

**L'IMPACT SOCIO-ECONOMIQUE DU FLEUVE  
CASAMANCE DANS LA COMMUNE DE  
ZIGUINCHOR**

# **CHAPITRE I : LA PRESENTATION DU FLEUVE CASAMANCE**

## **I / HISTORIQUE DU FLEUVE CASAMANCE**

Le réseau hydrographique est composé d'un grand fleuve long de 300km et de ses affluents. Il constitue depuis très longtemps une source d'attraction de nombreuses populations.

C'est le fleuve qui a permis aux portugais de fonder la ville de Ziguinchor avec l'accroissement rapide de la population venu d'horizons divers. La navigabilité du fleuve a joué dans le passé un rôle très important dans la traite négrière, la pénétration coloniale, le trafic de marchandise et de voyageurs.

Le fleuve permettait aux populations de réaliser de nombreuses activités génératrices de revenus telles que la pêche, le transport, la riziculture, l'ostréiculture etc.

La construction du port de Ziguinchor avec 13 wharfs a largement contribué au développement de l'activité du commerce avec des sociétés commerciales.

## II / L'HISTORIQUE DU PORT DE ZIGUINCHOR



**Photo 1: Le port de Ziguinchor (C. Guèye, Août 2011)**

Le Sénégal dispose trois cours d'eaux importantes que sont : le Sénégal, le Saloum et la Casamance. Ces trois fleuves ont chacun un port secondaire différent du port de Dakar qui un port autonome.

Le port de Ziguinchor est construit selon M. Thiam, par les pouvoirs publics vers les années 1930. Au début, le port était constitué de 13 Wharfs en rôniers et appartenait à des sociétés commerciales de la place comme : (NOSOCO, MAUREL & PROM, CFAO, LE COMMERCE AFRICAIN, PETERSEN, ALMINCO, PEYRISSAC, ASSEF etc.) sous l'impulsion de la chambre de commerce de Ziguinchor.

Les travaux de construction de l'actuel port de Ziguinchor ont débuté en 1955 et concernaient la construction d'un mur de quai et d'un terre-plein adossé au quai pour améliorer les conditions de chargement des marchandises mais aussi d'éviter les mouvements des navires.

Ces travaux ont permis la réalisation d'un quai de 340m de longueur, la fourniture et la pose de 10 bollards et 13 organeaux, la construction d'un terre-plein de 22000m<sup>2</sup> en arrière du mur de quai, la construction de magasins et de deux ponts bascules.

### **III / La gestion du Port**

La gestion du port de Ziguinchor est confiée à la chambre de commerce et d'agriculture de Ziguinchor pour une période de 30 ans par cahier de charges approuvé par décret 59-109 du 18 mai 1959. Actuellement, la chambre de commerce gère l'exploitation d'un terre-plein de 22 000 m<sup>2</sup> ainsi qu'un magasin de 400 m<sup>2</sup>.

Selon H. Diallo, le chef de service des équipements gérés du port de Ziguinchor, la chambre de commerce a construit sur fonds propres : 2 Magasins de 1 000 m<sup>2</sup>, un réseau de distribution d'eau douce aux navires, un réseau électrique pour la distribution du courant nécessaire aux usagers du port ainsi qu'un pont-bascule de 30 Tonnes.

Parallèlement, la capitainerie du port de Ziguinchor qui représente l'Etat au niveau local, veille sur l'application stricte des dispositions de navigation et régleme en même temps les activités au niveau du port (terre plein, plan d'eau et quai).

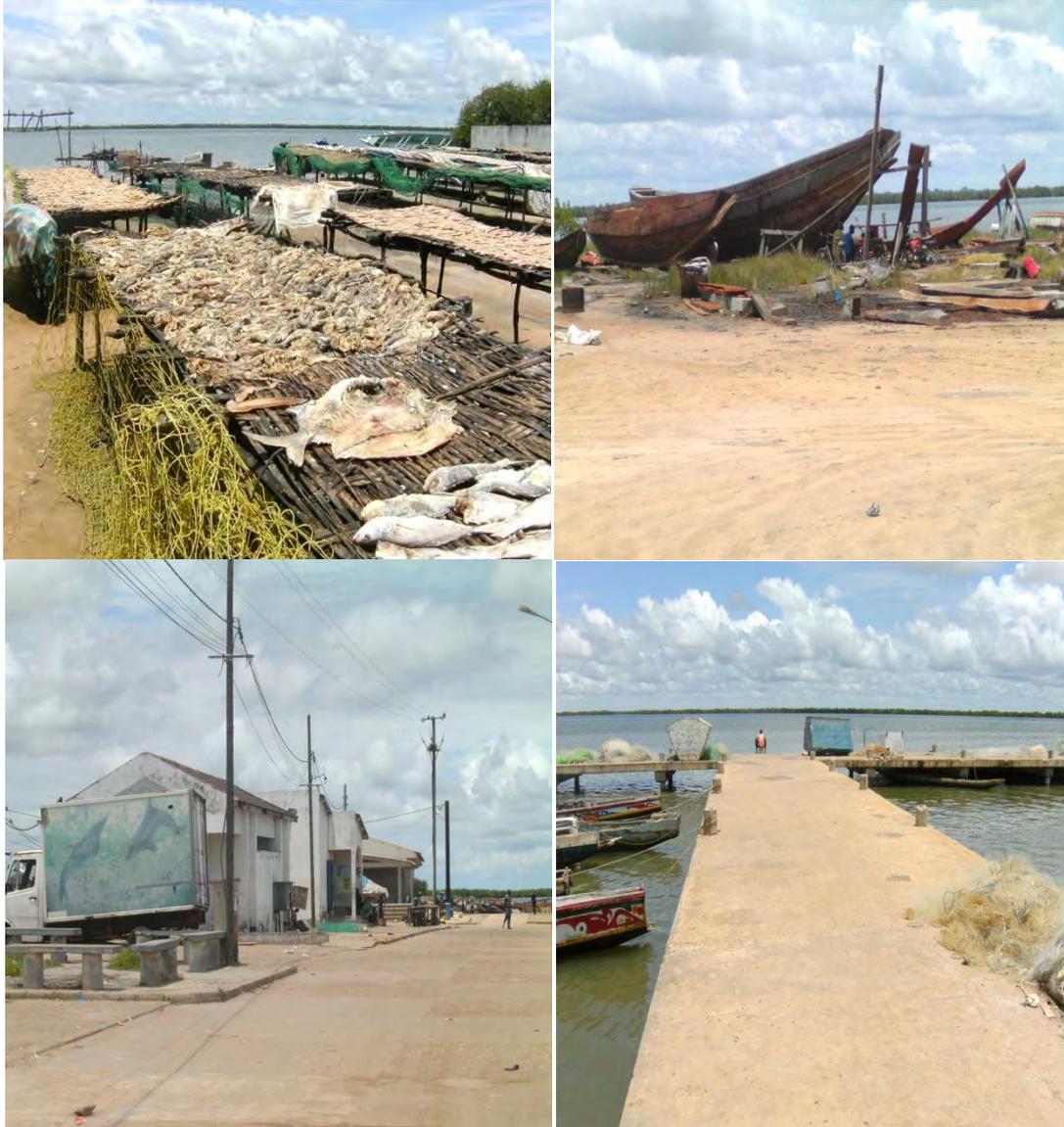
Selon M Thiam, deux projets phares sont prévus pour redynamiser le port de Ziguinchor, il s'agit d'une part de la construction du port de Carabane qui est actuellement en cours et d'autre part la réhabilitation du port de Ziguinchor avec la coopération Hollandaise. Cette coopération prévoit dans le cadre du programme ORIO estimé à 21 milliards FCFA, le dragage du fleuve Casamance. Ces travaux consisteraient à draguer 3 millions de m<sup>3</sup> de sables à Diogué et 1 million de m<sup>3</sup> de sables le long du fleuve. Il est aussi prévu dans ce programme, la construction des cuves d'hydrocarbures dans le port pour assurer l'approvisionnement en carburant de la région sud.

L'objectif du programme ORIO est de concurrencer le port de Banjul par l'attraction de nombreux commerçants tels que les Bissau-guinéens qui font transités jusqu'à présent, leurs marchandises depuis la Gambie. La chambre de commerce a aussi prévu la construction d'un port sec pour mieux faciliter les transites de marchandises.

## **CHAPITRE II : L'IMPACT SOCIO-ECONOMIQUE DU FLEUVE CASAMANCE**

### **I/ LE DEVELOPPEMENT DE LA PECHE ET DE L'AQUACULTURE**

#### **1- La pêche**



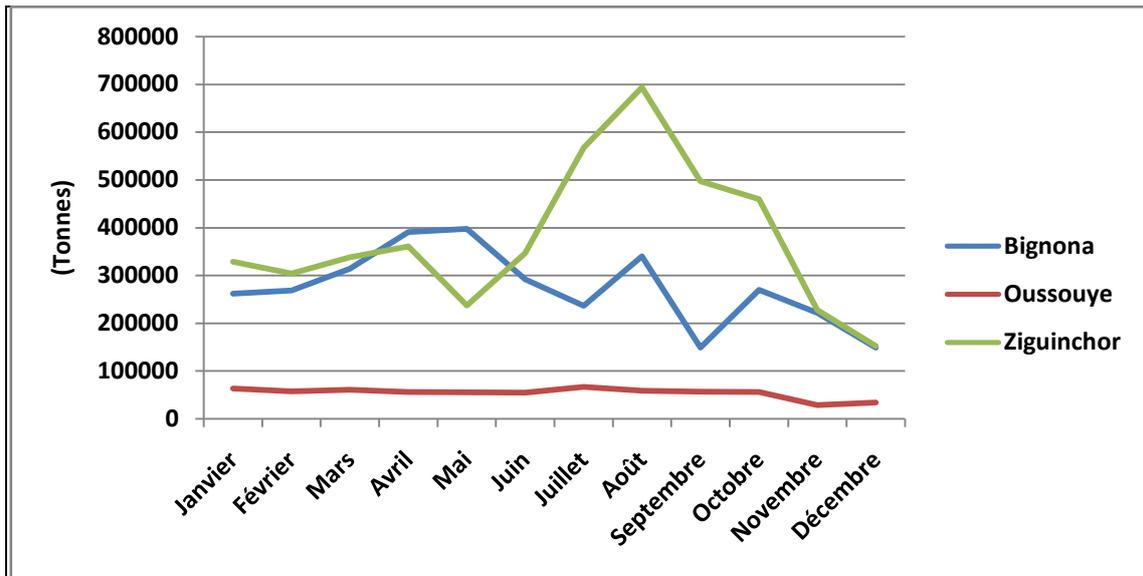
**Photo 2: Quai de pêche de Boudody (C. Guèye, Août 2011)**

La pêche est l'une des activités économiques la plus importante dans la commune de Ziguinchor. L'importance des captures réalisées s'expliquent par la diversité des matériels utilisés par les pêcheurs qui débarquent annuellement d'importantes quantités de produits halieutiques à Ziguinchor. Cette pêche est pratiquée aussi bien qu'en mer que sur le fleuve et dans les bolongs. Les piroguiers motorisés font des sorties dont les durées varient entre une journée et un mois.

**Tableau 9: Répartition de la consommation locale de produits halieutiques dans la région de Ziguinchor en 2010**

	<b>Janv.</b>	<b>Fév.</b>	<b>Mars</b>	<b>Avril</b>	<b>Mai</b>	<b>Juin</b>	<b>Juillet</b>	<b>Août</b>	<b>Sept.</b>	<b>Oct.</b>	<b>Nov.</b>	<b>Déc.</b>
Bignona (tonnes)	261690	268125	313565	390675	397145	291915	236350	339995	149095	269520	221915	149131
Oussouye (tonnes)	63520	57100	60700	55910	55550	54620	66550	58400	56480	56050	28750	33800
Ziguin-Chor (tonnes)	328380	303880	338070	360405	236880	346820	566970	693610	496930	459425	227870	152140
<b>TOTAL (tonnes)</b>	<b>653590</b>	<b>629105</b>	<b>712335</b>	<b>806990</b>	<b>689575</b>	<b>693355</b>	<b>869870</b>	<b>1092005</b>	<b>702505</b>	<b>784995</b>	<b>478535</b>	<b>335071</b>

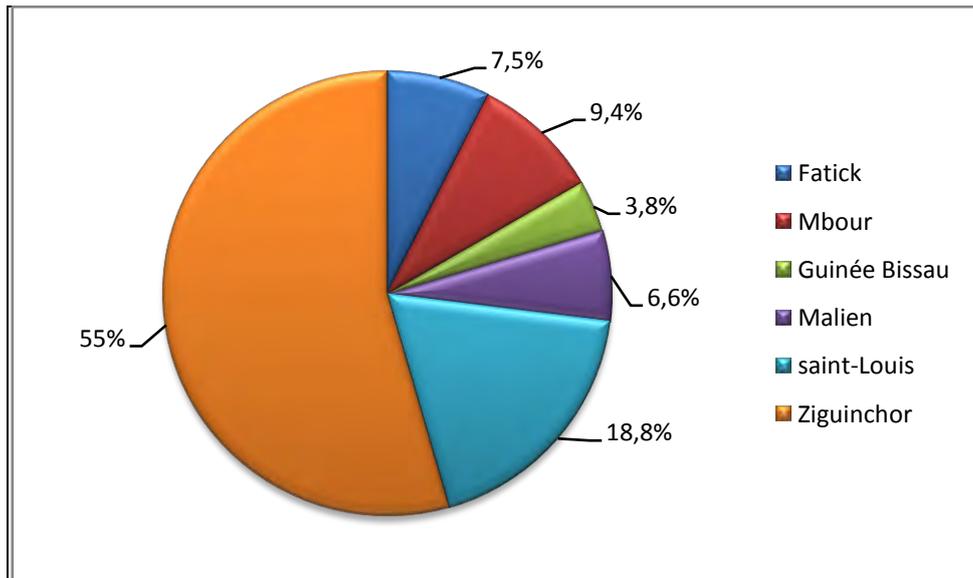
**Source : Service de pêche de Ziguinchor**



**Figure 8: Répartition de la consommation de produits halieutiques dans la région de Ziguinchor en 2010**

La répartition de la consommation locale de produits halieutiques dans la région de Ziguinchor pour l'année 2010 montre que le département de Ziguinchor est en avance sur Bignona et Oussouye. Ceci est lié d'une part à la présence du port à Ziguinchor qui attire de nombreux pêcheurs à venir débarquer leurs prises mais d'autre part aux nombreux marchés locaux pour l'écoulement rapide de leurs productions. Ce dépassement en matière de consommation a atteint son pique maximal en Août avec 693610 tonnes de produits halieutiques.

Par contre la consommation de Bignona en Avril et Mai est supérieure à celle de Ziguinchor et d'Oussouye.

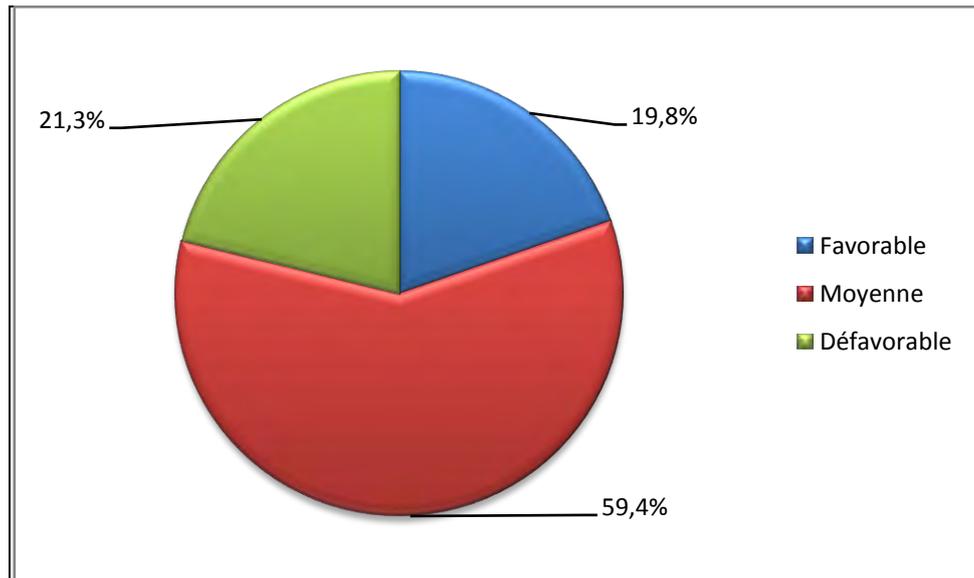


**Figure 9: Polarisation du fleuve Casamance**

La présence d'un fleuve est facteur très essentiel pour le développement économique et social d'une localité. Il peut offrir de nombreuses opportunités aux populations telles que la pêche, le transport, l'agriculture, etc. C'est ainsi que le fleuve Casamance permet aux populations locales et étrangères, la réalisation de nombreuses activités dont on peut citer la pêche, le transport, l'aquaculture, la transformation de produits halieutiques etc.

Cependant, nos enquêtes ont permis de révéler que les 45 % de l'effectif total des personnes interrogées et exerçants les activités telles que la pêche, le mareyage, la transformation de produits halieutiques, la mécanique, l'extraction de coquillages, la charpenterie et employés d'usine sont des étrangers. Autrement dit, ces différentes personnes viennent d'autres localités telles que le Mali, la Guinée Bissau, etc. Parmi eux, 18% viennent de la région de Saint Louis et on les surnomme Guet-ndarien.

Par contre, les 88 personnes restantes, soit 55 % de cet effectif appartiennent à la population locale.

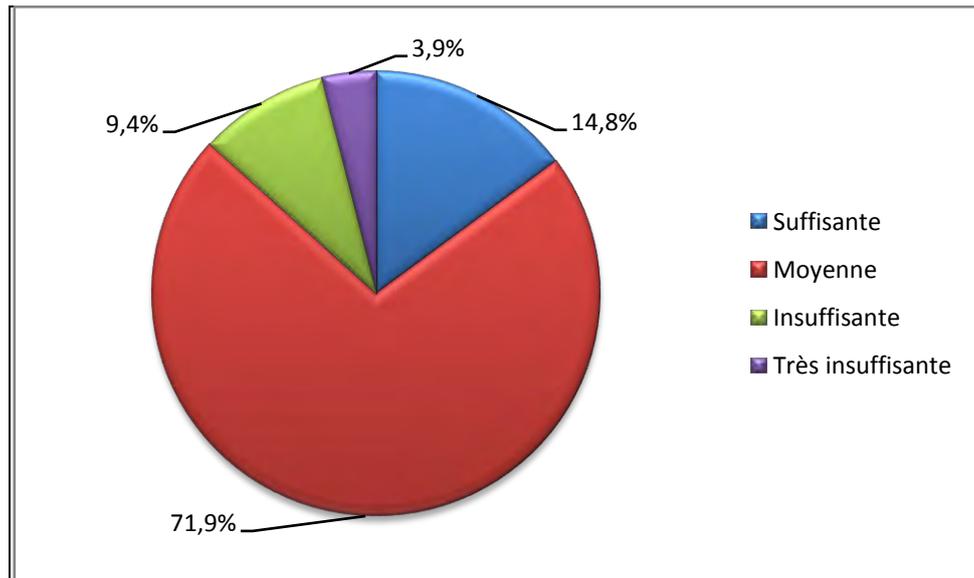


**Figure 10: Répartition des usagers selon leur niveau d'appréciation de la situation actuelle du fleuve Casamance**

Le fleuve a toujours été un élément très important dans le cadre de la redynamisation de l'économie de la région de Ziguinchor. Cette situation se justifie à travers les nombreuses activités répertoriées autour du fleuve telles que la pêche, la transformation de produits halieutiques, l'extraction de coquillages, la mécanique etc. Donc, en termes d'emploi, le fleuve représente un créneau porteur dans la commune de Ziguinchor.

Actuellement, la pression exercée sur la pêche, les conditions hydro biologique défavorables, le non respect des règlements établis par le service de pêche, le coût des licences de pêche, les incursions des navires industriels dans la bande maritime sénégalaise, la fermeture de certaines PME, la discontinuité des initiatives en matière de renforcement des capacités techniques et managériales des professionnelles ainsi que le manque de financement constituent un obstacle qui tend à décourager de nombreuses personnes à se reconvertir dans d'autres secteurs d'activités et dans l'immigration clandestine vers l'Europe. Ainsi nos enquêtes révèlent que 21,3% des usagers du fleuve interrogés qui s'activent dans la pêche, le mareyage, la transformation, les PME, l'extraction de coquillages et dans la charpenterie, soutiennent que la situation actuelle du fleuve est défavorable. Par contre, 95 personnes soit 59,4% de l'effectif total des usagers du fleuve interrogés jugent que la situation actuelle du fleuve est moyenne. Selon ces derniers, quoi qu'on dise, le fleuve continu d'être jusqu'à présent la composante la plus essentielle du développement économique de la zone.

En outre, 19,8% de cette population pensent que la situation actuelle du fleuve est favorable.



**Figure 11: Répartition des usagers du fleuve selon leur niveau d'appréciation des prises de poissons**

Depuis les années 90 jusqu'à nos jours, les quantités de produits halieutiques mises à terre dans la région de Ziguinchor ne cessent de décroître. De 460.000 tonnes de poissons en 1997, la production est passée en 2001 à 405.000 tonnes. Cette situation est liée à une forte pression exercée sur les ressources halieutiques. Selon H. Badiane, le chef de service départemental de la pêche et de la surveillance, la rareté des ressources halieutiques est le résultat de la combinaison d'une part de la reconversion d'agriculteurs et d'éleveurs en pêcheurs. D'autre part, ce déficit est lié à l'utilisation de certains engins de pêche interdits, à la dégradation progressive de la mangrove, à l'incursion des bateaux de pêche étrangers à travers l'utilisation de filets non conventionnels, le coût très élevé du prix du carburant et du matériel de travail etc. C'est dans ce contexte que 92 personnes soit 71,9% de la population interrogée, composées essentiellement de pêcheurs, de mareyeurs, de transformateurs et d'employés d'usines pensent que les prises réalisées par les pêcheurs sont moyennes. Par contre, 14,8% de cette même population jugent que les prises sont suffisantes. 9,4% de cette population soutiennent que les prises de poissons mise à terre sont insuffisantes. Le reste de cette population représentant 3,9% affirment que les prises mises à terre sont actuellement très insuffisantes à Ziguinchor.

## 2- Le développement de l'aquaculture



**Photo 3: Station piscicole du pont Emile Badiane (C. Guèye, Août 2011)**

La pêche est une composante essentielle du développement économique et social de la région de Ziguinchor. Cette pêche permet d'accroître l'économie régionale tout en réduisant le chômage des jeunes en offrant aussi la satisfaction des besoins alimentaires des populations locales.

Actuellement, la situation conflictuelle de la région a provoqué une inaccessibilité des terres de culture, des pâturages ainsi que des vergers. La majeure partie de ses populations agriculteurs et éleveurs qui vivaient dans l'insécurité se sont reconverties dans l'activité de la pêche en exerçant ainsi une pression sur les ressources halieutiques qui devenaient de plus en plus rares. C'est ainsi que l'Etat du Sénégal s'est investi dans l'aquaculture pour remédier le secteur de la pêche. Il s'agit principalement de la pisciculture et de l'ostréiculture. L'Agence

Nationale de l'Aquaculture du Sénégal dispose d'une antenne sud basée dans la commune de Ziguinchor. Cette antenne dispose d'une station piscicole au niveau du pont Emile Badiane et est chargée d'assister les producteurs dans la conception et la réalisation des projets d'aquaculture, de leur apporter un appui technique pour l'optimisation de leur production et d'assurer la vulgarisation de l'aquaculture<sup>6</sup>.

La station piscicole du pont Emile Badiane dispose de quatre étangs dont l'un a une capacité de 1000 m<sup>2</sup> et les trois font chacun 1250m<sup>2</sup>. Elle assure la production d'alevins de *Tilapia eurhalins* destinés à l'empoissonnement des fermes communautaires ou privées de Djilacoune, de Baïla, de Karthiak, de Moulomp et de Thionck-Essil. La station de Ziguinchor s'active aussi dans la confection de guirlandes pour développer l'ostréiculture dans certaines zones comme Tobor, Niaguis, Banganga, Elana, Bandial etc.

## **II / LE DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT FLUVIAL ET MARITIME**

Le développement du transport maritime et fluvial constitue une source de revenu très importante pour les populations de la commune de Ziguinchor. L'importance de ce transport maritime se mesure surtout à travers le désenclavement de la région sud du Sénégal. En plus, il permet aux populations d'exporter des produits industriels, agricoles, fruitiers, halieutiques frais ou transformés.

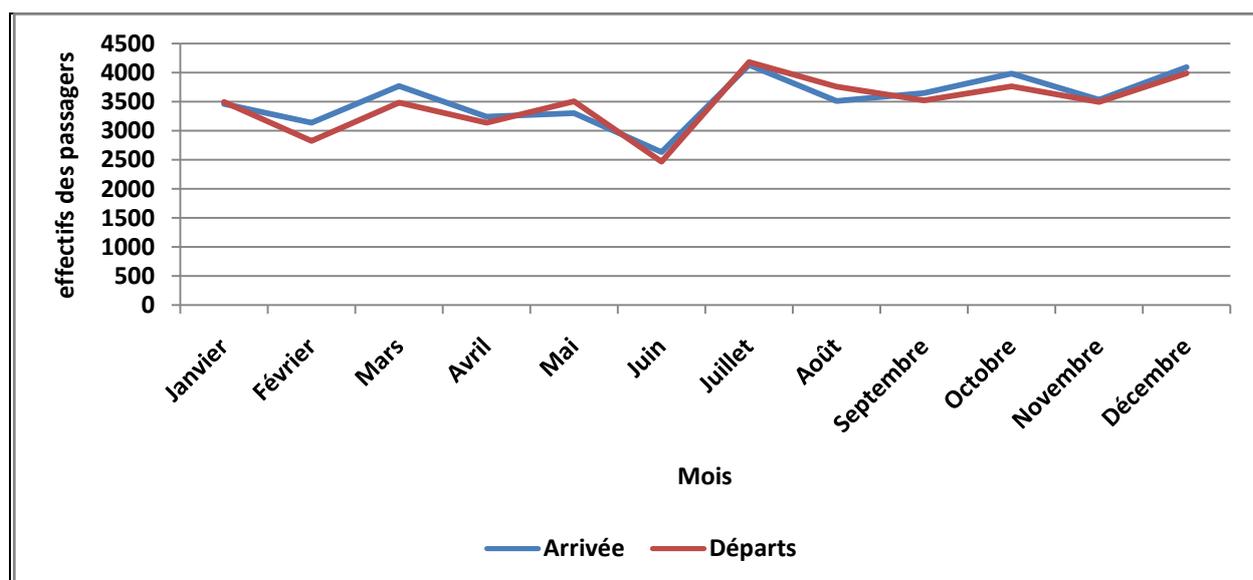
---

<sup>6</sup> Cf. MINISTERE DES ECOVILLAGES, DES BASSINS DE RETENTION, DES LACS ARTIFICIELS ET DE LA PISCICULTURE  
Agence Nationale de l'Aquaculture (ANA) RAPPORT D'ACTIVITES : DE DECEMBRE 2010 A MAI 2011 14 pages

**Tableau 10: Répartition mensuelle du trafic du navire à passager Aline Sitoé Diatta en 2010**

MOIS	PASSAGERS	
	arrivées	départs
Janvier	3458	3492
Février	3137	2825
Mars	3766	3481
Avril	3243	3139
Mai	3300	3505
Juin	2630	2467
Juillet	4131	4180
Août	3511	3759
Septembre	3645	3520
Octobre	3985	3765
Novembre	3529	3491
Décembre	4093	3987

Source : Capitainerie du port de Ziguinchor, Août 2011



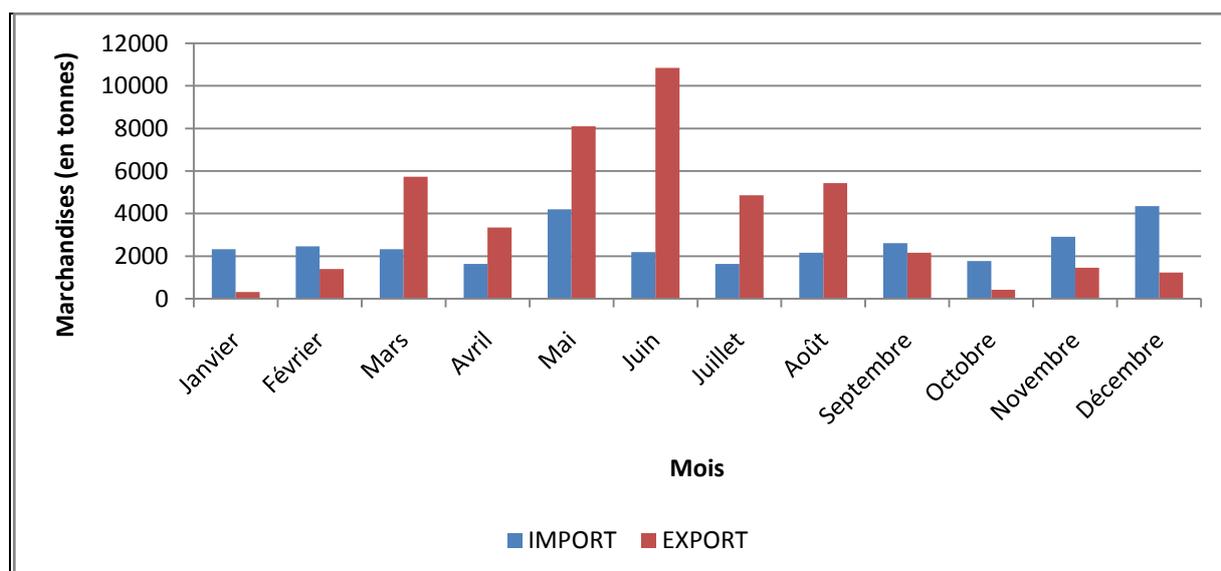
**Figure 12: Répartition mensuelle du trafic du navire à passager Aline Sitoé Diatta en 2010**

L'évolution mensuelle du trafic du navire à passagers Aline Sitoé Diatta en 2010 montre une évolution en dent de scie entre le mois de Janvier et Décembre. Le pic maximal du trafic est obtenu en juillet et ceci est lié aux mouvements de vacances des élèves. Le pique minimal du trafique apparait sur les deux courbes d'évolution en Juin. La fermeture de la saison touristique a une influence sur le transport maritime entre Dakar et Ziguinchor.

**Tableau 11: Répartition mensuelle du trafic de marchandises dans le port de Ziguinchor en 2010**

MOIS	NOMBRE DE TOUCHÉES <sup>7</sup>	TRAFIC MARCHANDISES (en tonnes)	
		IMPORT	EXPORT
Janvier	17	2326	321
Février	16	2459	1390
Mars	18	2320	5727
Avril	13	1629	3344
Mai	22	4194	8107
Juin	16	2187	10843
Juillet	14	1629	4861
Août	16	2164	5429
Septembre	15	2609	2166
Octobre	13	1776	422
Novembre	14	2916	1451
Décembre	16	4351	1223

Source : Capitainerie du port de Ziguinchor, Août 2011

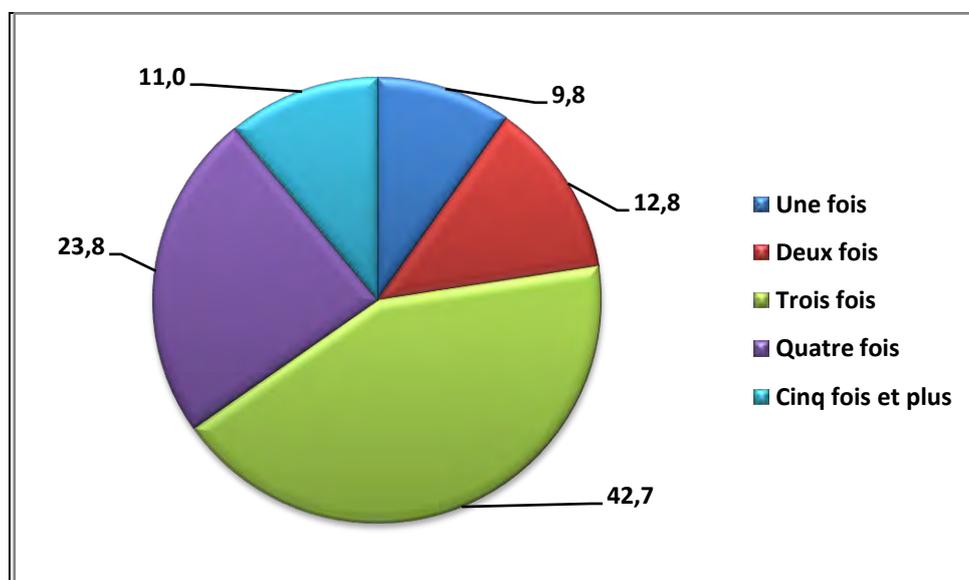


**Figure 13: Répartition mensuelle du trafic de marchandise dans le port de Ziguinchor en 2010**

Le port de Ziguinchor assure une bonne partie du trafic de marchandise entre Ziguinchor et Dakar. Ce développement du trafic fluvial et maritime contribue à la réduction de la pauvreté et au désenclavement de la région. En 2010, la quantité de marchandises exportées est supérieure à la quantité de marchandises importées. Le pic maximum des exportations est obtenu en juin avec 10843 tonnes tandis que celui des importations apparaît sur le diagramme

<sup>7</sup> Cf. Le nombre de touchées désigne l'ensemble des navires marchands qui accostent mensuellement au niveau du port de Ziguinchor.

en Décembre. Quant à l'exportation, l'huile et le tourteau constituent les éléments les plus essentiels embarqués au niveau du port.



**Figure 14: Répartition des passagers du bateau Aline Sitoé Diatta selon leur nombre de voyages**

La Casamance abrite depuis le début des années 80, un conflit qui oblige de nombreuses personnes à contourner la voie terrestre par la voie maritime pour se rendre à Dakar. Ce contournement est rendu possible par la succession de navires qui assurent la liaison maritime entre Dakar et Ziguinchor. C'est ainsi que nos enquêtes révèlent que 42,7% de la population interrogée ont voyagé à trois reprises avec le bateau Aline Sitoé Diatta. Par contre 18 personnes soit 11% de ces personnes ont pris cinq fois et plus le bateaux. Cette faible fréquence est surtout liée au coût très élevé du prix du billet entre Dakar et Ziguinchor.

**Tableau 12: Répartition des passagers du bateau selon leur niveau d'appréciation du prix des billets**

	Effectifs	Pourcentage %
Abordable	35	21,4
Cher	46	28,0
Trop cher	83	50,6
<b>Total</b>	<b>164</b>	<b>100</b>

Source : Enquêtes personnelles

Le prix des billets pour le voyage entre Dakar et Ziguinchor varient selon les différentes classes existantes au sein du navire ainsi que les nationalités. Le prix le plus bas pour un

Sénégalais est fixé à 10500 FCFA. Ainsi, 83 personnes, soit 50,6% des passagers interrogés ont confirmé que le prix du billet par bateau entre Dakar et Ziguinchor est trop cher. 46 personnes, soit 28% des voyageurs interrogés affirment que les prix du voyage par bateau sont chers. Par contre, la plus faible proportion des voyageurs interrogés (21,4%) disent que les prix sont abordables.

### **III / Le tourisme**

Le fleuve Casamance est un atout pour le développement du tourisme dans la commune de Ziguinchor. Il offre une verdure luxuriante constituée par une végétation de mangrove qui attire annuelle de nombreux touristes soucieuses de découverte. Malgré la crise qui secoue la région depuis le début des années 80, le secteur du tourisme occupe une place très importante dans l'économie de la commune de Ziguinchor. Le département de Ziguinchor dispose de 9 Hôtels et villages de vacances, 15 Campements privés et 1 Campements villageois dont la plus part sont construits le long de la berge sud du Fleuve Casamance. L'ensemble des personnes interrogées ont confirmé unanimement que le fleuve attire de nombreux touristes.

#### IV / La riziculture



**Photo 4: Périmètres rizicoles situés aux abords du fleuve Casamance (C. Guèye, Août 2011)**

La commune de Ziguinchor dispose des parcelles rizicoles dont certaines bordent le fleuve Casamance en offrant l'opportunité, durant chaque hivernage, aux populations, de réaliser l'activité rizicole. La majeure partie de cette population interrogée au niveau de ses parcelles rizicoles sont des femmes qui travaillent en association avec les membres de leurs familles. 72% de cette population sont propriétaires de ses parcelles rizicoles. Par contre, le reste, soit 28% de l'effectif des riziculteurs interrogés accèdent aux parcelles rizicoles sous forme de location ou par prêt.

L'ensemble des riziculteurs soutiennent unanimement qu'ils ne reçoivent aucune aide venant de la part de l'état du Sénégal.

**Tableau 13: Répartition des riziculteurs selon leur niveau d'appréciation de leur production**

	<b>Effectifs</b>	<b>Pourcentage %</b>
<b>Suffisante</b>	<b>16</b>	<b>10,7</b>
<b>Moyenne</b>	<b>89</b>	<b>59,3</b>
<b>Insuffisante</b>	<b>45</b>	<b>30</b>
<b>Total</b>	<b>150</b>	<b>100</b>

**Source : Enquêtes personnelles**

Les parcelles rizicoles qui bordent le fleuve Casamance reçoivent durant chaque hivernage, un afflux massif de populations. En effet, ces populations cultivent et récoltent du riz qui peuvent leurs assurer la nourriture durant quelques mois. C'est ainsi que 89 personnes, soit 59,3% de l'effectif total des riziculteurs interrogés confirment que leurs productions sont moyennes. Néanmoins, les 10,7% des riziculteurs disent que leurs productions sont suffisantes. Par contre, 45 personnes soutiennent que leurs productions sont insuffisantes. La baisse de la production est le résultat d'une combinaison de plusieurs facteurs dont on peut citer la sécheresse et la salinisation qui favorisent dégradation des rizières.