIP	Agence d'Exécution des travaux d'Intérêt Public contre le sous-emploi
AMS	Association des Maires du Sénégal
ASC	Association Culturelle et Sportive
CEM	Collège d'Enseignement Moyen
DAT	Direction de l'Aménagement du Territoire
DGRH	Direction Générale des Ressources Hydrauliques
DSRP	Document Stratégique de Réduction de la Pauvreté
GIE	Groupement d'Intérêt Economique
GPF	Groupement de Promotion Féminine
IDA	Association Internationale pour le Développement
MOS	Maitrise d'ouvrage Sociale
ONG	Organisation Non Gouvernementale
PAC	Programme d'Appui aux Communes
PDU	Plan Directeur d'Urbanisme
PEP	Programme d'Entretien Prioritaire
PRECOL	Programme de Renforcement des Collectivités Locales
RGPH	Recensement Général de la Population et de l'Habitat
SDE	Sénégalaise Des Eaux
SENELEC	Société Nationale d'Electricité

Sommaire

Sommaire	2
Introduction	5
I Contexte et problématique de l'intervention.....	9
II. Présentation de la méthodologie d'intervention	11
III. Présentation générale de la ville	12
3.1. Données générales sur la commune	13
3.1.1. Les extensions de la commune et la gestion du foncier	20
3.1.2. Les atouts et contraintes du site	20
3.1.3. Les équipements et les infrastructures.....	23
3.2. Données démographiques.....	23
3.2.1. La répartition par quartier.....	23
3.2.2. Structures et composition de la population	25
IV. Le cadre Réglementaire et juridique.....	26
4.1. Repères historiques.....	27
4.2. Code du Domaine de l'Etat.....	27
4.3. Code de la Construction et de l'Habitat.....	28
4.4. Code de l'Urbanisme.....	28
4.5. Code de l'Environnement.....	28
4.6. Code des Collectivités locales.....	29
4.7. Les orientations du PDU.....	29
4.8. Le statut juridique du terrain-assiette du projet	30
V. Description des activités économiques	30
5.1 L'agriculture	30
5.2. L'élevage	31
5.3. L'artisanat	31
5.4. Le transport.....	33
5.5. Les activités sportives.....	35
VI. Finance communale.....	36
6.1 Evolution du budget des trois dernières années.....	36
6.2. Planification des actions prioritaires.....	39

VII. Etat des lieux de l'emprise des projets.....	40
7.1. Présentation des projets.....	40
7.1.1. La réhabilitation du stade municipal.....	41
7.1.2. Les travaux confortatifs de la gare routière.....	42
7.2. Analyse situationnelle (sociale, économique, environnementale).....	44
VIII. Dynamique partenariale dans la gestion des infrastructures.....	50
IX. Impacts socio-économiques prévisibles.....	52
X. Conclusions et recommandations.....	55
Bibliographie.....	57

Liste des Tableaux

Tableau 1: Evolution de la température de 1998 à 2008.....	16
Tableau 2: Evolution de la pluviométrie de juin à septembre.....	17

Liste des Cartes, Figures et Photos

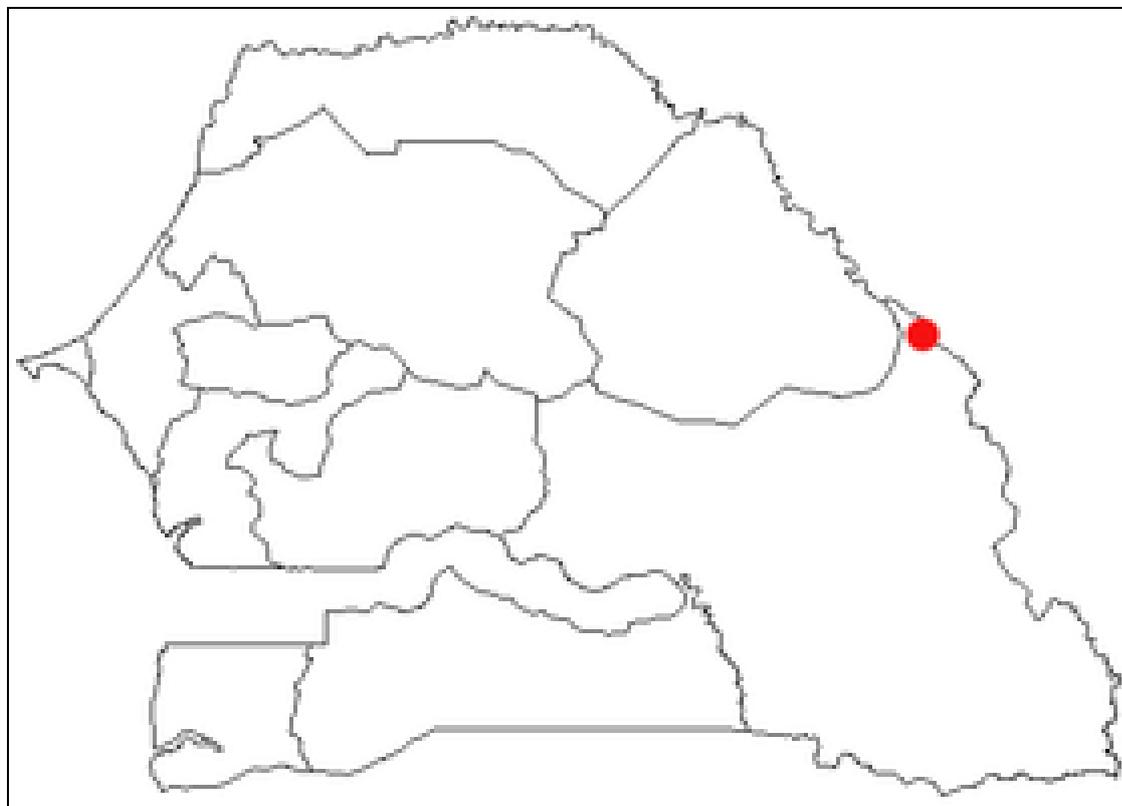
Carte 1 : Situation de la commune de Bakel dans le Sénégal.....	5
Carte 2 : Aire d'influence de Bakel.....	6
Carte 3 : Localisation de la commune de Bakel.....	14
Carte 4 : Localisation des quartiers de la ville.....	19
Carte 5 : Densité d'habitants par quartier.....	24
Figure 1 : Evolution de la température de 1998 à 2008.....	16
Figure 2 : Pyramide des âges de Bakel.....	25
Figure 3 : composition de la population de Bakel.....	26
Photo 1 et 2 : Vues du fort de Bakel.....	12
Photo 3 et 4 : modernisation du type d'habitat.....	15
Photo 5 et 6 : Des vues du fleuve Sénégal.....	18

Introduction

La zone de Bakel se trouve à plus de 600 Km de Dakar, à l'Est du Sénégal. Elle se situe à la frontière avec la Mauritanie et le Mali. Cette zone enclavée, séparée de la Mauritanie par le fleuve Sénégal, est habitée principalement par les Soninkés (groupe majoritaire). La zone de Bakel est caractérisée depuis les années 1920 par une émigration des hommes en direction de l'Europe, principalement de la France. De ce fait, les ménages dépendent des transferts migratoires pour vivre et où les infrastructures sociales (écoles, postes de santé, bureau de postes, forages, etc.) sont réalisées pour la plupart par les émigrés.

La ville est capitale départementale appartenant à la région de Tambacounda. La Commune de Bakel a été créée par la Loi **n° 60-025 du 1^{er} février 1960**. Personne morale de droit public, la commune est une collectivité locale dont l'administration et la gestion des affaires relèvent de la responsabilité et de l'autorité du Conseil Municipal et du Maire. Ils doivent assurer à l'ensemble de la population les meilleures conditions de vie possible.

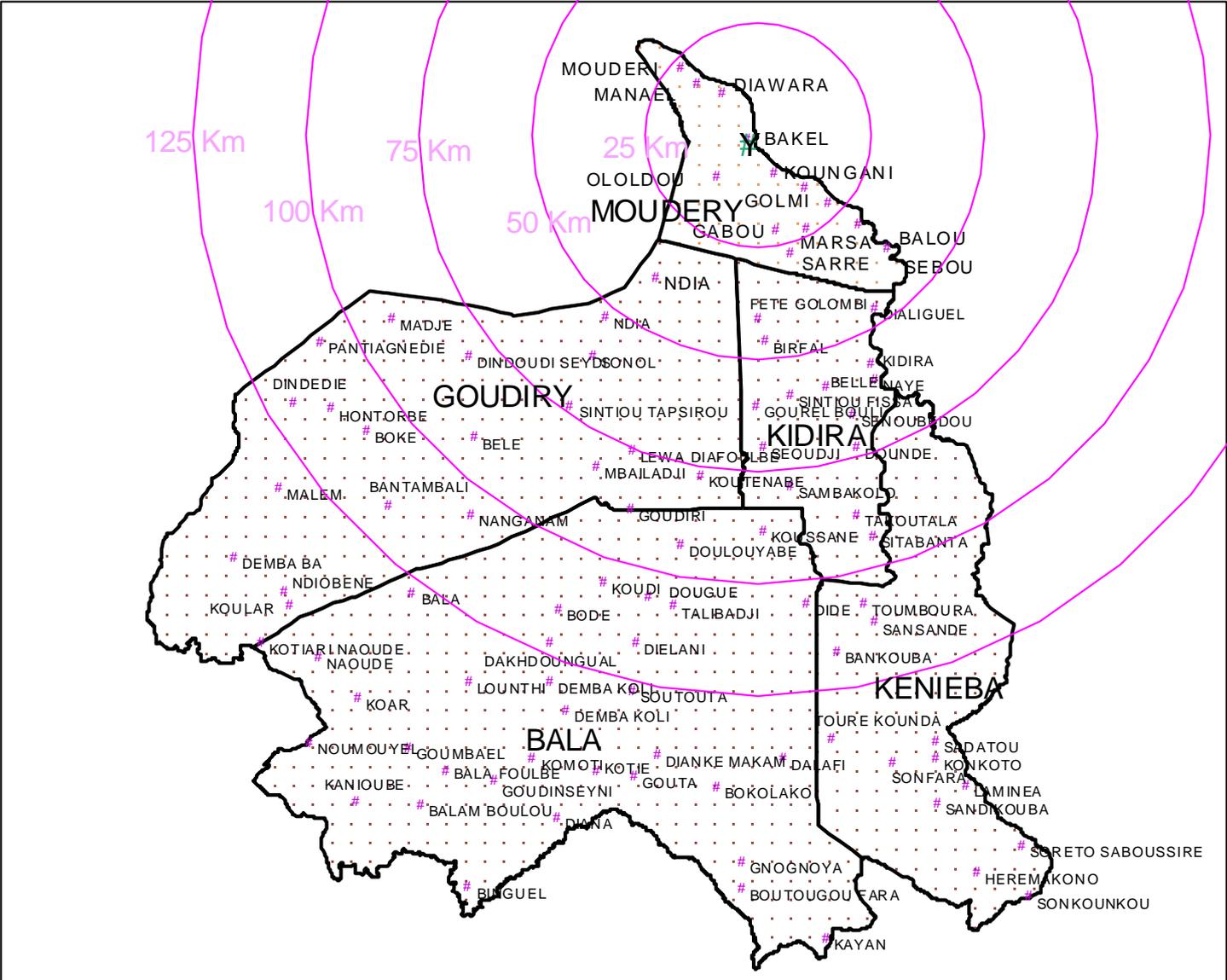
Carte 1 : Situation de la commune de Bakel dans le Sénégal



Source : DAT, 2010

En tant que capitale départementale, la ville de **Bakel** a su développer des relations dynamiques avec sa zone de polarisation (le département). Ces relations étroites font que l'essor de la ville et le développement de son arrière pays sont étroitement liés. Il est donc évident qu'on ne peut parler de **Bakel** sans pour autant tenir compte de cette aire d'influence.

Carte 2 : Aire d'influence de Bakel



Source : DAT, Réalisation, MNT-2010

Collectivité locale, enclavée et excentrée par rapport à Dakar, la commune de Bakel souffre d'un sous-équipement notoire, d'une voirie insuffisamment bitumée, d'absence d'activités à fort potentiels économiques. C'est donc pour appuyer la commune dans sa mission qui est d'assurer à l'ensemble de la population les meilleures conditions de vie possible, que l'ADM, par le biais du PRECOL a entrepris de financer les projets de réalisation d'équipements et d'infrastructures dans la ville.

La réalisation de la gare routière et du stade municipal de Bakel entre dans le cadre de ce programme. Mais, pour faire en sorte que les populations pour lesquelles les équipements sont réalisés se les approprient, une maîtrise d'ouvrage social a été commanditée parallèlement à la maîtrise d'ouvrage infrastructurelle.

Pour mener à bien cette MOS, il convient de disposer d'un état des lieux réel de la ville afin de mieux comprendre ses atouts et ses contraintes, de pouvoir identifier les sites et les acteurs y évoluant. Ce qui permettrait de mieux aborder la phase accompagnement et organisation des usagers bénéficiaires des équipements.

En outre, un important accent est mis sur l'entretien et la pérennisation des infrastructures à travers le PEP. Dans cette perspective, la commune s'est fixée comme objectif d'octroyer un pourcentage moyen de **6,3%** des recettes annuelles de la commune, défini sur la base des performances actuelles. Ce pourcentage, relativement élevé eu égard aux efforts attendus de la commune, constitue un objectif et non un engagement.

Cette étude consiste à assurer la maîtrise d'œuvre sociale dans la commune de Bakel, prélude à la construction d'un stade municipal et d'une gare routière. Elle se présente, au plan de la démarche méthodologique, comme l'expérimentation sociale de projets locaux en termes d'actions et nécessite une concertation permanente et une coordination intersectorielle des activités. Les principes qui la régissent sont le partenariat, la contractualisation, la participation active des parties prenantes, le dialogue social, etc.

L'objet de cette étude est d'aboutir par la voie de la concertation locale, regroupant l'ensemble des acteurs à l'élaboration d'un schéma de gestion et de maintenance fiable et durable organisant les acteurs de la commune de Bakel. Après une présentation de la

méthodologie mise en œuvre, du contexte et de la problématique, l'étude socioéconomique porte sur :

- La présentation générale de la ville
- Le cadre réglementaire et juridique
- La description des activités économiques de la ville
- Les finances communales
- L'Etat des lieux de l'emprise du projet
- La dynamique partenariale dans la gestion de l'infrastructure
- Les impacts socio-économiques prévisibles.

I Contexte et problématique de l'intervention

L'explosion urbaine telle qu'elle s'est manifestée au Sénégal durant ces deux dernières décennies, est à la base de nouvelles formes d'obstacles au développement. Cela s'est caractérisé par le déséquilibre persistant entre l'accroissement de la demande sociale des populations urbaines et l'insuffisance des moyens dont disposent les pouvoirs publics.

Vivre en ville, adopter un mode de vie moderne et évoluer près des centres de décision, de loisirs et d'échanges, est désormais un idéal que la majorité des personnes tentera de réaliser et de perpétuer. Cependant, le développement rapide des villes doit être accompagné d'un grand nombre d'investissements en infrastructures souvent difficiles à réaliser par les municipalités. Cela suppose la réalisation, la gestion et l'entretien d'équipements urbains au nombre desquels, on peut citer les infrastructures de transport, de sport, de santé, d'éducation, etc. mais aussi, cela suppose également que soient maîtrisées d'autres entraves telles que la gestion, la maintenance et l'entretien de ces équipements.

C'est la raison pour laquelle, parmi les difficultés les plus ardues, auxquelles les municipalités sénégalaises se trouvent actuellement confrontées figurent en bonne place la gestion et la maintenance des infrastructures.

Cela est dû à l'absence d'une véritable politique participative de gestion et de maintenance définie autour d'objectifs, sociaux, économiques et environnementaux avec une bonne définition des responsabilités pour chacun des acteurs institutionnels et non institutionnels. A cela s'ajoute la rareté des ressources, le manque de communication et d'information qui sont principalement à la base de l'inefficacité des systèmes de gestion et de l'entretien des équipements dans les centres urbains.

C'est pour lever cette contrainte que la maîtrise d'œuvre sociale est érigée en panacée quant à la meilleure gestion des infrastructures réalisées pour le compte des populations. Il s'agit de prendre toutes les dispositions utiles à l'occasion de la programmation d'un équipement pour assurer sa mise en service dès sa réception et les modalités d'exploitation adéquates. Et pour cela, une nouvelle démarche (MOS) est mise en œuvre, de commun accord avec les collectivités locales. Ainsi, tout un dispositif est

mis en place, en amont, pour promouvoir l'accès, la qualité, la maintenance et la durabilité des services sociaux de base au niveau des communes du Sénégal.

La raison est que des maires ont eu des difficultés à mettre en service des équipements, pourtant qui avaient été déclarés prioritaires, réalisés dans le cadre du PAC. La disponibilité du personnel, l'existence de matériels et mobiliers adéquats et la prise en charge des dépenses permanentes y relatives et l'adéquation de leur réalisation ont été les entraves majeures à leur mise en service.

La réalisation de ces projets intervient dans le contexte de la décentralisation qui a conféré la personnalité morale aux régions, communes et communautés rurales. La commune de Bakel, s'en voit ainsi, dotée de compétences lui permettant d'impulser le développement socioéconomique de la localité. Mais ne disposant pas de moyens suffisants pour faire face à cette responsabilité, le Conseil Municipal de Bakel a fait recours aux ressources de l'Etat central par le biais d'une contractualisation avec l'ADM dans le cadre du PRECOL.

Le présent Contrat de ville 2007-2011 s'inscrit dans le prolongement des efforts consentis conjointement par l'Etat et la commune de Bakel. Il a pour *objectifs principaux*:

- de mettre en œuvre un programme concerté d'investissements communaux, dans les domaines de compétences confiés à la commune,
- de faciliter la mobilisation de financements significatifs pour la réalisation de ces investissements et leur gestion future,
- de contribuer à l'amélioration de la gestion municipale à travers un programme concerté d'appui à la gestion

Il fixe les *engagements réciproques* des deux parties pour la réalisation de ces objectifs, en termes notamment de financement et de dispositions organisationnelles, ainsi que d'exécution des préconisations techniques et environnementales des investissements.

L'orientation prise dans ce deuxième Contrat de ville consiste à consolider les équipements et infrastructures réalisés dans le cadre du Programme d'Appui aux Communes (PAC) en faveur de la commune.

Dans cet esprit, la commune, au travers du contrat de ville prévoit :

- La réhabilitation du stade municipal : la réalisation de ce sous projet permettra un meilleur fonctionnement du stade, participera à la satisfaction de la demande très

pressante en matière d'équipements sportifs et contribuera sensiblement à l'augmentation des recettes de la commune ;

- La construction d'un complexe socio collectif avec hébergement : ce sous projet est une des grandes priorités de la commune en raison de son impact sur l'augmentation de la capacité d'hébergement et surtout de l'apport en recettes ;
- Des travaux confortatifs au niveau de la gare routière : c'est une très forte demande des autorités locales et des populations particulièrement les transporteurs. Ce besoin est confirmé par le diagnostic des auditeurs.

Le contrat de ville prévoit aussi, l'appui institutionnel à la commune par la participation au redressement de la gestion municipale.

L'effort de financement prévisionnel consenti au travers de ce deuxième contrat de ville s'élève à **244 521 000** (Deux cent quarante quatre millions cinq cent vingt et un mille) **F CFA**. Les coûts d'entretien des ouvrages sont à la charge de la commune. Celle-ci devra, au cours de l'exécution du présent contrat de ville, prendre les dispositions nécessaires pour assurer cette charge.

Dans le cadre de cette présente étude, les projets retenus sont la construction du stade municipal de Bakel et la réhabilitation de la gare routière. Ces projets couvrent un coût global de 90 millions et consistent, d'une part, à édifier sur le site de l'actuel terrain municipal, un complexe sportif multifonctionnel disposant de toutes les commodités et d'autre part de réhabiliter la gare routière en y réalisant plusieurs aménagements et constructions visant à améliorer le cadre de vie et à prendre en compte les activités (commerce, mécanique, restauration,...) qui se déroulent dans cet espace mixte.

II. Présentation de la méthodologie d'intervention

L'étude comporte les phases suivantes :

1. Une phase de collecte de données : Il s'agit d'une prise de connaissance des données disponibles. Ces informations sont à croiser avec la réalité de terrain issue des :

- Interviews semi structurées
- Entretiens
- Echanges

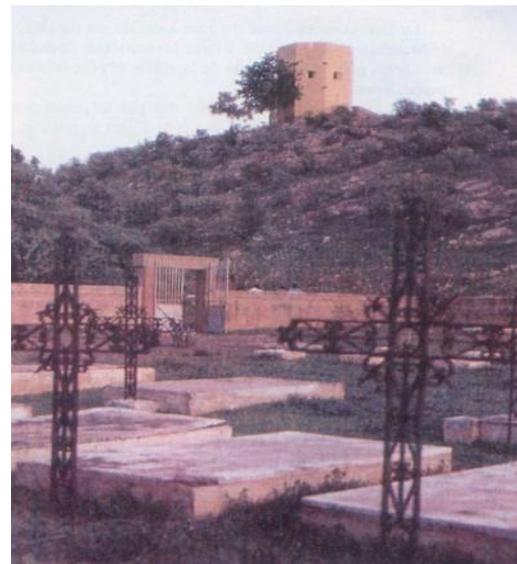
2. Une phase de diagnostic qui permettra d'établir l'historique, l'état des lieux voire le bilan ponctuel de la situation en matière de gestion des équipements.
3. Une phase qui consistera en la détermination et en l'analyse des scénarios de gestion et de maintenance envisageables par équipement partant des objectifs assignés aux futurs équipements et tenant compte des contraintes et des opportunités
4. phase de restitution et de validation des scénarios

III. Présentation générale de la ville

Située à 705 km de Dakar et à 243 km de la ville de Tambacounda, aux confins du Sénégal, de la Mauritanie et du Mali la ville de Bakel est érigée le long du fleuve Sénégal. Cette ville est située à la porte du Sahel mauritanien, en limite de zone désertique et subit de plein fouet le changement climatique. La chaleur y est accablante douze mois sur douze et l'activité économique y est réduite au minimum.

Du passé de cette ville, reste un patrimoine historique important. C'est le cas par exemple du Fort Faidherbe, du nom du gouverneur colonial qui le fit construire sur les ruines d'un fortin datant de 1714 pour protéger le commerce fluvial des attaques maures et du Jihad de El Hadj Omar Tall, le guerrier toucouleur.

Photo 1 et 2 : Vues du fort de Bakel



Source : www.soninkara.com

On y rencontre également un bâtiment appelé le "pavillon René Caillé", du nom du célèbre explorateur français du début du XIXe siècle qui y résida lors de son périple vers Tombouctou.

Aujourd'hui, Bakel chef-lieu du département du même nom, appartient à la région de Tambacounda. Ancienne escale fluviale, la ville est localisée sur un système de collines rocheuses autour desquelles s'est organisée toute la trame urbaine. De nos jours, elle connaît un dynamisme nouveau avec les émigrés qui tentent d'appuyer le développement de la zone.

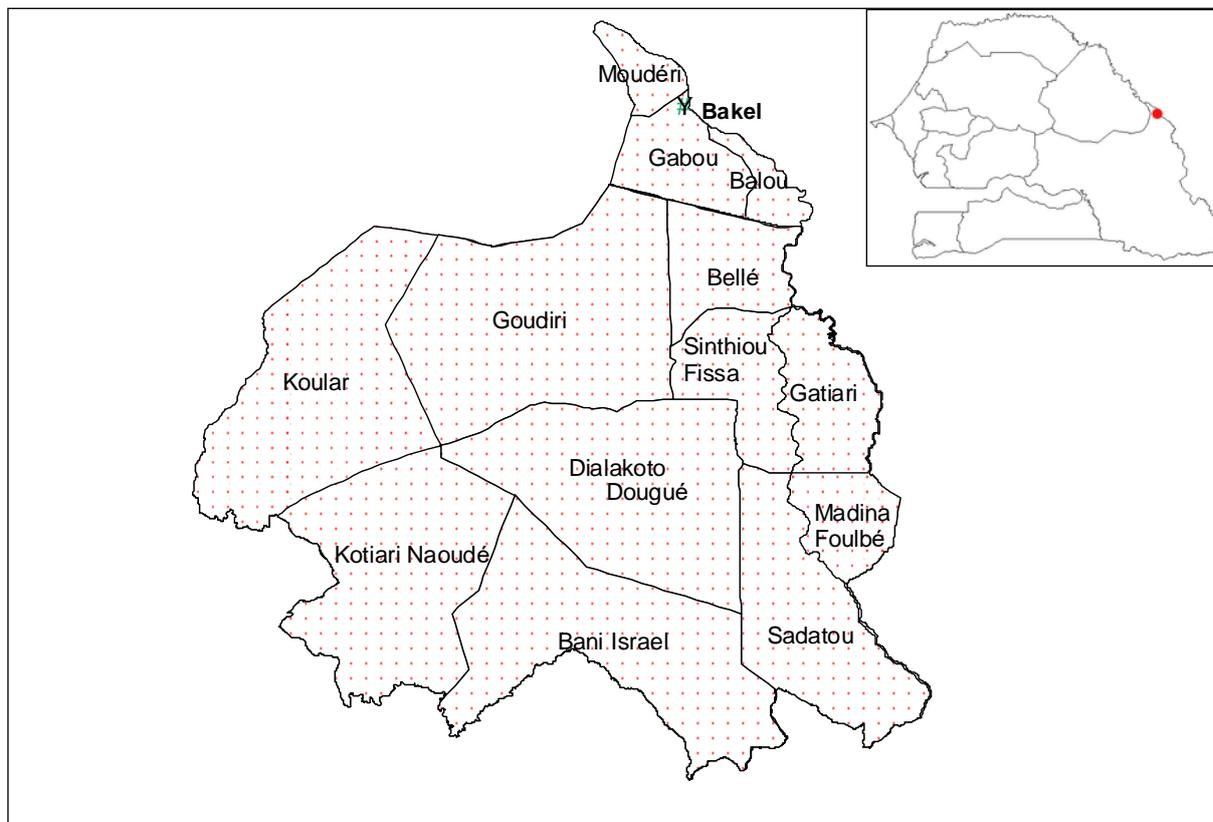
3.1. Données générales sur la commune

La ville de Bakel est située entre 12° 27' 23 de longitude Ouest et 14° 54' 2' de latitude Nord. Elle couvre officiellement une superficie moyenne de 400 hectares pour 14349 habitants en 2008, soit une densité moyenne de 318 habitants par hectare. Situé à l'Est du Sénégal, le département de Bakel est limité par :

- la région de Saint-Louis au Nord,
- le Mali et la Mauritanie à l'Est,
- le département de Tambacounda à l'Ouest,
- le département de Kédougou au Sud,

La commune de Bakel qui a une superficie de 4 km² est limitée à l'est par le fleuve, à l'ouest par la communauté rurale de Gabou, au sud par celle de Balou et au nord par celle de Goudiry. C'est une commune qui se trouve dans une position géographique très stratégique mais qui tarde à se développer malgré ses potentialités énormes.

Carte 3 : Localisation de la commune de Bakel



Source : DAT, Réalisation MNT, 2010

- La ville est construite le long du fleuve Sénégal qui la sépare de la République islamique de Mauritanie. La structure urbaine révèle donc une linéarité, caractéristique principale des villes fluviales qui ont tendance à s'étendre le long des berges du fleuve. Ville frontalière, l'extension de la ville ne peut se faire que vers une direction d'où une perte progressive de la centralité des équipements qui se révèlent dans le relatif éloignement de ces derniers par rapport aux nouvelles installations.
- Le type d'habitat est constitué à plus de 55% de bâtiments en dur, souvent en terrasse ou tôles ondulées. Les parcelles dépassent 200m² à l'exception des zones d'extension où le caractère semi-rural confère un habitat de type concession, disposant de plusieurs bâtiments occupés par au moins deux ménages. Les constructions en banco se sont considérablement réduites et laissent place à des constructions en béton qui sont souvent l'œuvre de travailleurs émigrés.

Photo 3 et 4 : modernisation du type d'habitat



Source : Maîtrise d'œuvre sociale Bakel, avril 2010

Aspects historiques : pendant le 19^{ème} siècle, dans les efforts de conquête militaire, les colonisateurs ont dû implanter le long des voies de communication des Forts et des postes de commandement. Ces installations dotées de garnisons avaient pour fonction, d'une part, de faciliter la pénétration militaire du territoire et du continent africain en général, d'autre part, d'assurer le contrôle du territoire conquis et la maîtrise de son système économique.

La ville de Bakel doit ainsi sa création à celle d'un poste militaire. Si ce site originel répondait aux exigences militaires et de protection contre les inondations à l'époque de la création du poste, aujourd'hui le site d'extension apparaît comme une contrainte à l'urbanisation. Les dépressions inondables à l'Ouest, au Sud et à l'Est vers le fleuve et les élévations rocheuses au Sud limitent ainsi la ville dans sa croissance. Bakel constitue après St Louis et Gorée, la plus ancienne ville du Sénégal. De par sa position géographique et la présence de l'armée coloniale, elle s'est imposée comme une des premières escales fluviales lors du commerce de traite grâce au rôle essentiel que jouait le fleuve. Ceci a permis à Bakel d'être un pôle économique qui a étendu son influence dans la sous région surtout dans l'espace Kayes et Séhilibabi qui sont devenus des régions. A l'image de ces deux métropoles, Bakel veut devenir une ville à vocation régionale car réunissant tous les atouts.

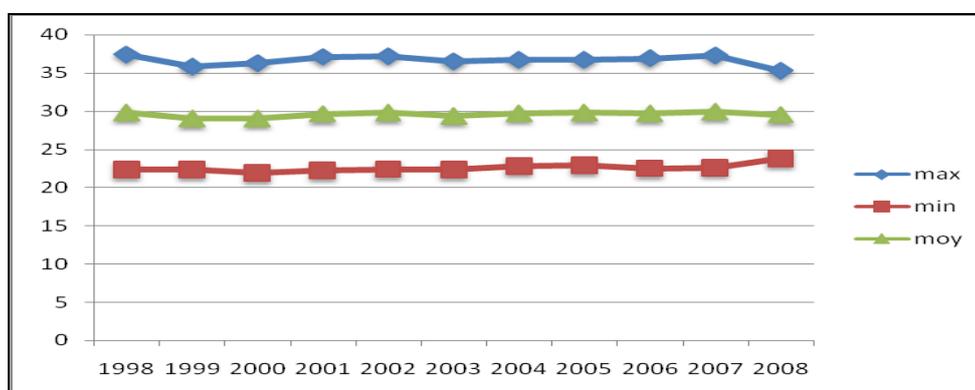
Bakel est située le long du fleuve Sénégal, au milieu de buttes rocheuses. Trois grandes unités géomorphologiques recouvrent le territoire du département : les plateaux du continental terminal (correspondant aux 2/3 Ouest du département), la zone de socle (correspondant au tiers Est du Département) et les alluvions des vallées du Sénégal et de la Falémé (à la frontière Est du Département). Ces grandes unités déterminent de façon très nette les potentialités de mise en valeur du département.

- De type soudano-sahélien, le climat de la région se caractérise par des températures moyennes élevées d'avril à juillet (35-40° C en moyenne), une saison sèche de novembre à mai et une saison des pluies (juin à octobre). Les précipitations se situent en moyenne entre 400 et 600 mm par an. De l'avis des populations, il n'y a plus de démarcation nette entre les saisons. Il fait chaud toute l'année parce qu'il ne pleut plus et la terre n'a plus d'eau. L'adage local disait qu'un bon hivernage, avec des pluies abondantes, préfigure une bonne saison froide. À la chaleur continue se sont ajoutés les vents de sable venus de Mauritanie qui balayent la zone, notamment à partir du mois de mars. Ces vents causent des maux d'yeux de plus en plus fréquents et d'autres maladies qui s'attaquent aux personnes et aux animaux.

Tableau 1: Evolution de la température de 1998 à 2008

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
max	37.4	35.8	36.3	37.1	37.2	36.5	36.7	36.7	36.9	37.3	35.3
Min	22.3	22.3	21.9	22.2	22.4	22.3	22.8	22.9	22.5	22.6	23.8
moy	29.85	29.05	29.1	29.65	29.8	29.4	29.75	29.8	29.7	29.95	29.55

Figure 1 : Evolution de la température de 1998 à 2008



Source : Station météorologique de Tambacounda, 2008

- La principale eau de surface dans la zone est le fleuve Sénégal qui a servi, pendant longtemps de voie de navigation entre le Sénégal et le Mali pour le transport de marchandises, notamment du sel et des épices qui étaient vendus dans les villages soninkés. Le fleuve n'est plus navigable depuis plus de 20 ans du fait de la réduction de sa profondeur due à l'ensablement. Ce phénomène est observé depuis les années 1970 et explique que certains endroits du fleuve soient traversables à gué voire à pied durant les mois de Mars-Avril. Ce faisant, le manque de fosses pérennes est devenue une contrainte majeure pour les cultures irriguées de contre-saison sèche, empêchant ainsi toute possibilité de double culture. Les pêcheries et les captures ont beaucoup diminué. Les autres eaux de surface qui existent comprennent les mares et les marigots, dont certains sont tributaires du fleuve pour leur remplissage. Ce remplissage offrait l'opportunité aux poissons de se reproduire dans ces affluents et défluent ; ceci rendait ces cours d'eau poissonneux et permettait les activités de pêche collective en saison sèche. Les mares et marigots célèbres, qui étaient ciblés par cette activité de grande mobilisation des jeunes et des adultes, sont : Locande xoore, Locande tugunne, Maani Jeeri, Maani Walo, Tagandatte, Niauxalen xaare, Sengete, Kofe, Basam, Gorolu et Woofu. Cependant, au cours des 20 dernières années, bon nombre de ces mares ne se remplissent plus correctement et certains s'assèchent en année de mauvaise pluviométrie avant l'hivernage.

Évolution de la pluviométrie

L'activité pluvieuse de la campagne 2008/2009 a été caractérisée par une répartition satisfaisante dans l'espace et dans le temps avec des intensités de pluies moyennes dans l'ensemble. Ce qui est favorable aux cultures surtout céréalières. Le prolongement de l'hivernage jusqu' à la deuxième décade du mois d'octobre a permis aux cultures comme le riz de boucler leur cycle.

Tableau 2: Evolution de la pluviométrie de juin à septembre

	Mm	Nbj	mm	njb	mm	njb	mm	njb	mm	njb
Bala	0,7	1	942,4	54	943,1	55	630,8	40	312,3	15
Goudiry	5,7	1	690,2	54	695,9	55	578,9	41	117	14
Kidira	9,5	1	734,2	48	743,7	49	528	46	215,7	3
Kenieba	0	0	752,5	44	752,5	44	545	46	207,5	2
Diawara	0	0	557,7	34	557,7	34	690	32	32,3	2
Bakel	0	0	589,4	37	589,4	37	643,2	35	53,82	2

Source : Situation Economique et Sociale de la région de Tambacounda 2008

La présence du fleuve : un élément fondamental

Aussi bien pour le territoire que pour les hommes, la présence du fleuve est un élément fondamental. Il conditionne bien des activités traditionnelles et l'organisation spatiale du territoire. C'est ce qui fait dire que «la seule présence du fleuve Sénégal comme dans le cas du Nil pour l'Egypte, constitue le facteur de toute la vie des populations ».

La zone inondable a joué un rôle important dans l'équilibre vivrier et commercial avec ses cultures de décrue. Son association avec les cultures de diéri sous pluie, la pêche et l'élevage traditionnel constitue le gage d'une autosuffisance alimentaire pour les populations.

Pourtant depuis quelques années, l'équilibre entre les possibilités naturelles de l'environnement et les besoins de la population, s'est trouvé profondément perturbé par des facteurs climatiques défavorables. Cela a eu pour conséquence la baisse de production aussi bien dans le diéri que dans la zone d'inondation et la diminution du cheptel. L'économie urbaine a par ailleurs pris un coup sérieux du au fait de ces facteurs.

Photo 5 et 6 : Des vues du fleuve Sénégal

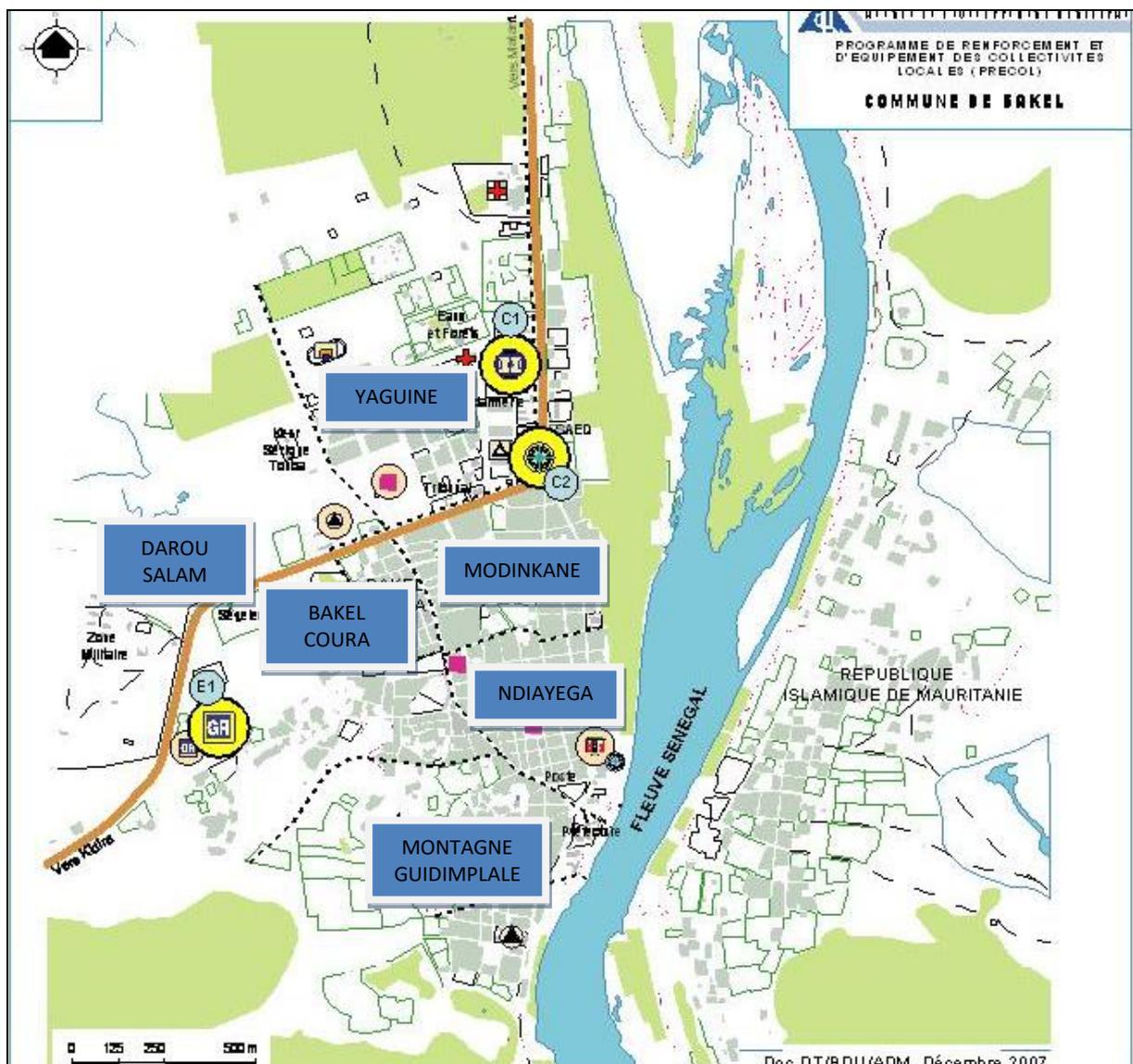


Source : www.soninkara.com

- On note 6 quartiers officiellement reconnu dans la commune avec une population très diversifiée. Il s'agit de :

- Ndiayga 1-2-et 3
- Yaguiné
- Modinkané
- Bakel coura
- Darou salam
- Guiding palé

Carte 4 : Localisation des quartiers de la ville



3.1.1. Les extensions de la commune et la gestion du foncier

Des extensions ont été réalisées en 2005 et 2009. Malgré cela, la commune a fait une demande d'extension auprès des autorités compétentes pour l'élargir jusqu'au niveau du carrefour. Ce qui dénote une reprise du dynamisme de la ville où chaque bakelois ayant les moyens financiers voudrait posséder une maison.

Faisant face aux conséquences multiples liées aux bouleversements administratifs, sociaux et économiques, la commune de Bakel demeure plus ou moins fidèle et attachée à son héritage social notamment par rapport à l'aspect lié à la gestion du foncier et à la tenure de celui-ci. Il faut noter, de facto, que le droit coutumier (traditionnel) demeure en vigueur et reconnu comme légitime pour les détenteurs et utilisateurs des espaces agricoles et pastoraux.

Encore faut-il ajouter que le régime de l'ethnie Soninké est extrêmement rigide et est plus rigoureux que celui des minorités peulhs et maures de la commune. Dans beaucoup de cas, l'on constate que les systèmes de tenure foncière répondent davantage à une logique vitale de faire prévaloir les droits de propriété qu'à une volonté réelle d'utiliser cette ressource de manière efficiente à des fins économiques.

Les modes de faire valoir, quant à eux, sont le plus souvent en rapport avec le système de tenure foncière qui obéit aux règles de droit coutumier. Mais il faut souligner toutefois que le mode de faire valoir dominant est direct en ce sens que l'exploitation et l'utilisation du foncier se font par les tenants de titre de droit et d'usage.

3.1.2. Les atouts et contraintes du site

L'analyse des atouts et contraintes du site permet d'identifier les éléments du milieu susceptibles de constituer des avantages ou des inconvénients au développement socioéconomiques de la ville. Il s'agit ici d'abord de répertorier les potentialités offertes par le milieu ensuite de procéder à l'identification des contraintes aux actions de développement.

La commune de Bakel dispose d'un ensemble d'atouts liés dont les plus importants sont : sa localisation qui en fait une ville frontalière stratégique, le dynamisme de sa population fortement marquée par la migration, l'aptitude des sols aux fondations et le potentiel agricole des terres de culture.

- **La localisation frontalière qui en fait un carrefour stratégique**

Située à 705 km de Dakar et à 243 km de la ville de Tambacounda, aux confins du Sénégal, de la Mauritanie et du Mali la ville de Bakel est érigée le long du fleuve Sénégal. La commune de Bakel dispose de deux pôles d'attraction exerçant des forces centripètes dans de multiples secteurs faisant souvent fi des limites des terroirs villageois et subvertissant les limites géographiques communales. Elle ne peut que se prévaloir de cet atout majeur pouvant permettre à terme le déclenchement d'une dynamique de développement de nature à stimuler, encore plus fortement les évolutions socioculturelles et économiques en cours. Aujourd'hui, les autorités locales et étatiques, les populations et les acteurs du développement s'engagent fortement pour repositionner Bakel dans le rôle qu'elle a naguère occupée ; c'est-à-dire un pôle de développement régional et compte tenu de sa position géographique, comme plaque tournante dans la sous région.

- **Le dynamisme de la population fortement marquée par l'émigration**

La ville de Bakel fait partie des plus grandes pourvoyeuses d'émigrés du pays. En effet, selon le RGPH 2002, plus de 60% des familles ont au moins un de leur membre à l'étranger. Ces milliers d'émigrés participent de façon soutenue au développement de la localité. Ainsi, les cadres de Bakel se mobilisent pour le développement de leur localité. Ils ont dévoilé, à cet effet, un important programme de construction de routes pour désenclaver leur département. Ils interpellent l'Etat, la diaspora et les populations locales. La Convention des cadres de Bakel propose l'injection d'une enveloppe de 30 milliards de FCFA pour désenclaver leur localité. Cette somme servirait à la construction de pistes de production pour assurer la fluidité des déplacements

- **le potentiel agricole des terres**

Les lieux de culture en hivernage se situent sur les hautes terres (Jeeri) et sur les berges du fleuve. Le Jeeri était aussi un lieu d'élevage et comprend une variété de sols qui va des sols argileux aux sols sablonneux en passant par les sols sablo argileux. Les céréales, notamment le sorgho à panicules lâches, le maïs sont cultivées sur les sols argileux tandis que l'arachide, exclusivement cultivée par les femmes, se pratique sur les sols

sablonneux. Ces terres ont un fort potentiel agricole et ne demandent qu'à être mieux aménagées pour booster l'agriculture dans la zone.

Contraintes

Dans un contexte socio économique marqué par la faiblesse des ressources et l'impact de la poussée démographique sur l'offre d'emploi, il y a nécessité de promouvoir des stratégies et mécanismes opérationnels qui seront des solutions pour endiguer la pauvreté qui commence à se manifester. Le chômage, la pauvreté et le sous-emploi constituent de véritables problèmes pour les populations surtout les jeunes de la ville de Bakel. Face à la poussée démographique, la ville ne dispose pas de structure pouvant assurer d'une manière durable des emplois. Par ailleurs, la valeur ajoutée produite par les activités économiques est très faible pour pouvoir les réinvestir dans des secteurs porteurs de croissance.

Il a été noté l'absence d'assainissement de type collectif. En effet, Bakel est bâtie sur un site à caractère rocailleux qui ne laisse pas infiltrer l'eau. Avec l'occupation irrégulière des points de passage naturels, les eaux de pluie transforment en borborygmes certaines parties de la ville et créent des inondations. Par ailleurs, la voirie urbaine est caractérisée par l'absence de voie bitumée et un état défectueux du réseau routier. Par ailleurs, comme ville cosmopolite, Bakel connaît le phénomène de l'urbanisation spontanée, favorisée par des flux de migrations. Cette situation pose des problèmes d'évacuation des eaux pluviales, favorise la dégradation de la voirie urbaine et une forte pression sur le foncier.

Les contraintes majeures identifiées sont :

- 1) La faiblesse des capacités financières et administratives de l'institution communale ;
- 2) La détérioration du cadre de vie par la récurrence des inondations ;
- 3) L'insuffisance des équipements et des infrastructures économiques et socio éducatives ;
- 4) L'inexistence d'un réseau et d'infrastructures de transport adéquats ;
- 5) La faible prise en charge des besoins en formation technique des acteurs

3.1.3. Les équipements et les infrastructures

- La commune de Bakel compte trois(3) écoles primaires, un collège et un Lycée en construction depuis 2004. Mais il faudra noter que les travaux se sont arrêtés depuis longtemps.
- Une gare routière officielle est à noter dans Bakel ; cependant il existe deux(2) à trois(3) gares routières implantées dans la commune (le Dandé Mayo, Garage Niokolo, gare routière de Yaguine)
- Trois(3) postes de santé et un centre de santé (district).
- Trois (3) marchés.

En ce qui concerne les infrastructures :

- une route nationale (rn1) et des routes secondaires latéritiques à l'intérieur de la commune.
- un réseau d'adduction d'eau potable (SDE)
- un réseau d'électricité (SENELEC)

3.2. Données démographiques

En 2008, selon les résultats de l'ANSD, la ville de Bakel avait une population de 14349 habitants dont 7495 hommes et 6945 femmes. Le taux d'accroissement est légèrement inférieur à la moyenne nationale de 2,9% car il se situe aux alentours de 2,4%. Ceci s'explique par le fort dynamisme du mouvement migratoire qui donne un solde migratoire négatif pour la zone. Néanmoins, entre le RGPH de 1988 et les estimations 2008, la population de la ville a pratiquement doublé. Cette population, dont la jeunesse est l'une des caractéristiques principales, est inégalement répartie dans l'espace urbain et est de composition très hétérogène.

3.2.1. La répartition par quartier

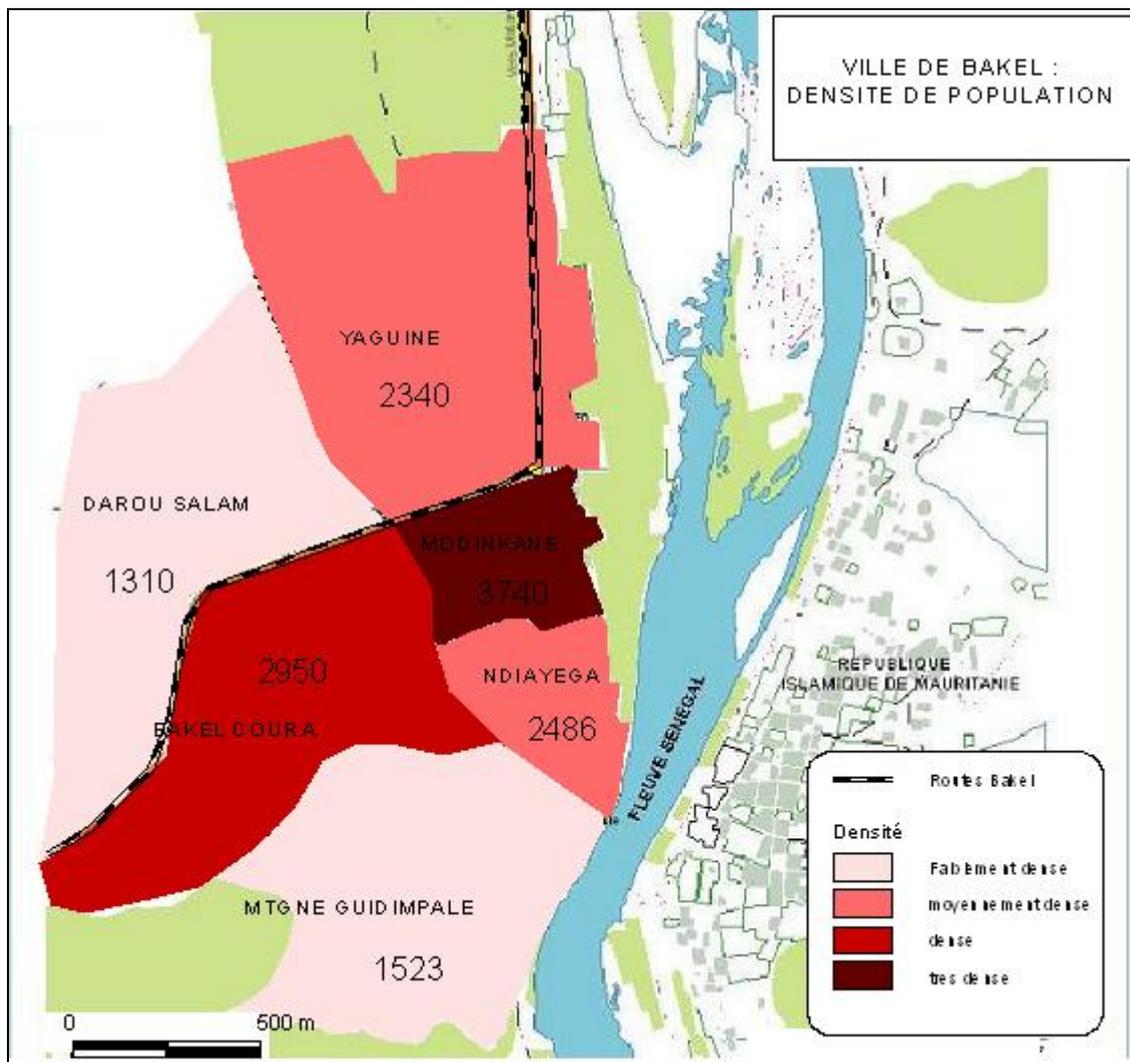
Le territoire communal est subdivisé en six (6) principaux quartiers, qui sont installés le long du fleuve et sur l'axe routier venant de Matam et allant vers Kidira. Ainsi du Nord au Sud, on rencontre les quartiers de :

- Yaguine qui abrite la gendarmerie et la SAED, entre autres services,
- Modinkane et Bakel Coura limite yaguine au Sud et sont les quartiers centraux ;
- Ndiayega située plus au Sud abrite la Préfecture ;

- Darou Salam situé à l'Ouest et Montagne Guidampale sur la route de Kidira abritent les zones d'extension de la commune, car ne bordant pas le fleuve dans leur partie occidentale.

La répartition de la population par quartier montre que les quartiers les plus anciens et les plus centraux sont les plus peuplés. L'analyse de la carte permet de voir que les densités y sont les plus élevées et l'habitat plus regroupé.

Carte 5 : Densité d'habitants par quartier

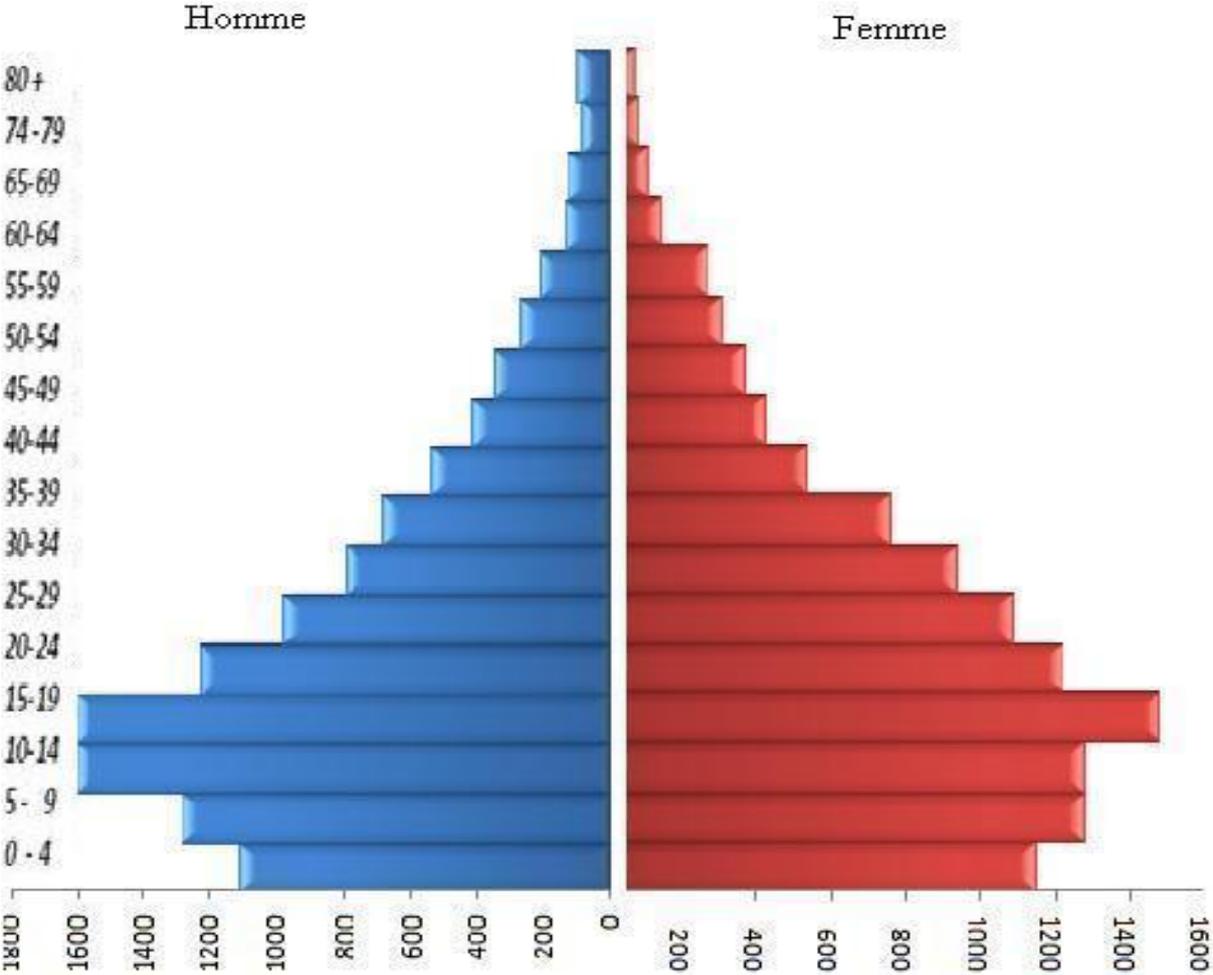


Source : DAT, Réalisation MNT, 2010

3.2.2. Structures et composition de la population

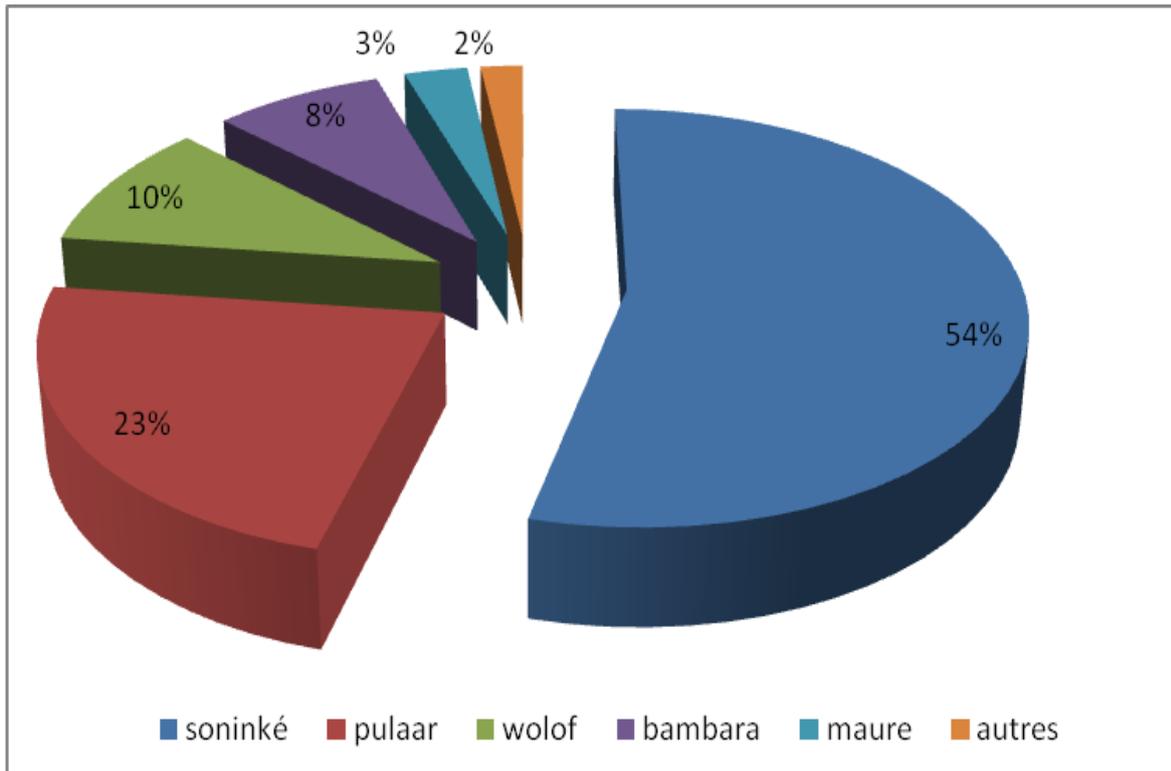
C'est une population marquée par la prédominance des jeunes de moins de 18 ans qui représentent un taux global de l'ordre de 40% de la population. Ce taux devient beaucoup plus élevé quand la palette d'âge est élargie pour contenir des classes d'âges comprises entre 15 et 24 ans. Pour ce même éventail, le taux serait de l'ordre de 61.6% de la population totale, ce qui dénote l'immense potentiel humain de la commune ; potentiel qui constitue un atout de taille lors de la mise en œuvre des chantiers communaux.

Figure 2 : Pyramide des âges de Bakel



S'agissant d'une commune à dominance Sarakholé qui représente plus de 54% de la population, où la sédentarisation a précédé l'institution municipale, l'on observe encore au niveau de cet espace communal des localités maures et peuls, transhumants dont certaines continuent à se déplacer durant une période de l'année à la recherche des pâturages pour leur cheptel. On y trouve également des wolofs et des bambaras.

Figure 3 : composition de la population de Bakel



IV. Le cadre Réglementaire et juridique

Les processus de déconcentration et de décentralisation ont conduit à la configuration actuelle de l'administration territoriale au Sénégal. En effet, les structures déconcentrées de l'Etat sont représentées dans la région par la Gouvernance, dans le département par la Préfecture, dans l'arrondissement par la Sous-Préfecture et dans les villages par les chefs de village. Alors que la décentralisation confère la personnalité morale et l'autonomie financière à toutes les collectivités locales (région-commune-communauté rurale).

4.1. Repères historiques

Le processus de réforme de l'administration territoriale a connu plusieurs étapes:

- la loi de 1960 portant élargissement du statut de commune de plein exercice à toutes les communes mixtes du pays ;

- la loi 66-64 du 30 juin 1966 portant code de l'administration communale : texte de référence unifiant les différentes lois régissant l'institution communale » ;

- la loi 72-25 du 19 avril 1972 portant réforme de l'administration territoriale et locale crée les communautés rurales dont la gestion est confiée aux sous-préfets ;

- les lois 90-35 et 90-57 du 08 octobre 1990 portant respectivement modification du Code de l'administration communale et prise en main de la gestion des communautés rurales par les conseils ruraux ;

- les lois 96-06 et 96-07 portant respectivement, érection de la région en collectivité locale dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière et transfert de neuf domaines de compétences.

Aujourd'hui, la commune est compétente en matière d'urbanisme et d'habitat. Elle élabore les termes de références des plans directeurs d'urbanisme (PDU), des Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU), des plans d'urbanisme de détail (PUD), des zones d'aménagement concertée (ZAC), de rénovation et de remembrement (ZRR). Elle procède à la mise en place de programmes de lotissements, soit pour les extensions, soit pour la restructuration des noyaux anciens, la délivrance de permis de construire, d'accords préalables, de certificats d'urbanisme et de permis de démolir. Toutefois, la coordination de toutes les études et programmes qui se déroulent dans l'espace de la collectivité relève de l'Agence Régionale de Développement.

Cependant, ces compétences sont applicables grâce à un cadre législatif articulé autour de différents codes et textes réglementaires en vigueur.

4.2. Code du Domaine de l'Etat

La loi n° 76-66 du 02 juillet 1976 (et son décret d'application) portant code du domaine de l'Etat a codifié la réglementation domaniale. Elle permet une meilleure administration des domaines privé et public et la réalisation de projets d'utilité publique en favorisant les investissements. Ce Code stipule en son article 2 : « le

domaine public et le domaine privé de l'Etat s'entendent de tous les biens et droits mobiliers et immobiliers qui appartiennent à l'Etat. »

Le Code du Domaine de l'Etat permet d'acheter ou d'exproprier des titres fonciers privés pour constituer l'assiette de projets d'utilité publique.

4.3. Code de la Construction et de l'Habitat

Plusieurs textes législatifs ont été adoptés pour réglementer les procédures de production de logement. Ces différentes lois et décrets, du fait de leur disparité et de leur mauvaise interprétation, connaissent beaucoup de limites. Ainsi, l'Etat a initié un Code de la Construction et de l'Habitat afin d'harmoniser toute la réglementation en la matière et de prendre en compte toutes les mesures de sécurité et de gestion du secteur.

4.4. Code de l'Urbanisme

L'Etat du Sénégal, par la loi 88-05 du 20 juin 1988 a adopté le nouveau code de l'urbanisme, après abrogation de la loi 66-42 du 27 juillet 1966. Ce nouveau Code répond plus aux réalités actuelles en complétant et/ou en modifiant certaines dispositions de l'ancien code.

Le Code de l'Urbanisme s'articule autour de cinq livres qui traitent :

- des règles générales de planification urbaine ;

- de la préemption et des réserves foncières ;

- des organismes d'exécution ;

- des règles relatives à l'acte de construire ;

- du contrôle et des sanctions.

4.5. Code de l'Environnement

La loi 83-05 du 28 janvier 1983 portant Code de l'Environnement a été adoptée pour servir de cadre juridique pour une bonne gestion de l'environnement au Sénégal. Toutefois, cette loi ne répondant pas aux exigences d'une prise en compte effective des principes fondamentaux de la protection de l'environnement, sera revue et actualisée. C'est le nouveau Code de l'Environnement promulguée par la loi 2001-01 du 15 janvier 2001. Le décret 2001-283 en constitue la partie réglementaire.

Le nouveau code devant servir de texte de base s'articule autour :

- de la mise en œuvre des principes et mesures importantes de l'Agenda 21 des Nations Unies ;
- du transfert des compétences de gestion des ressources naturelles et de l'environnement aux collectivités locales ;
- de l'adoption de nouveaux plans stratégiques (Plan National d'Actions pour l'Environnement et Plan d'Actions Forestier du Sénégal, notamment) ;
- du Code de l'hygiène ;
- du Code forestier.

4.6. Code des Collectivités locales

Les lois 96-06 et 96-07 du 22 mars 1996, portant respectivement Code des Collectivités Locales et transfert de compétences aux collectivités locales, achèvent le processus de décentralisation déjà entamé depuis l'indépendance.

Les compétences en matière d'urbanisme et d'aménagement urbain sont dévolues aux régions, communes et communautés rurales. Ces dernières sont compétentes pour la délivrance de certains documents d'urbanisme tels que les permis de construire, de démolir.

Toutefois, l'Etat est chargé d'exécuter les équipements publics nationaux, d'appuyer la recherche de financements et d'approuver les plans d'urbanisme élaborés par les collectivités locales.

4.7. Les orientations du PDU

La ville dispose d'un PDU dont les objectifs s'articulent autour de trois points fondamentaux :

- lever les contraintes physiques à l'expansion urbaine de la ville
- permettre à la ville de disposer du potentiel foncier nécessaire à la satisfaction de la demande en logement et en infrastructure et équipement
- créer des zones d'activités économiques permettant de dynamiser l'économie urbaine.

Cependant, des contraintes fondamentales freinent encore l'application effective des ce Plan Cadre soubassement de toute action de développement socioéconomique au niveau du centre urbain.

4.8. Le statut juridique du terrain-assiette du projet

Les sites qui font l'objet de cette présente étude sont localisés dans le périmètre communal et appartiennent au patrimoine communal. La gare routière se situe au Sud dans le quartier de Bakel Coura tandis que le stade est localisé dans le quartier de Yaguine au Nord.

Les terrains ne font l'objet d'aucune action juridique et leur réhabilitation n'engendre aucun déplacement de population.

V. Description des activités économiques

Dominée essentiellement par l'agriculture vivrière et un élevage de prestige qui constituent incontestablement la base de survie sur laquelle repose l'économie communale, les activités économiques exercées par les populations locales se caractérisent par une précarité extrême.

Les autres secteurs d'activités sont, quant à eux, exercés par des couches marginalisées et permettent une valeur ajoutée notamment au niveau des deux gros bourgs Soninké de forte densité démographique. Par conséquent, le secteur primaire reste le seul pourvoyeur d'emplois et de revenus et constitue par la même occasion la cheville ouvrière de l'économie communale

5.1 L'agriculture

Pratiquée de manière traditionnelle avec des moyens rudimentaires, et laissée à la merci des aléas climatiques, cette activité semble davantage destinée à la satisfaction des besoins immédiats que la réalisation de revenus. Avec une base très fragile et l'absence de toute intensification à quelque niveau que ce soit, l'agriculture de cette commune

n'est décidément pas placée dans une perspective commerciale, encore moins destinée à impulser une dynamique économique à l'échelle communale.

La place importante que tient l'agriculture au niveau d'une ville comme Bakel est caractéristique de la structure profondément rurale qui continue à être celle de ce centre. Cette part du primaire est encore accrue. L'agriculture touche donc en réalité environ 80% de la population.

Bakel, en dépit de son statut de commune reste une zone semi- rurale. Son attractivité est, d'ailleurs liée à ce cadre de vie qu'elle offre, et son développement s'est donc fait dans ce sens.

5.2. L'élevage

Occupant la seconde place sur l'échelle des activités communales, l'élevage contribue efficacement à la constitution des revenus des ménages et partant l'amélioration des conditions de vie. Du fait de multiples avantages découlant de l'exercice de cette activité, les pasteurs locaux envisagent l'introduction de nouveaux intrants et l'intensification du secteur à condition que les infrastructures de soutien soient mises en place. Le gros des effectifs des pasteurs est issu des ethnies peulhs et maures. Cela ne veut pas dire pour autant que la communauté Soninké ne pratique pas l'élevage, encore moins qu'elle en est privée. Les grosses possessions à l'échelle communale sont enregistrées chez cette communauté.

5.3. L'artisanat

Dans l'analyse de la structure socioprofessionnelle, nous avons vu que l'artisanat occupe aussi une place importante dans l'économie urbaine et l'apparition d'une certaine différenciation entre activités, voire l'amorce d'une spécialisation professionnelle. Il en résulte, aussi que les artisans qui ne sont déjà pas nombreux sont en plus sous-employés. L'artisanat lié à une activité de transformation ne joue encore qu'un rôle économique faible à cause aussi de la faible demande locale. L'activité du bâtiment se caractérise par sa discontinuité et l'inorganisation de la profession. Si l'industrie de la confection semble connaître une certaine prospérité, les autres activités sont insignifiantes. Il faut cependant noter que l'artisanat producteur de services, pléthorique en ce qui concerne la mécanique-auto, connaît des avancées significatives.

On distingue quatre sortes d'artisanat à Bakel :

- **L'artisanat de production**

Par artisanat de production, l'on désigne généralement l'ensemble des travailleurs dont l'activité principale consiste à transformer des matières premières ou des produits semi-finis pour obtenir des biens destinés à la consommation intermédiaire ou finale. A Bakel, l'artisanat de production reste un grand pourvoyeur de biens aux ménages, à côté de l'industrie moderne. Les armuriers, les menuisiers, les fabricants d'objets ou de produits, les brasseuses font partie de cette catégorie.

- **L'artisanat d'art**

Ici on reconnaît les peintres, les calligraphes, les sculpteurs, les teinturiers essentiellement. Cette catégorie d'artisans contribue généralement à l'expression culturelle de leur peuple.

- **L'artisanat de construction**

A l'instar d'autres villes africaines, le problème du logement à Bakel est une grande préoccupation. D'où l'importance des briquetiers, des carreleurs, des maçons, des charpentiers, des électriciens d'installation, etc.

- **L'artisanat de service**

On y distingue deux types de services : les services personnels et les services matériels d'entretien de réparation et de maintenance.

- Les services personnels : on y classe la garde de bébé, le gardiennage et les laveurs d'engins à deux roues) ; les coiffeurs, les barbiers, les cireurs, les serveurs de bar, etc.,
- Les services matériels d'entretien, de réparation et de maintenance. Ce sont les mécaniciens, les horlogers, les tailleurs et autres réparateurs de télévision.

5.4. Le transport

Les voies d'entrée et de sortie que constituent la route et le fleuve ont de tous temps favorisé la circulation des hommes et des biens à Bakel et des courants commerciaux à longue distance, entre d'une part la zone la commune et les zones rurales et entre la commune et les pays voisins : mauritanien, Mali d'autre part.

L'activité des transports a été, jusqu'à l'heure actuelle, essentiellement liée, dans le sens des « entrées », aux exigences en ravitaillement de la ville et des villages, dans le sens des « sorties », à la commercialisation des produits locaux.

Le transport-voyageurs a connu assez rapidement une certaine fortune, et ceci grâce aux liaisons qui continuent à être maintenues en permanence entre Bakel et les autres zones du département voire de la région.

Le développement du centre Bakel est étroitement lié à celui des transports. La modernisation de la ville exige l'acheminement de tonnages de plus en plus importants de ciment, de fer à béton, de tôle, de bois, etc. Or ces matériaux sont grevés de frais de transport particulièrement assez lourds.

FOCUS SUR LA GARE ROUTIERE

Au mois de janvier 2010, 31 véhicules de 7 places

Mouvement journalier (louma, gabou)

Provenance de :

Kidira : 14

Tamba : 09

Gabou : 20

Fouta : 30

Pour les journées ordinaires

On enregistre les départs de :

10 véhicules /jour vers Kidira

05 véhicules /jour vers Tamba

10 véhicules /jour vers Fouta

09 véhicules/jour vers Gabou

Plus 15 véhicules /jour vers Dakar

Chaque véhicule qui part de la gare routière

750 F pour les 7 places

1000 F pour les minicars

Il faut noter que en plus de cette somme chaque chauffeur verse une somme pour l'amicale des chauffeurs et qui permet de faire face aux frais de fonctionnement y compris l'indemnité des chefs de garage et des coxeurs

Cette somme représente environ 200.000 F à 250.000 F par mois

Par rapport aux destinations, la gare routière de Bakel dessert environ quatre (80) village (voir tableau ci-dessous).

Zones polarisées par la gare routière de Bakel				
Tourimé - 7 km	Samba-Gouro - 15 km	Yaféra - 22 km	Galadi - 27 km	Serouga - 32 km
Béma - 8 km	Samba Couro - 15 km	Ouloum Baba - 22 km	Kadiel - 27 km	Cérouka - 32 km
Moribougou - 8 km	Médina Sanba Gouro - 15 km	Séno Mamadou Pinda - 21 km	Gangel Mama Dinba - 27 km	Tchabourli - 32 km
Koungani - 8 km	Médina Samba Souro - 15 km	Gabou - 21 km	Ourou Mboulel - 27 km	Séno Malik Ali - 32 km
Touabo - 9 km	Medina Samba Gouro - 15 km	Sira - 20 km	Aroudou - 26 km	Séno Gouro - 32 km
Gounia - 9 km	Yélingara - 15 km	Gourel Seliki - 19 km	Sanba Kontayé - 26 km	Babongoulou - 31 km
Ololdou - 10 km	Tata Batchili - 14 km	Oundou Baba - 19 km	Ngabou - 26 km	Niangana Tiédel - 31 km
Bordé - 11 km	Manaél - 14 km	Diawora - 18 km	Diokdou - 26 km	Ganguel Maka - 31 km
Tourimé - 7 km	Kahé - 14 km	Diawara - 18 km	Gourel Mandiou - 26 km	Aourou - 31 km
Béma - 8 km	Diabal - 13 km	Diaouara - 18 km	Kawal - 24 km	Gandé - 31 km
Moribougou - 8 km	Golmi - 13 km	Boulibani - 18 km	Kaoual - 24	Yassiné Laké - 30 km
Koungani - 8 km	Débi - 13 km	Gourel Dialoubé - 18 km	Moudéri - 23 km	Niangana Kolel - 30 km
Touabo - 9 km	Alalévy - 12 km	Guétié - 17 km	Tsiololo - 23 km	Sénoyel - 29 km
Tuabo - 9 km	Alalévi - 12 km	Saboussiré - 17 km	Lonbol - 23 km	Tianiato - 29 km
Gounia - 9 km	Alaléri - 12 km	Namandéri - 16 km	Bondji - 23 km	Tianialo - 29 km
Ololdou - 10 km	Mail - 12 km	Alana - 16 km	Bondji Bokar Demba - 23 km	Séno Dinba Sali - 28 km
Bordé - 11 km Koréra - 6 km	Diakoulané - 11 km Mortuabo - 7 km	Sambakouro - 15 km	Marsa - 22 km	Sarré - 27 km

5.5. Les activités sportives

Le stade est la seule aire de jeux aménagée pour les matchs de football (navétanes) et il pourrait accueillir les grandes manifestations socio culturelles.

La réhabilitation du stade permet de répondre à une forte demande des autorités municipales, des populations et particulièrement les jeunes. La Commune disposera d'un équipement socio collectif plus fonctionnel capable d'accueillir des compétitions de navétanes et championnats régionaux.

Onze associations sportives et culturelles sont répertoriées dans la commune. Chacune d'elle regroupe en moyenne une soixantaine de membres ; ce qui justifie le besoin de créer ce stade multifonctionnel pour le grand bonheur de la jeunesse de Bakel.

Les différentes ASC sont :

- ASC LIONCEAU
- ASC SANDA
- ASC RENNAISANCE
- ASC DENTAL
- ASC KILLE
- ASC FALEME
- ASC DIAMBAR
- ASC DIOLIBA
- ASC BENIFICA
- ASC BADALA

Focus sur le Stade Municipal

Les informations suivantes nous ont été données

Il y a 11 équipes pour le championnat chaque équipe joue au mois 5 matchs par ce qu'il y a 2 poules.

Soit 55 **matchs environ**

Chaque match enregistre entre 300 et 400 personnes. A l'occasion des finales on a le double des personnes

En plus du championnat il y a 2 tournois et la coupe du Maire

Au total on peut avoir entre 70 et 80 matchs, les tickets d'entrée tournent entre 100 F et 300 F CFA selon l'âge

VI. Finance communale

Très réduites et aléatoires en terme de recouvrement, les ressources financières communales sont largement fonction du niveau d'équipement et de développement de la commune. Ainsi plus il y a d'équipements publics, davantage il y aura des recettes, et par conséquent, moins sera grande la précarité de l'institution communale et son incapacité à assumer son rôle, sa mission de services publics. Malgré l'évolution toute récente de ses ressources financières, la commune demeure littéralement dépendante des subventions de la tutelle.

Les ressources financières proviennent de deux sources principales : impôts et taxes ordinaires dont principalement, les taxes de stationnement, sur les activités économiques et commerciales et sur le droit d'exploitation des potentialités naturelles, et les subventions de la tutelle administrative.

6.1 Evolution du budget des trois dernières années

Les recettes ordinaires hors excédent reporté connaissent une évolution erratique sur la période 1997 à 2002. (cf. rapport d'audit actualisé). Cette situation est favorisée par un manque de rigueur dans le recouvrement des impôts locaux et également par le faible niveau des ristournes reversées par l'Etat. Par contre la tendance s'est nettement améliorée sur la période 2003 à 2006.

L'évolution des dépenses de fonctionnement a été maîtrisée durant la période notamment en ce qui concerne la masse salariale qui est restée en deçà de la limite de 40 % à ne pas dépasser.

La Commune dispose de marges de manœuvre financières conséquentes qui lui permettent de contracter de nouveaux engagements financiers dans le cadre du Contrat de ville 2007-2011.

Cependant, des efforts de recensement et de recouvrement restent à mener sur les taxes sur l'occupation du domaine et la publicité.

Par ailleurs, au plan organisationnel la commune a entrepris une réorganisation de ses services suivant les recommandations du contrat de ville et un secrétariat municipal est mis en place pour superviser tous les services sous l'autorité hiérarchique du maire.

La commune semble entretenir des relations satisfaisantes avec la Perception municipale car la transmission des informations financières (comptes de gestion, situation financière de la commune) se fait régulièrement.

Au titre des services rendus, la Commune a mis l'accent au cours des dernières années sur :

- (1) L'entretien des édifices publics et de la voirie ;
- (2) L'entretien des équipements socio éducatifs ;
- (3) L'entretien des équipements marchands (abattoirs, campement, fourrière) ;
- (4) Le nettoyage du marché ;
- (5) L'éradication de dépôts sauvages ;
- (6) La réhabilitation de logement mis en location ;

Globalement, il découle de l'actualisation des audits organisationnel et financier que la Commune de Bakel doit mettre en œuvre les actions suivantes : 1) une mobilisation accrue de ses ressources ; 2) une amélioration de sa gestion ; 3) un assainissement de ses finances.

Pour chacun de ces groupes d'actions ciblées, il sera mis en œuvre des mesures d'accompagnement dans le cadre du PAM. L'ensemble de ces mesures d'accompagnement se chiffre à 23 100 000 FCFA.

- **Evolution des Recettes courantes**

Les efforts exigés de la commune, en matière de mobilisation de ressources restent dans une fourchette d'évolution en ce qui concerne les recettes ordinaires de près de 6 % sur la période 2007 à 2011. La tendance d'évolution des recettes constatées depuis le premier contrat de ville va se maintenir et se consolider. Sur cette base les différents postes de recettes connaîtront la répartition suivante par rapport aux ressources globales attendues :

- Impôts locaux 30 % (fiscalité directe locale et ristournes) ;

- Recettes des équipements marchands 31 % (marchés, gare routière et loyers) ;
- Taxes municipales 20 % (taxes eau, électricité, ODP, etc.)
- Autres recettes 19 % (divers + fonds de dotation).

- **Evolution des Dépenses de gestion**

Au niveau des dépenses ordinaires des mesures drastiques devront être prises en ce qui concerne la rubrique "Autres dépenses" qui regroupe les produits pharmaceutiques, les participations et les subventions. Leur évolution doit rester dans une limite de 1 %. Sur cette base, les différents postes de dépenses devront être stabilisés respectivement à hauteur de :

- pour les frais de personnel 33 % ;
- pour l'eau, l'électricité, le téléphone 6 % ;
- pour les autres dépenses 52 % (divers, carburant, subventions, entretien, fournitures et petits matériels);
- pour le PEP 9 %.

En structure, les frais de personnel représentent 33% des dépenses de gestion et donc le deuxième poste le plus important. Rapporté aux recettes courantes, ce poste représente, en moyenne 31 % sur la période 2007 à 2011.

Le dernier poste regroupe « l'eau, l'électricité, le téléphone » ainsi que le PEP et correspond à 15 % des dépenses de gestion dont 6 % pour l'eau, l'électricité et le téléphone » et 9 % pour le PEP. Rapporté aux recettes courantes sur la période 2007-2011, les dépenses relatives au PEP représentent 8 %.

- **Evolution de l'épargne de gestion**

Représentant dans le Tableau de bord, en moyenne 11 % des recettes courantes sur la période du contrat de ville, l'épargne de gestion permet à la commune de couvrir les engagements du PAC et du PRECOL, tout en dégagant une épargne nette de 9 % en moyenne sur la même période donnant à la commune la possibilité de prendre en charge d'autres investissements sur ressources propres.

6.2. Planification des actions prioritaires

La maîtrise d'ouvrage communale quand elle est bien exercée, constitue une possibilité pour les communes d'impulser une dynamique de développement dans leur espace, ainsi qu'un moyen pour elles d'y asseoir les règles de bonne gouvernance et de gestion transparente. Ceci ne peut être possible qu'à travers la mise en œuvre de stratégies consensuelles concourant à renforcer les Collectivités locales et leur donnant la possibilité de manager durablement la cité ou les affaires de la cité.

Depuis la réforme constitutionnelle de mars 1996 et la promulgation de la loi de la décentralisation, le Sénégal a ainsi choisi la voie de la décentralisation comme une stratégie de responsabilisation devant permettre à terme un développement endogène des Collectivités locales sur les plans économique, social, sanitaire, éducatif, culturel et sportif.

Or, la commune ne peut véritablement jouer ce rôle de moteur du développement local qu'à travers l'appropriation par les maîtres d'ouvrages des stratégies et textes de lois qui régissent la décentralisation. Ces stratégies et textes de lois définissent les différentes possibilités données aux communes d'exercer leur maîtrise d'ouvrage dans les domaines où des compétences leur sont transférées. Aussi espérons-nous à travers la présente étude doter la commune de Bakel d'informations et d'outils lui permettant de mieux impulser une dynamique de développement local avec la participation effective des populations et des partenaires au développement.

- **Le PEP**

Le Programme d'Entretien Prioritaire (PEP) complète les actions déjà entreprises par la commune. Il correspond aux besoins identifiés au cours de l'audit, notamment ceux relatifs à :

- l'entretien de la voirie revêtue et non revêtue;
- l'entretien du réseau éclairage Public ;
- le curage et la réhabilitation des ouvrages d'art ;
- le curage de la dépression de Modingané;

- l'entretien des bâtiments administratifs communaux ;
- l'entretien des équipements de santé et scolaires ;
- l'entretien des équipements socio collectifs
- l'entretien des équipements marchands (marchés, abattoirs, gare routière) ;
- l'entretien de la place de l'Indépendance
- la collecte et le ramassage des ordures ménagères (actions ponctuelles de nettoyage et non services réguliers de ramassage des ordures ménagères).

Les actions proposées pour le PEP sont estimées à 9 000 000 FCFA pour la première année du contrat et à 13 500 000 FCFA pour la quatrième année du contrat de ville.

Au total 44 300 000 FCFA seront dépensés pour la durée du contrat de ville avec un pourcentage moyen de 6,20 % des recettes annuelles de la commune, défini sur la base des performances actuelles.

Ce pourcentage que l'audit a permis de déterminer est relativement élevé eu égard aux efforts attendus par ailleurs de la commune Il constitue un objectif et non un engagement. Le minimum contractuel des dépenses à affecter au PEP est fixé à 4%, 5%, 6% et 7% des recettes ordinaires respectivement de la première à la quatrième année du contrat de ville.

VII. Etat des lieux de l'emprise des projets

L'état des lieux de l'emprise du projet permet de faire une présentation détaillée des projets et des différents aménagements qui y sont faits. Il permet aussi de présenter la conception technique proposée en fonction des contraintes identifiées.

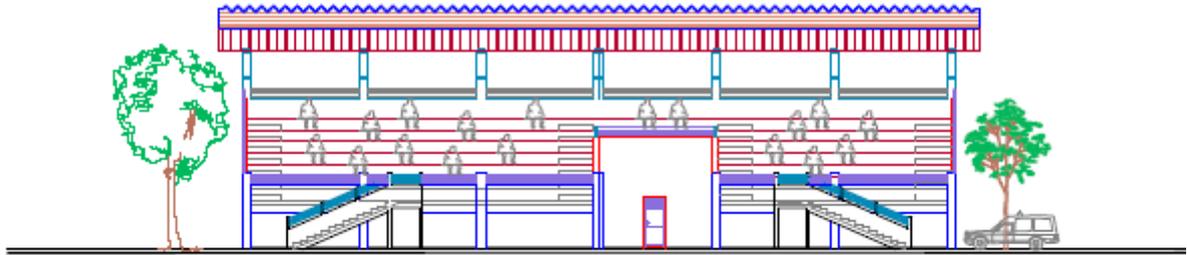
7.1. Présentation des projets

Les projets consistent à la réhabilitation du stade municipal et aux travaux confortatifs de la gare routière. Ces travaux entrent dans le cadre du PRECOL et devrait permettre à la ville d'impulser le développement socioéconomique.

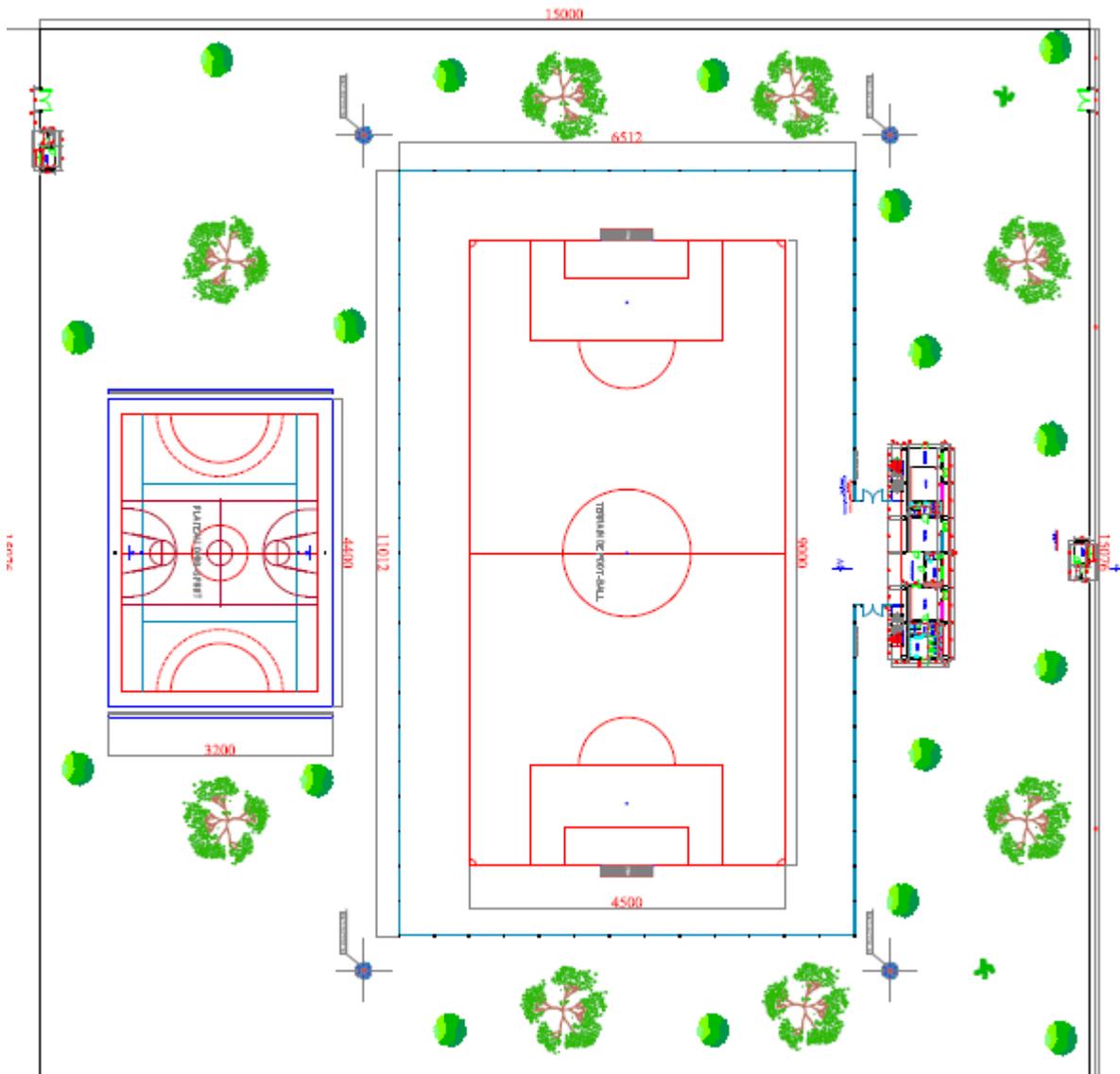
7.1.1. La réhabilitation du stade municipal

Fiche du projet

2.1	Localisation	Yaguiné
2.2	Objectifs	Le stade est la seule aire de jeux aménagée pour les matchs de football (navétanes) et il pourrait accueillir les grandes manifestations socio culturelles. La réhabilitation du stade permet de répondre à une forte demande des autorités municipales, des populations et particulièrement les jeunes. La Commune disposera d'un équipement socio collectif plus fonctionnel capable d'accueillir des compétitions de navétanes et championnats régionaux.
2.3	Consistance des Travaux	Réhabilitation du mur clôture Construction de guichets Aménagement de l'aire de jeux avec barrières de sécurité et équipements. Aménagement et couverture de tribune de 300 à 400 places avec vestiaires et toilettes Aménagement de terrains multifonctionnels et équipements Construction de toilettes pour spectateurs Installation de projecteurs
3. JUSTIFICATIONS		
3.1	Degré de Priorité	Inscrit au PIP du SDAU Oui x Vote du Conseil Municipal Oui x Numéro délibération..... date
3.2	Bénéficiaire direct ou usagers	Les usagers La commune et son hinterland
3.3	Impacts sociaux	L'impact social est jugé satisfaisant
3.4	Analyse économique/Financière	Justification économique de l'infrastructure ou de l'équipement Rentable T.R.I. : Non applicable
3.5	Impact sur l'environnement	Impact environnemental et social positif majeur : analyse environnementale
4. Etat de préparation		
4.1	Etudes antérieures	Néant
4.2	Consultations des bénéficiaires directs ou usagers	Durant l'identification des projets
5 Contraintes d'exécution		
5.1	Disponibilité du site	Situation foncière : site disponible
5.2	Déplacements éventuels de populations	Déplacement temporaire : non
6 Données d'Exécution		
6.1	Délais d'exécution	Durée des études : 6 mois Durée des travaux : 12 mois
6.2	Date probable de démarrage des travaux	Phase 1
7. COÛTS		80 773 000 FCFA
7.1	Etudes et suivi des travaux 10%	7 000 000
7.2	Travaux et équipements	70 000 000
7.3	Maîtrise d'ouvrage délégué 5,4 %	3 773 000
7.4	Coût total	80 773 000
8. Gestion de l'Ouvrage		
8.1	Mode de Gestion	Les études relatives à la MOI seront confiées au MOD qui les mènera en parallèle aux études techniques. Le financement de la MOS est prévu dans le PAM (voir contrat de ville)
8.2	Entretien (Charges Récurrentes)	Estimation budget de l'entretien: 3% par année soit 2 100 000 F CFA par année après la réception définitive : Prise en charge par la commune



STAGE CONCEPT OF BASKETBALL COURT

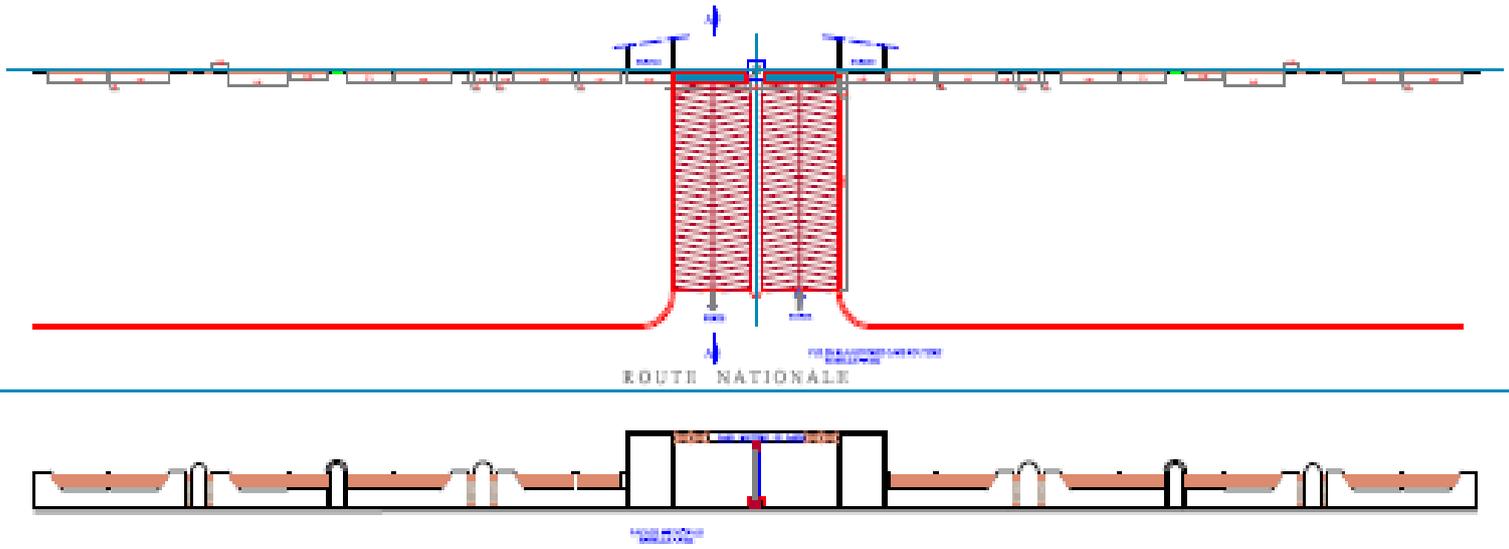
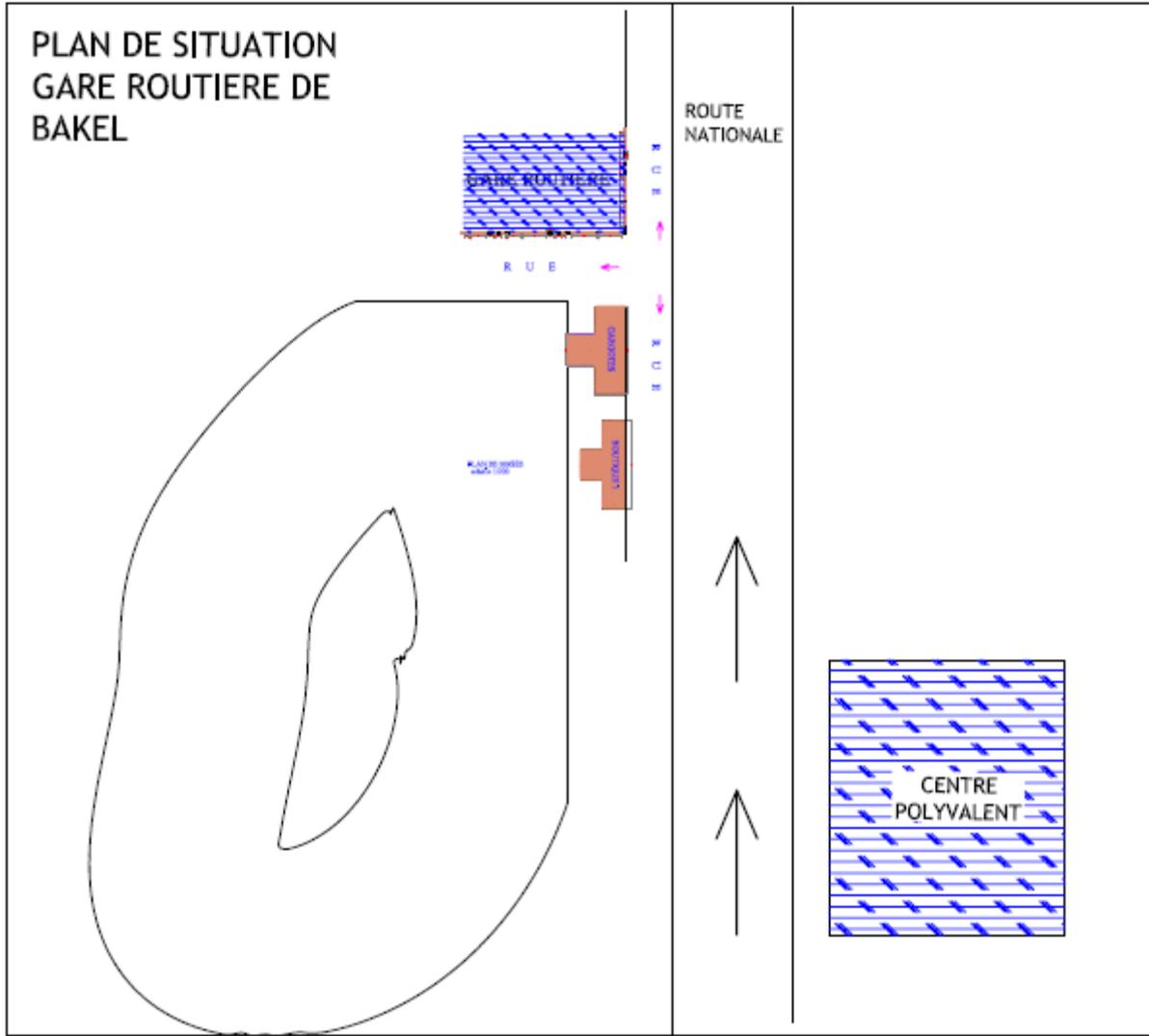


7.1.2. Les travaux confortatifs de la gare routière

1.4 Type d'Aménagement	Infrastructure de Transport	
1.5 Maître d'Ouvrage	Commune de Bakel	
1.6 Représentant du Maître d'ouvrage	Nom : Sory BA	
2. Description		
2.1 Localisation	Darou Salam	
2.2 Objectifs	Rendre fonctionnelle l'équipement réalisé dans le cadre du PAC. Raccorder la gare routière au réseau électrique et eau potable.	
2.3 Consistance des Travaux	Amenée, installation de chantier et repli Construction de dalot à l'entrée Raccordement au réseau électrique (SENELEC) :560 ml Raccordement au réseau eau potable (SDE) :250ml Drainage des eaux pluviales Aménagement gargote (2), boutiques (3).	
3. JUSTIFICATIONS		
3.1 Degré de Priorité	Inscrit au PIP du SDAU Oui x Vote du Conseil Municipal Oui x Numéro délibération..... date	
3.2 Bénéficiaire direct ou usagers	10 200 personnes selon estimation ADM La commune et les villages environnants	
3.3 Impacts sociaux	L'impact social est jugé satisfaisant	
3.4 Analyse économique/Financière	Justification économique de l'infrastructure ou de l'équipement Rentable T.R.I. : Non applicable	
3.5 Impact sur l'environnement	Impact environnemental et social positif majeur : analyse environnementale	
4. Etat de préparation		
4.1 Etudes antérieures	Néant	
4.2 Consultations des bénéficiaires directs ou usagers	Durant l'identification des projets	
5 Contraintes d'exécution		
5.1 Disponibilité du site	Situation foncière : site disponible	
5.2 Déplacements éventuels de populations	Déplacement temporaire : non	
6 Données d'Exécution		
6.1 Délais d'exécution	Durée des études : 6 mois Durée des travaux : 8 mois	
6.2 Date probable de démarrage des travaux	Phase 1	
7. COÛTS		
23 276 000 FCFA		
7.1	Etudes et suivi des travaux 10%	2 000 000
7.2	Travaux	20 000 000
7.3	Maîtrise d'ouvrage délégué 5,4 %	1 276 000
7.4	Coût total	23 276 000
8. Gestion de l'Ouvrage		
8.1 Mode de Gestion	Les études relatives à la MOI seront confiées au MOD qui les mènera en parallèle aux études techniques. Le financement de la MOS est prévu dans le PAM (voir contrat de ville)	
8.2 Entretien (Charges Récurrentes)	Estimation budget de l'entretien: 3% par année soit 600 000F CFA par année après la réception définitive : Prise en charge par la commune	



PLAN DE SITUATION GARE ROUTIERE DE BAKEL



7.2. Analyse situationnelle (sociale, économique, environnementale)

L'activité économique est dominée par le commerce transfrontalier et l'élevage. Située sur l'axe central développement supra régional Sénégal – Mauritanie – mali, la commune de Bakel se positionne comme un pôle intermédiaire d'échange.

Le commerce de micro-détail est le plus répandu à Bakel. On rencontre les commerçants nomades ou ambulants et les commerçants sédentaires. Au sein de ces derniers, on distingue les boutiquiers et les vendeurs à l'étal.

La ville de Bakel est une zone agropastorale caractérisée par une diversité d'activités rurales et de groupes sociaux utilisant judicieusement les différentes composantes de l'espace ; les cultures du Walo et du diéri ont pendant longtemps constitué le fondement de la civilisation de la zone. Elles assuraient un équilibre vivrier à côté d'autres activités comme l'élevage, l'artisanat, la pêche, sources de revenus d'appoint importants. Il est important de souligner la complémentarité des différentes composantes du système de production, système qui trouvait sa cohérence interne dans la division sociale et spatiale du travail entre les groupes sociaux traditionnels. Cependant, ce système connaît aujourd'hui une évolution rapide qui entraîne aussi des grands bouleversements.

Le système traditionnel de production a été jusqu'à une époque récente, adaptée à l'écologie de la zone, qui a toujours présenté des conditions favorables à l'agriculture et à l'élevage qui constituent les poumons économiques de la région en général et plus particulièrement de la ville. La région a pu bénéficier d'un micro climat entretenu par la forte hygrométrie des cuvettes inondées régulièrement par la crue du fleuve. L'élevage bénéficiait d'un schéma favorable par la présence en des lieux complémentaires des atouts naturels : les pâturages et les points d'eau. La pêche artisanale ravitaillait bien la zone. Cette situation reluisante relève aujourd'hui du passé. Les différents secteurs économiques analysés ci-dessous sont tributaires de la crise générale dans laquelle se trouve la zone en générale et la commune en particulier.

L'organisation sociale s'articule autour de trois groupes humains : le groupe familial, le groupe social solidaire et le groupe social organique qui constituent les cellules de cette organisation. Chacun de ces groupes constitue un niveau de reproduction et de sécurité pour le premier, un niveau d'entraide, de relations personnelles riches, de décisions

communes pour le second et un niveau d'existence économiquement viable pour le dernier.

7.2.1. Contexte d'émergence de la demande

Le projet prévoit l'installation de commerces tout autour de la gare, en symétrie de l'axe commercial existant, dont une moyenne surface alimentaire. L'offre commerciale sur la commune devrait ainsi être développée et étoffée en préservant la structure existante.

Bakel, de par son statut de ville frontalière connaît un secteur de transport très dynamique avec des conséquences socioéconomiques remarquables et des exigences infrastructurelles véritables.

Cela explique les besoins de procéder aux travaux confortatifs de la gare routière. Ce besoin découle entre autre, de son encombrement et du manque d'infrastructures adéquates du site. En effet, l'actuel gare routière de Bakel est marquée par une vétusté avancée et une insalubrité notoire qui exposent ses usagers à des risques sanitaires certains.

Le projet exécuté par l'ADM qui intervient dans d'autres volets dans la ville sur les besoins sociaux de base, devra permettre de réorganiser la gare, de l'assainir et de l'équiper.

Quant au stade, sa réhabilitation est le fruit de revendications de toute la jeunesse bakeloise qui ne dispose que de cet espace pour s'adonner au sport. Donc, la réhabilitation du stade vient à son heure et les jeunes de Bakel y trouvent l'expression de la prise en compte de leurs besoins par les autorités municipales et étatiques.

7.2.2. Les acteurs impactés par les projets

Les acteurs impactés par le projet sont essentiellement composés de :

- ✓ Les chauffeurs et coxeurs : ils font partis des acteurs directes du projet d'autant plus que la bonne gestion de l'infrastructure dépend en partie de la qualité leur collaboration. Les travaux confortatifs de la gare routière sont d'ailleurs une réponse positive à leur souhait et ils vont leur permettre de maximiser le rendement de la productivité de la gare routière. Il faut aussi noter que leur implication durant tout le processus demeure une condition importante pour une gestion concertée de cette infrastructure.

- ✓ Les commerçants et gargotières : ils constituent avec les chauffeurs et coxeurs les acteurs directs du projet de rénovation de la gare routière. Ils subissent tout comme les autres acteurs directs les effets négatifs de l'état actuel de la gare routière.
- ✓ La population des quartiers environnants : l'emplacement de la gare routière dans le quartier de
- ✓ Les acteurs institutionnels: ils sont principalement constitués par l'équipe municipale qui est un acteur clé dans la mise en œuvre de cette infrastructure. Son rôle ne se limite pas seulement à collecter les taxes de voiries mais également à veiller à la bonne gestion de la gare routière.
- ✓ Les sportifs : sont les premiers bénéficiaires du stade. Les onze ASC de la ville disposent d'une aire de jeu qui leur permettra de développer leurs activités en toute sécurité

7.2.3. Les Activités impactées par le Projet

Les projets de rénovation de la gare routière de Bakel et de réhabilitation du stade municipal auront forcément des conséquences sur les activités. Une identification exhaustive des impacts du projet exige d'étudier les phases pendant et après la réalisation des travaux.

Et sur ce rapport la phase d'exécution des travaux va impérativement causer des dysfonctionnements sur les activités de transport et de jeunesse. Ces activités dominées en grande partie par le commerce et le transport vont nécessairement être ralenties durant les travaux. Par conséquent les populations aussi bien que la mairie vont voir leur gain diminuer de manière significative durant l'exécution des travaux. Mais, il convient de signaler que pour les femmes restauratrices, la main d'œuvre qui travaille sur les chantiers constitue une contrepartie quant à la réduction de leur clientèle. En ce qui concerne les sportifs, la mairie de concert avec les chefs de quartiers devra trouver une place pour que les activités sportives puissent continuer de se dérouler. La cour du lycée peut constituer une alternative dans ce domaine.

La deuxième phase coïncide avec l'achèvement des travaux qui va relancer les activités et redynamiser toutes les activités qui se faisaient à l'intérieur de la gare et tout autour.

7.2.4. La prise en compte de l'environnement

Les travaux de réhabilitation du stade et de confortation de la gare routière ne nécessitent pas une Évaluation Environnementale et Sociale (EES) dans le sens où les sites étaient déjà aménagés et que les travaux n'engendreront pas d'impacts environnementaux majeurs. Toutefois, un état initial de l'environnement permet de voir que la commune de Bakel ne dispose pas d'une surveillance continue de la qualité de l'air. On peut rapprocher la pollution atmosphérique présente de celle d'une commune de type périurbain, la pollution ayant comme sources principales les axes de transit et la pollution sonore.

Le chantier du projet nécessitera une phase de démolition et de reconstruction génératrice de quantités de déchets importantes et de nuisances en termes de bruit et trafics (rotations de camions) pour les riverains. Les impacts sur les activités économiques devraient être peu sensibles. Il s'y ajoute que le projet n'engendrera pas de modifications du climat. Les axes principaux de desserte de la gare ne sont pas orientés selon les vents dominants. La topographie du site a été intégrée au projet et sera préservée hormis la nouvelle place du marché qui nécessitera un remblai important.

Le drainage de la zone est maîtrisé à échelle globale du projet par un bassin de rétention réalisé dans le cadre plus général de l'aménagement du bassin versant du ruisseau de Modingane, selon les prescriptions du plan. Le réseau projeté est séparatif et comprend des nœuds destinées à l'amélioration qualitative des eaux pluviales.

Les espaces verts sont préservés et créés sur le site du projet (axe vert, bassin de rétention paysage aménagé en parc), dans un souci de continuité et d'esthétique. Ils constituent autant de lieux d'accueil variés pour la population mais aussi pour la biodiversité.

Le projet génère des impacts sur la santé publique de façon indirecte, en raison de la hausse des trafics routiers sur les axes principaux de la commune. Les trafics sont sources de pollution atmosphérique de fond et de pointe, ainsi que d'élévation des niveaux sonores en bordure de voies. La population susceptible d'être touchée par ces effets est limitée aux riverains directs du projet, en raison de la nature et des niveaux de pollution.

Afin de limiter les nuisances pour les riverains et les milieux récepteurs, un certain nombre de mesures pourront être prises concernant l'organisation du chantier. Ces mesures pourront faire l'objet de chartes de type « Chantier Vert » insérées aux cahiers des charges des différentes entreprises adjudicataires.

VIII. Dynamique partenariale dans la gestion des infrastructures

Le processus a permis de situer les acteurs et leurs responsabilités.

L'Etat central : représenté au niveau par le préfet et les services déconcentrés, il reste le garant de l'unité et de la sécurité nationale. Il définit et met en œuvre à travers les services déconcentrés, la politique générale du développement ainsi que les politiques sectorielles en matière de santé, d'éducation, de formation et de promotion du développement économique et social. Il définit également le cadre juridique et réglementaire de l'intervention des autres acteurs du développement.

La commune : malgré les incertitudes liées à la délimitation des compétences des communes, il est généralement admis que celle-ci a la responsabilité de l'amélioration des conditions et du cadre de vie et du développement social en milieu urbain.

Avec le progrès de la démocratie et de la décentralisation, elle est appelée à jouer un rôle de plus en plus grand dans le développement mais sa capacité (humaines et financières) actuelles est largement en deçà des besoins urbains et de la demande sociale.

Le Secteur privé : A Bakel, ce qu'on appelle « secteur privé » est composé majoritairement du secteur informel qui joue un grand rôle dans la création d'emploi et la production de biens et de services utiles aux institutions et à la population. Sa motivation principale est la rentabilité économique et la génération de bénéfices. Mais il contribue aussi à l'augmentation des recettes fiscales pour la commune. Le secteur privé, s'il est bien organisé et sensibilisé, peut contribuer au financement des infrastructures urbaines. Il doit être associé, à travers ses groupements socioprofessionnels à la définition des stratégies de développement local.

Les ONG : elles appuient de manière très professionnelle le développement en utilisant des outils adaptés. Elles agissent aussi de plus en plus comme des organismes

intermédiaires facilitant le dialogue et la concertation entre les institutions publiques et la population.

Les populations : elles sont (ou devraient) être les premiers bénéficiaires de l'action des pouvoirs publics et des ONG. Dans les villes, la population est très hétérogène du point de vue des intérêts et du développement des centres urbains, de l'origine ethnique et des revenus. Cette diversité est bien souvent compensée par diverses formes de regroupements et d'associations qui les structures.

A Bakel, les citoyens s'organisent de plus en plus en association de quartiers, de jeunes, d'artisans, de femmes, d'agriculteurs, d'éleveurs, etc. pour initier des actions de développement communautaires. Ces initiatives constituent une dynamique importante qui doit être soutenue non seulement par la commune, mais aussi par l'Etat et les ONG.

Une forte sociabilité et une bonne dynamique associative règnent à Bakel. Les habitants s'organisent pour réduire les effets combinés de la pauvreté. Les Associations Sportives et Culturelles (ASC), les Groupements de Promotion Féminine (GPF) et les Groupements d'Intérêt Economique (GIE), orientent surtout leurs actions dans des domaines aussi capitaux que l'amélioration du cadre de vie, l'alphabétisation, l'information et la sensibilisation à la citoyenneté etc. Des comités de salubrité ainsi que des programmes de formation en éducation sanitaire et environnementale ont été mis en place par ces Organisations Communautaires de Base. Mais le manque de moyens financiers et techniques limite les ambitions de ces organisations qui survivent rarement.

Des associations d'entraide religieuse et de développement économique se sont également développées dans ces quartiers. Les associations à base ethnique sont aussi très présentes de même que les « mbootayes » de femmes pour l'organisation de cérémonies familiales et la relance d'activités économiques. Cependant leur participation et leur implication dans les décisions majeures se fait rarement en dépit de la bonne volonté des autorités locales. Le manque d'organisation et de formation explique en grande partie cette situation.

La chambre des métiers par contre assez bien organisée dans la zone, s'active dans l'encadrement, l'organisation et la formation des artisans.

Les centrales syndicales toutes branches confondues ont leur représentant à Bakel. Leurs activités au niveau local ne sont pas toujours visibles pour des raisons évidentes de matériel mais aussi de représentativité.

IX. Impacts socio-économiques prévisibles.

- **La gare routière**

Le centre Bakel et surtout la gare routière et ses alentours restent des pôles commerciaux forts, avec la présence de nombreux commerces spécialisés.

L'accroissement constant de la population ces dix dernières années est lié au développement important des échanges avec le Mali, la Mauritanie et les autres communes comme Tambacounda.

La commune de Bakel se situe de nos jours, dans une autre dynamique : bénéficiant d'une plus grande proximité de la route nationale et du fleuve, le développement de la commune ne se fonde pas uniquement sur la fonction résidentielle, mais renoue aussi avec son rôle de pôle économique local.

Par ailleurs, d'un point de vue économique, le transport inter villages est créateur d'emplois. Plusieurs jeunes apprennent le métier de chauffeur sur ces routes et deviennent apprenti-chauffeurs. Un métier très prisé de nos jours et qui fait vivre plusieurs familles sénégalaises. Le flux quotidien de villageois vers Bakel commune génère également de retombées financières considérables. Les ruraux viennent quotidiennement faire leurs courses dans les grands marchés de Bakel surtout à l'approche des grandes fêtes musulmanes. Une clientèle très convoitée par les "Baol Baol". Les villageois viennent écouler également leurs productions agricoles. Les vendeuses à la sauvette y trouvent souvent leurs comptes en se faufilant entre les voitures et les pirogues selon la période, plateaux de fruits ou de gâteaux sur la tête. Les villages du département de Bakel sont de très grands consommateurs. Dès leur arrivée dans la vieille ville, ils se ruent vers les dibiteries et « tangana » pour prendre leur petit déjeuner. Cette clientèle est particulièrement recherchée par les restaurateurs Bakélois. Certains aménagent même des coins de repos et de détente autour de la gare routière afin de fidéliser ces ruraux. Les autres villes ou villages du département de Bakel sont de

vrais moteurs du développement de Bakel Commune. Tous les jours, le même rituel se répète entre Bakel commune et son hinterland.

Une réfection des routes reliant les villages du département de Bakel est plus que nécessaire. L'État doit s'atteler au bitumage des routes principales et au revêtement des routes secondaires. Sortir le département de sa torpeur actuelle passera certainement par la mise aux normes de ces voies de communication.

Tout compte fait, la gare routière viendra relever deux défis majeurs. D'abord, celui d'une meilleure organisation du traitement du transport, qui s'impose à Bakel en raison de «la libéralisation des échanges dans un contexte de crises». Ensuite, l'adoption et la mise en œuvre de politiques efficaces de désenclavement et de dynamisation du monde des affaires, corollaire de l'accélération de la croissance et la réalisation des objectifs de développement dans une zone quasi enclavée. Elle permettra d'assurer et de favoriser l'émergence d'une activité économique génératrice de richesses pour l'ensemble de la population.

- **Le stade**

Sur le plan socio-économique, l'équipement aura des impacts certains sur les sportifs, les usagers et la municipalité. Les prévisions vont être appréhendées à travers les avantages et les inconvénients que pourraient avoir l'infrastructure sur l'ensemble des acteurs.

Le stade municipal va devenir un pôle économique et social important, avec la possibilité du petit commerce, le développement des activités sportives. La fréquentation sans cesse croissante des lieux est liée à l'extrême jeunesse de la population, quand on sait que les jeunes ont entre autres activités de prédilection, le sport..

 Somme toute, la réhabilitation du stade municipal permettra de relever le plateau sportif, d'une part, une meilleure organisation des activités sportives, d'autre part. Elle permettra ainsi, d'assurer et de favoriser l'émergence d'une activité permettant aux jeunes bakelois de se recréer le corps et l'esprit conformément à la charte d'Athènes où parmi les fonctions de la ville « se recréer le corps et l'esprit » figure en bonne place.

Pour la Municipalité, elle escompte l'accroissement des taxes avec l'organisation de tournois sportifs et de spectacles culturels.

X. Conclusions et recommandations

Les conditions de réussite de la gestion de la gare routière et du stade sont :

- Une bonne accessibilité
- bonne desserte en transports publics
- nombreux parkings aux alentours
- des sanitaires bien aménagés pour femmes et hommes différemment
- espaces piétons agréables
- Des espaces publics de qualité
- matériaux, éclairage, bâtiments ravalés...
- Une offre commerciale adaptée à la piétonisation
- Un appui des pouvoirs publics
- communication, animations culturelles et ludiques,
- sécurité, propreté,

Avec une action raisonnée, une constance dans l'effort et un engagement soutenu, la commune de Bakel peut s'assurer de son développement sur des bases écologiquement équilibrées, socialement saines et économiquement prospères.

Les efforts accomplis dans ce sens aussi bien par l'Etat que les bailleurs de fonds tendent à réduire les écarts observés mais beaucoup reste à faire. La présente démarche ne saurait se dissocier des différentes interventions allant dans ce sens outre, le développement économique et agricole de la commune. Elle projette d'établir des rapports de partenariat fécond dans la gestion durable des équipements urbains et leur valorisation réelle comme source autonome de financement du développement local.

En effet, les évaluations des interventions précédentes concluent presque toujours que malgré les efforts engagés, des problèmes continuent à persister compromettant de plus en plus le devenir socio-économique des populations. Les raisons de ces échecs ou, comme certains le préfèrent de ces réussites manquées tiennent à plusieurs facteurs parmi lesquels on peut citer :

- l'absence d'une réelle planification locale amenant les entités de base à agir au coup par coup. Les actions sont menées selon les financements obtenus au bon

gré des donateurs, amenant des projets exécutés très souvent çà et là sans aucune programmation spatio-temporelle réelle.

- le faible partenariat local « cloisonné » limite et entrave la circulation de l'information par conséquent freine le partage véritable du savoir et maintient la majorité de la population dans la méconnaissance des réalités sociopolitiques, économiques et techniques de la commune.

Vaincre la pauvreté et assurer un développement socio-économique durable, est donc un pari humainement possible à rempoter. Il n'y a pas de recette ou de solution à l'emporte pièces en raison de la grande diversité des situations. Il faut partir enfin du fait que le développement socio-économique à partir des équipements sociaux de base objet du présent document n'est pas uniquement un ensemble de techniques et de méthodes préétablies, codifiées, mais aussi une volonté populaire et une démarche collective sur et pour un espace déterminé. Il s'agit plutôt d'un processus itératif à mettre en œuvre où rien n'est gagné définitivement.

Bibliographie

Gordon APPLEBY (2005) : Cadre de Politique de réinstallation. ADM-PRECOL, 122 pages

ADM-PRECOL (07 août 2008) : Contrat de ville de Bakel, 72 pages

Adama Cissokho, L'impôt colonial dans le cercle de Bakel : 1895-1939, Dakar, Université Cheikh Anta Diop, 2001, 86 p. + ann. (Mémoire de Maîtrise)

Service Regional de la Statistique et de la Démographie de Tambacounda (2008) : Situation Economique et Sociale de la région de Tamba, 158 pages

[www. Soninkara.com](http://www.Soninkara.com)

www.wikipedia.org/Bakel

www.bakel-info.com