

SOMMAIRE

SIGLE ET ACRONYMES.....	2
AVANT PROPOS.....	6
INTRODUCTION.....	10
PROBLEMATIQUE.....	12
I.CADRE THEORIQUE ET CONCEPTION.....	15
II. OBJECTIFS HYPOTHESES.....	20
III. METHODOLOGIE.....	21
PREMIERE PARTIE : DYNAMIQUE DE LA COMMUNE DE DIAOBE-KABENDOU.....	26
CHAPITRE I : HISTORIQUE ET POLARISATION DE LA COMMUNE.....	28
I. HISTORISQUE.....	28
II. ZONES POLARIS2ES	29
CHAPITRE II : LES CARACTERISTIQUES PHYSIQUES ; DEMOGRAPHIQUE ET SOCIO-ECONOMIQUES DE LA COMMUNE.....	33
I.DONNEES PHYSIQUES.....	33
II.DONNEES DEMOGRAPHIQUES.....	33
III.DONNEES ECONOMIQUES.....	39
DEUXIEME PARTIE : PROCESSUS D'URBANISATION DE LA COMMUNE.....	45
CHAPITRE III : LES PREMIERS QUARTIERS DE LA COMMUNE.....	45
I.LES PREMIERS HABITANTS.....	46
II.METHODES D'ACQUISITION DE PARCELLES.....	47
CHAPITRE IV : EXTENSION DE LA COMMUNE.....	47

I.LES FACTEURS INFLUENTS.....	47
II.LES NOUVEAUX QUARTIERS.....	55
TROISIEME PARTIE : LE ROLE DE LA RN6 DANS L'ACCES AUX SERVICES SOCIAUX DE BASE ET L'INTEGRATION SOUS REGIONALE DE LA COMMUNE...	58
CHAPITRE V : PROBLEMATIQUE DE L'ENCLAVEMENT ;D'ACCES AUX SERVICES SOCIAUX DE BASE ET DE L'INTEGRATION DE LA COMMUNE.....	59
CHAPITRE VI : L'IMPLICATION DES ACTEURS LOCAUX DANS LA GESTION DE LA NOUVELLE ROUTE.....	68
CONCLUSION GENERALE.....	71
BIBLIOGRAPHIE.....	72
...	

Sigles et acronymes

AATR : Agence Autonome des Transports Routiers

AGEROUTE : Agence de Gestion des transports Routiers

AFDS : Agence du Fonds de Développement Social

ANSD : Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie

ARD : Agence Régionale de Développement

ASC : Association Sportive et Culturelle

BU : Bibliothèque Universitaire

CCG : Cadre de Concertation et de Gestion

CEDEAO : Communauté Economique Des Etats de l'Afrique de l'Ouest

CL : Collectivité Locale

CODESRIA : Conseil pour le Développement de la Recherche en Science Sociale en Afrique

DPS : Direction de la Prévision et de la Statistique

ESEA : Ecole Supérieure d'Economie Appliquée

FERA : Fonds d'Entretien Routier Autonome

GERAD : Groupe d'Etude de Recherche et d'Appui au Développement

GIE : Groupement d'Intérêt Économique

GPF : Groupement de Promotion Féminine

MCA: Millennium challenge account

MCC: Millennium challenge corporation

MFG: Mission Formation et Gestion

NEPAD : Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique

OCB : Organisation Communautaire de Base

OMD : Objectifs du Millénaire pour le Développement

ONG : Organisation Non Gouvernemental

ONU : Organisation de Nations Unies

PIC : Plan d'Investissement Communal

PRDI : Plan Régional de Développement Intégré

SIDA : Syndrome de l'Immuno Déficience Acquis

SODAGRI : Société de Développement Agricole et Industrielle

UCAD : Université Cheikh Anta Diop

AVANT PROPOS

Ce travail d'étude et de recherche est le couronnement d'une année d'étude en classe de master2 de géographie intitulé « Aménagement et Gestion Urbaine en Afrique ». Il porte sur la nouvelle commune de diaobé-kabendou et à pour thème : le rôle de la RN6 dans le développement économique et l'intégration sous-régionale la commune de diaobé-kabendou.

C'est une localité située sur la route nationale n°6, à une trentaine de kilomètres de Vélingara, capitale du département du même nom, situé dans la région de Kolda. Elle est distante de la frontière guinéenne d'environ 60 km (Poste frontière de Kalifourou) et est aussi proche de la Gambie, ce qui fonde son appartenance à la Sénégalie Méridionale¹. Elle est limitée :

- A l'est par le cours d'eau de Niandouba située à 2 Km de Kabendou ;
- A l'ouest par le village de Dialicounda situé à 500 m de Diaobé ;
- Au sud par la Forêt de Sinthiang Aidara située à 1,5 km de Kabendou.
- Au nord par le village de Soutouré situé à 2 km de Kabendou.

Enclavée par rapport au reste du Sénégal, La commune de diaobé-kabendou était un ancien village de la communauté rurale de kounkané, sa création fut notamment réfléchie depuis les lois 22 mars 1996, notamment la loi 96-06 portant code des Collectivités locales et la loi 96-07 relative au transfert de compétences aux régions, communes et communautés rurales. Elle est née de la réforme administrative de 2008, décret n°2008-748 du 10 juillet 2008 portant création des communes dans les régions de Fatick, Kaffrine, Kaolack, Kédougou, Kolda, Louga, Matam, Saint-Louis, Sédhiou, Tambacounda, Thiès et Ziguinchor ,

En tant que chef lieu de la commune, elle abrite au sein d'elle un marché hebdomadaire à dimension internationale qui est née vers les années 1970. C'est durant cette période que les activités de son marché hebdomadaire ont démarré. Ce marché crée plus exactement en 1973, a permis à cette localité de devenir de nos jours, une zone qui attire bon nombre d'opérateurs économiques en provenance des autres régions du Sénégal et des pays limitrophes.

Outre les localités de diaobé et kabendou, elle inclut dans le périmètre communal les villages ou « quartiers » de Soutouré, Saré Yoba, Ndorna Samba Diao, Saré Mawndé Bothia, Médina Samba Kandé, Maréwé, Sinthiang Diaobé, Dialicounda, Saré Baling, Gambissaré Talata,

¹ PIC : Plan d'Investissement Communal de Diaobé-Kabendou 2011-2016

Sinthiang Aïdara et Kéréwane Bassy. L'accès se fait par les routes nationales N° 4 et 6 en passant soit par Ziguinchor ou Tambacounda. La commune est également distante de Dakar de près que 400 km. Les routes revêtues sont formées par la Route Nationale n°4 (RN4) qui passe par la partie Nord du département de Sédhiou et la Route Nationale n° 6 (RN6) qui relie les villes de Ziguinchor-Kolda-Vélingara et Tambacounda dans le sens Est-Ouest². Cet axe routier très structurant a l'inconvénient d'être excentré.

Ainsi le manque de voies de communications notamment les routes est donc remarquable dans cette partie du Sénégal. Elle ne permet pas la mise en place d'un environnement favorable au développement dans le contexte actuel de la mondialisation. Or du point de vue commercial, c'est un espace transfrontalier.

Dans cette perspective, on trouve cependant une occasion de matérialiser un désir ardent de scruter les questions transfrontalières qui sont d'un intérêt et d'une sensibilité qui mérite l'attention de tous les scientifiques et surtout les décideurs en matière de développement harmonieux et équilibré du territoire.

D'une part c'est la curiosité intellectuelle qui nous a motivées. Le fait de mieux connaître cette espace tant attirant par le marché mais d'autre part en tant que géographe la question de développement et d'intégration, dans ce contexte actuel de compétitivité et de recomposition des territoires mérite toute une attention, une certaine focalisation car c'est en ces lieux de rencontre qu'on peut booster l'économie non seulement de la localité mais d'une nation toute entière.

Au final, c'est la somme de toutes ces motivations qui nous ont poussés à entreprendre ce travail d'étude et de recherche.

Mais avant tout je tiens à remercier ALLAH le tout puissant qui par sa grâce m'a accordé la chance de finir ce mémoire en bonne santé.

Mes remerciements vont aussi à l'endroit :

-Du Professeur AMADOU DIOP qui a accepté de nous encadrer pour ce mémoire de master2 et qui a déployé tous les moyens pour nous permettre de produire un bon document. Ma reconnaissance en vers lui sera éternelle.

- De mes parents, Monsieur Malang BAMBA et Madame Aissatou DIASSY pour m'avoir inscrite à l'école et qui jusqu'à présent continue de m'accompagner dans mes études.

-De Madame Suzanne CAMARA et son mari, Monsieur Sékou DIASSY ainsi que toute la famille DIASSY de Dakar ; qui depuis mon arrivé m'ont ouvert leurs portes et m'ont permis de bien continuer mes études.

-De Madame Mouye AIDARA et l'ensemble de la famille SALOKHO de diaobé qui m'ont hébergé sous leur toit et permis de bien mener mes enquêtes de terrain.

-De madame Aissatou TOURE et son mari Idrissa TOURE ainsi que toute sa famille à Colobane.

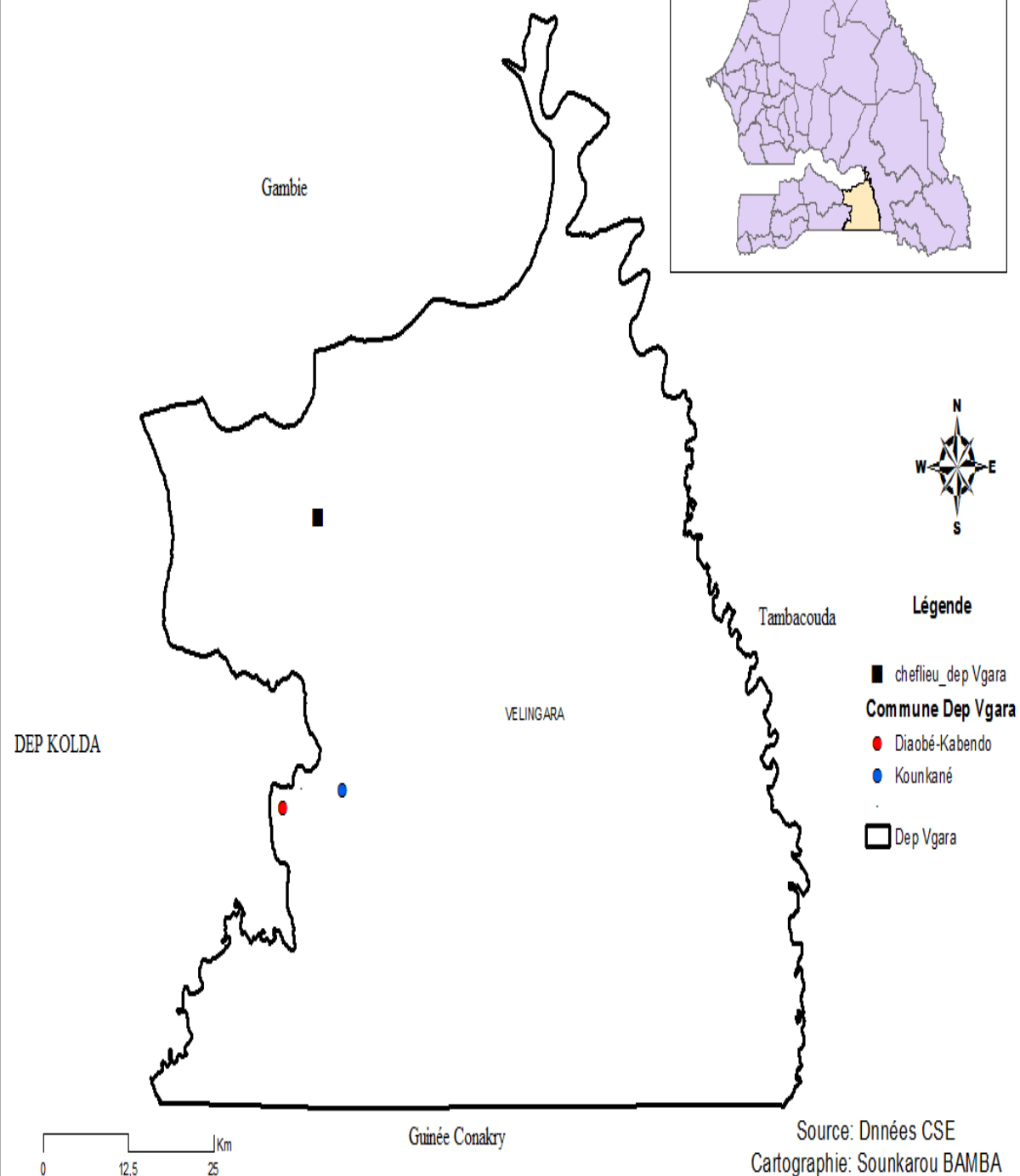
Je remercie aussi Diénaba AIDARA, qui au delà de l'amitié qui nous lie, était d'un grand soutien aussi bien sur le plan moral qu'intellectuel.

Ma nièce Marie Augustine BAMBA et ma cousine Adiouma DIASSY, qui m'ont beaucoup aidé dans la saisie de données.

Mes amis Salimata koita qui malgré la distance qui nous sépare reste toujours dans mon cœur, Yassa MBALLO, Amadou DJIGO, Yaya KEITA, Fatoumata SADIO, Mame Yacine NGUER, Thiara SOW, Mamadou DIALLO, Souleymane Diallo, Méta BOIRRO pour leurs encouragements.

Je ne saurais terminée sans pour autant remercier Monsieur Mody DIOP, sophie SOW secrétaire ATDDL, ma tante Aminata BIAYE, Fabienne DIASSY ainsi que l'ensemble du personnel du GERAD et tous ceux de près ou de loin ont contribué à la réalisation de ce document.

Carte: Département Vélingara



INTRODUCTION

L'espace précolonial du Sénégal était marqué par une territorialité qui s'est basée davantage sur un fonctionnement des villes principales comme les communes de pleins exercices sans se rendre compte de la construction des enclos spatiaux qui dérivait de leur processus.

En effet, s'inspirant du modèle volontariste socialiste, l'état sénégalais post indépendance s'était engagé dans la politique fortement interventionniste à divers plans de développement.

Jusqu'à la fin des années 1970, le développement socio-économique du pays était structuré au tour de ces termes ;

- une reforme institutionnelle
- la destruction des mécanismes de traite
- la socialisation des moyens de production
- la planification

Par ailleurs, dans le processus d'organisation du territoire, il est apparu nécessaire la mise en place des villes marchés qui devraient polariser l'économie du pays et par conséquence absorber les produits agricoles de l'hinterland. Les colonialistes ne développaient que les villes stratégiques pour leur commerce. Ces villes étaient des espaces de références parce que bien équipées en infrastructures de transport pour assurer la liaison entre les autres pays de leur communauté.

Cependant à partir des décennies 1970-1980 ; ces politiques atteignent ces limites. La sécheresse de 1973 avait mis en rude épreuve l'économie du pays ; ce qui a conduit au malaise paysan, à l'augmentation des charges de l'état. Ainsi les villes ou les régions secondaires qui devraient l'assister ne disposées d'aucunes infrastructures adéquates pour supporter cette charge étatique.

Vu la complexité de cette thématique, il semble intéressant d'analyser l'impact des opérations de circulation même si le rôle des voies de communications n'est plus à démontrer. Cette problématique paraît plus illustrative surtout dans ma zone d'étude précisément celle de diaoubé –kabendou qui est une localité en plein développement grâce à son commerce.

C'est une nouvelle commune située dans la région de Kolda. Elle dispose d'énormes potentialités aussi bien sur le plan physique que humain. L'hydrologie est très importante dans cette partie de la région. Ce qui justifie la place prépondérante de l'agriculture dans la vie socio-économique de la population.

Du point de vue de l'intégration sociale et économique, c'est une zone qui ne traduit pas une rupture mais plutôt une continuité avec les autres pays frontaliers que sont ; la Gambie et les deux guinéas (Bissau et Conakry).³

La problématique majeure de la commune de diaobé-kambendou réside sur son enclavement et l'accès aux services sociaux de bases. C'est une commune qui dispose d'une seule route (la route nationale 6). Or les voies de communications constituent un outil important ou un plié fondamental dans la promotion du développement d'une localité ou d'un pays.

Le travail d'étude et de recherche que nous entreprenons dans cette localité se propose de faire une analyse des conditions d'équipements infrastructurels surtout le rôle de la route nationale 6 dans son développement économique. Parce que non seulement, elle dispose d'un réservoir de ressources mais aussi d'un marché hebdomadaire très dynamique au plan international grâce à son attractivité.

³ CRDV et ENDA DIAPOL ; 2007 : les dynamiques transfrontalières en Afrique de l'ouest, ISBN Karthala 84586-875-5 ; ISBN CRDI ,978-1-55250-356-0, édition électronique ,217p

PROBLEMATIQUE

Contexte et justification

Le développement en tant que-t-elle est un processus qui permet à une localité de sortir de son cadre ancien pour être concurrentielle. Le territoire sur lequel s'organise ce développement est un espace où se nouent des rapports de coopérations, de force qui prend souvent des dimensions assez contrastées. Il se caractérise par une concurrence au tour des disparités socio-économiques qui affecte sa configuration et son dynamisme rationnel à travers les ressources et les infrastructures disponibles. Ce qui fait que les questions d'organisations des territoires ont toujours été au cœur des politiques d'aménagement du territoire.

Par ailleurs, ces politiques peuvent avoir comme conséquence le renforcement des déséquilibres spatiaux économiques entre les différents axes géographiques.

En Afrique par exemple, le développement a toujours connu un certain retard par rapport au reste du monde, résultat d'un système colonial qui avait balkanisé le continent et cloisonner les états dans des frontières dont l'étroitesse avait pour conséquence majeure l'exacerbation des micro-nationalistes⁴. La colonisation avait en effet favorisée la séparation des populations qui étaient unies par une solidarité culturelle, économique et sociale.

Cette séparation a cependant entraîné des disparités territoriales c'est le cas d'Abidjan et de Dakar qui étaient plus équipés que les autres le reste de l'Afrique de l'ouest pendant cette période. Au Sénégal, cette division spatiale s'est traduite par la création de quatre communes de plein exercice qui disposent de tous les fonctionnalités et équipements administratives du pays.

L'inefficacité de ces politiques territoriales avait produit des incohérences spatiales remettant en cause la rationalisation de l'espace. Les régions côtières plus influentes et plus développées, à l'instar de Dakar avec sa macrocéphalie sur le reste du Sénégal.

La commune de diaobé-kabendou n'en est épargnée, la colonisation avait un impacte majeur certes dans sa pauvreté mais d'autres facteurs déterminants ont aussi influé.

⁴ Amadou DIOP ; 2008 : Enjeux Urbains et Développement Territorial en Afrique Contemporaine, Karthala ; 176p

La Gambie, ce petit pays, à l'intérieur du Sénégal entrave et accentue l'enclavement cette localité. Elle l'empêche d'être au même rythme de développement que sa capitale Dakar. En période de divergence d'idées ; les commerçants qui ressortent de Dakar, sont obligés de faire le tour de la région de Tambacounda pour rejoindre la commune de diaobé-kabendou alors qu'ils pouvaient traverser la Gambie et accéder au marché de diaobé sans avoir à effectuer de très longues distances.

La crise politique avec l'insécurité routière dans certaines parties de la région de Kolda, constitue un autre élément de freinage au développement. Celle-ci ne facilite pas le commerce ; or elle constitue un déterminant dans le processus d'intégration sous régionale. La commune à la chance d'avoir un marché à dimension international qui grâce aux commerçants qu'ils mobilisent et les échanges de ressources que les pays entretiennent, intègre de la commune dans les dynamismes internationaux.

L'intégration qui est un phénomène qui se fait à travers de bonnes voies de communications et d'équipements. Le manque d'équipements entraîne le retard de la commune dans le processus de développement.

Les autorités sénégalaises ont très tôt compris cette importance, c'est pourquoi depuis les premiers décennies de l'accession à l'indépendance, les politiques territoriales concernant les infrastructures notamment routières ont été mises en avant dans le processus de développement du pays. Ainsi plusieurs initiatives ont été entreprises dans le temps et l'espace suivant les circonstances et les politiques du moment.

Les nouvelles routes pourront constituées par elles même un agent de développement économique efficaces en favorisant l'arrivée des matières premières et l'expédition des produits fabriqués dans la commune ou l'on souhaite développer.

Sur le plan régional et local, on ne peut pas masquer leur (routes) utilité fondamentale, la remarque utile de travail que sont les routes, leur influences sur le plan économique, en facilitant les relations entre les différents régions qu'elles traversent. Il a été noté partout qu'elles sont un facteur non négligeable dans la réussite de certains opérations de décentralisation. D'ailleurs au tant le plan OMEGA du président ABOULAYE WADE que le NEPAD qu'il a enfanté ont défini la priorité des priorités, le secteur des infrastructures de transport.

En ce qui concerne la commune de diaobé-kabendou, elle a la particularité d'être dans une région qui est frontalier avec trois états (Gambie et les deux guinées). Elle exerce une forte polarisation par rapport à ces pays. Cette polarisation réside sur la commercialisation des produits locaux avec son grand marché hebdomadaire qui mobilise près que tout la sous région.

Mais malgré ces potentialités, la commune n'est plus viable à cause de l'état actuel de la route nationale 6 qui rallie la zone au reste du Sénégal. Ce problème de manque infrastructures doit être une priorité pour les politiques étatiques car le développement d'un pays réside aussi sur le développement des villes secondaires.

La pertinence du sujet repose sur deux aspects essentiels :

Du point de vue scientifique, il s'agit d'un thème d'une brillante actualité et qui présente un grand intérêt à l'heure actuelle des problématiques d'aménagement du territoire et de compétitivité.

En effet, la problématique des infrastructures routières représente un défi majeur des politiques d'aménagement du territoire parce qu'elle vise l'équilibre spatiale, d'où l'importance d'étudier ce sujet en géographie car elle prend en compte les préoccupations contemporaines qui engagent l'espace : le territoire, le développement, l'intégration et la mondialisation.

D'autre part, ce sujet pourrait nous aider à comprendre l'importance majeure des routes dans le développement ou la compétitivité économique.

C'est ce regard pertinent analytique qui touche actuellement tous les continents et leur ambitions de développement qui nous pousse à s'interroger sur cette thématique ; le rôle de la RN6 dans le développement économique et l'intégration sous régionale dans la commune de diaobé-kabendou.

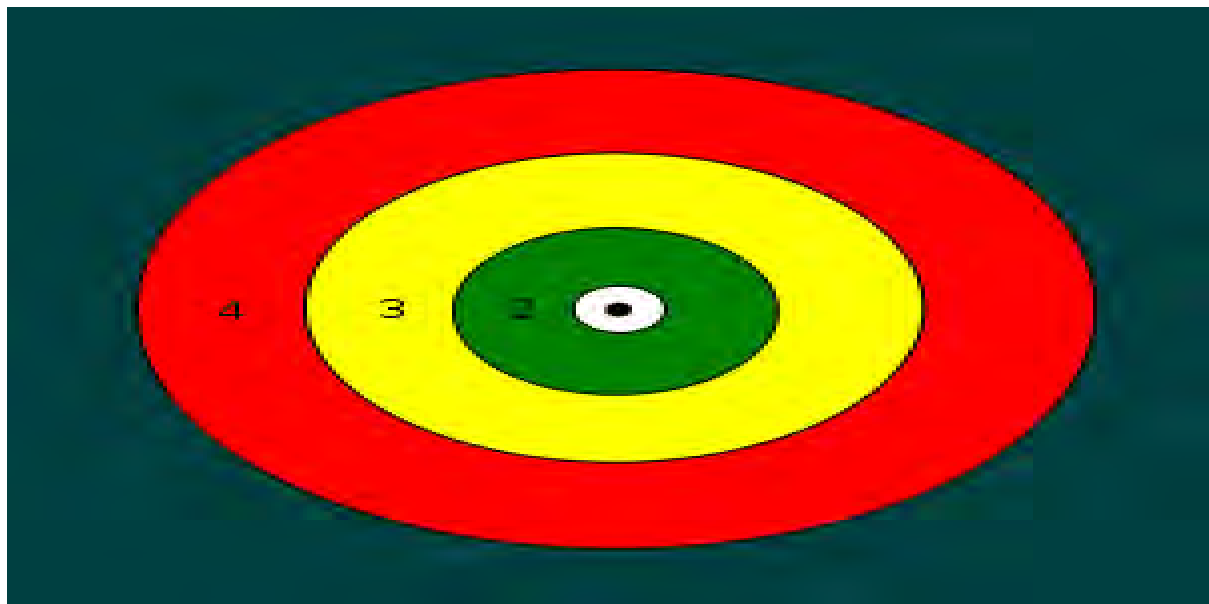
I. CADRE THEORIQUE ET CONCEPTUEL

1. MODEL THEORIQUE

Les théories utilisées à cet effet sont nombreuses. Pour démontrer le rôle imminent des routes dans le développement territorial à savoir celui du transport de biens et personnes et pour penser à l'obtention du bénéfice ou du profit ; beaucoup de géographes ont travaillé sur ce sujet. Mais c'est surtout à partir du premier livre *der isolierte staat* de John Heinrich Von Thünen en 1826 qu'on peut situer la naissance de la théorie de la localisation.

Dans ce livre, Von Thünen a noté que le coût du transport des biens consomme une partie de la rente économique. Il a aussi noté que ces coûts de transport et la rente économique varient suivant les biens, la distance du marché.

Schéma1 : modèle Von Thünen



Source ; recherche sur l'internet

D'après ce schéma de Von Thünen : le point noir représente la ville ou le marché ; 1 (blanc) la zone de maraîchage et élevage laitier ; 2 (vert) la forêt pour le bois de chauffage ; 3 (jaune) céréales, cultures de plein champ ; 4 (rouge) élevage extensif. La zone sombre en extérieur représente la région où l'agriculture n'est plus rentable.

A partir de Von Thünen, une sorte d'hégémonie allemande s'est installée dans la théorie de la localisation, notamment avec le livre *die zentralen orte* in suddeutschland de Walter Christaller en 1933, lequel a formulé une grande partie de ce qu'on appelle la localisation.

Ce Géographe ouvert à la sociologie et à l'économie, Christaller a fondé dans sa thèse, un modèle de hiérarchisation des réseaux urbains en fonction des services et des commerces qui s'y trouvent. Il considère ainsi que la ville correspond à une agglomération de producteurs et qu'elle constitue le centre d'une région. Comme Von Thünen, il définit ce modèle à partir de plusieurs postulats : l'espace géographique est homogène, chacun maximise son utilité ou son profit, les prix sont fixes pour tous les agents et, enfin, le coût du transport est lié à la distance. Le consommateur cherche donc le point de vente le plus proche et le plus avantageux.

Dans son modèle trois paramètres entrent en jeu : la portée du bien, soit son aire de marché (circulaire jusqu'au prix maximum de transport), le seuil de production (lié aux économies d'échelle) et le seuil de demande (fréquence ou rareté d'un produit).

Ces théories montrent toutes les deux la place pondérante du transport dans l'attraction et le développement d'une zone. Ainsi pour qu'il (le transport) soit effectif, il faut donc nécessairement des voies praticables. Cela pourrait permettre l'accessibilité et la réduction des coûts. C'est pourquoi ces théories sont incontournables car peuvent être considérées comme un outil d'aide à la décision.

2. DISCUSSION CONCEPTUELLE

Elle est souvent nécessaire pour expliquer le cadre de l'utilisation de certaines notions ou concepts. Les concepts que nous avons choisi pour discuter mettent l'accent à la fois sur le développement territorial mais sur les questions d'intégrités sous régionales.

Le développement

Si nous remontons un peu loin dans le passé, nous remarquons que ce concept de développement a été au cœur de la pensée économique au lendemain de la seconde guerre mondiale avec le plan de reconstruction MARSHALL, où le concept de développement était synonyme ;selon Galbraith ; de la croissance économique et des progrès économiques.

Mais à partir des années 1960 ; cette conception de développement va être remise en cause avec une critique de l'écrivain anglais ROSTOW présenté dans son livre « les étapes de la croissances économiques »

La mesure de développement ne doit pas seulement s'arrêter au seul critère de produit brut (PNB).

On peut ajouter que le développement analysé à partir des critères de la croissance économiques pouvait masquer l'existence des différenciations sociales et d'inégalités sociales à l'intérieur du pays.

C'est ainsi que le concept de développement va poursuivre son chemin jusqu'en 1992 où un autre concept apparait celui de développement durable à la conférence de la terre à rio, ce concept est fort théorisé par un fort courant d'environnementalistes et d'écologistes. Pour la première fois, l'environnement va être intégré à la notion de développement. Ce terme va évoluer en projet politique pour devenir l'éco développement.

L'intégration

La notion d'intégration est diversement définie. Selon le nouveau petit robert « c'est le procédé par lequel une nation crée un espace ou plusieurs nations créent un espace économique commun ». Cette définition donne au concept une connotation purement économique c'est dans ce sens que l'inscrivent ; HURON et ALVERGNE ; pour qui « l'intégration est un processus qui conduit à des interdépendances d'espaces économiques nationaux » ; il s'agit donc d'un procédé de mise en place d'organisations communes destinées à renforcer la coopération économique entre plusieurs pays. Contrairement à ces deux auteurs NACER et BOURMANE qui estiment que l'intégration renvoie à une « convergence entre les espaces homogènes caractérisés par une certaine proximité culturelle ».

Cette définition prend en compte non seulement les aspects naturels ; mais aussi met en exergue la dimension spatiale de la notion « d'intégration ».

A partir de ces définitions nous pouvons considérer l'intégration comme une articulation entre les lieux ; les hommes et les activités de deux ou de plusieurs pays.

La notion d'intégration par le bas renvoie aux dynamismes locaux. Il fait références aux mouvements migratoires ; aux échanges sociaux et commerciaux en cour dans les zones frontalières.

L'attractivité

L'attractivité quant à lui est une notion récente. Mais depuis une dizaine d'années ; la notion d'attractivité est liée à celle de la mondialisation avec son corollaire de délocalisation. Ainsi, l'attractivité est au cœur de la réflexion sur l'économie internationale ; les mouvements des capitaux et des flux des investissements et est défini par HATERNE comme « la capacité pour un territoire d'offrir aux acteurs des conditions qui les convainquent de localiser les projets sur leurs territoires plutôt que sur un autre » ou encore « la capacité d'attirer de la main d'œuvre qualifiée et les compétences comme des moyens pour favoriser le développement économique ; la régénération urbaine ».

Pour nous l'attractivité constitue ainsi la mesure de performance d'une localité durant une période donnée. Performances qui allient les qualités naturelles du territoire et les efforts d'aménagement qui sont entrepris.

L'attractivité permet ainsi d'organiser la mobilité des hommes et des choses c'est-à-dire l'ouverture et l'accessibilité des territoires.

Gouvernance

Etymologiquement; le mot gouvernance vient de gouvernail qui veut dire s'orienter, se diriger. Le terme « gouvernance » a été simultanément adopté à partir du milieu des années 1970 pour diagnostiquer le problème nouvellement perçu de « l'ingouvernabilité » et lui trouvé des solutions. Ce terme décrit un nouveau mode de coordination et de gestion au sein des organisations. Elle est utilisée dans plusieurs disciplines et revêt de multiples significations, se prêt à de multiples usages et se développe avec la mondialisation et le développement durable.

Dans les années 90, les politiques de décentralisation et les exigences de la démocratie et de développement durable ont placé la gouvernance locale au centre des processus de prise de

décision. Dans la même logique, nous avons remarqué au courant des années 2000, un regain d'importance de la gouvernance locale avec les théories de bien commun ou bien public.

La gouvernance fait donc partie, avec le territoire et les acteurs, du triptyque indispensable pour le développement local. Selon Georges cavalier, elle désigne « un processus de coordination des acteurs, de groupes sociaux, d'institutions pour atteindre les buts discutés et définis collectivement des environnements fragmentés et incertaines ». A travers une démarche participative. Cette gouvernance se fonde sur le principe de subsidiarité de précaution, de l'amélioration continue et de l'évaluation pour favoriser la construction d'identités collectives, de citoyenneté, de comportements appropriés, de cohésion sociale.

En gros, la notion de la gouvernance locale revêt une importance capitale en sens qu'il couvre une dimension territoriale indispensable à la dynamique locale de développement. La gouvernance est considérée actuellement, comme le mode par principe de gestion participative.

L'aménagement du territoire

Selon le dictionnaire de la langue français, le terme aménagement vient du verbe « aménager » qui veut dire : adapter, disposer et modifier méthodiquement, rendre plus organisé.

Le code de l'administration français définit l'aménagement comme étant « l'ensemble d'actions ou opérations qui ont pour rôle de mettre en œuvre une politique de l'habitat, d'organiser le maintien, l'extension ou l'accueil des activités économiques , de favoriser le développement des loisirs ou du tourisme, de réaliser des équipements collectifs, de lutter contre l'insalubrité, de sauvegarder ou de mettre en valeur le patrimoine bâti ou non bâti et les espaces naturels ».

L'aménagement peut se concevoir à des échelles très diverses : du territoire d'un pays (aménagement du territoire) jusqu'à une ville ou un quartier (aménagement urbain ou urbanisme) voire d'un local (aménagement d'un appartement, d'un bureau ou d'une usine) mais dans ce dernier cas, dans une acceptation plus limitée (disposition d'Object et utilisation de l'espace disponible).

L'aménagement est par essence global. Il en est ainsi lorsqu'on parle de l'aménagement du territoire, de grands aménagements régionaux et d'aménagement urbain. Cependant on peut employer ce terme accompagné d'un adjectif plus significatif : aménagement agricole, industriel, touristique, etc. Il peut aussi s'appliquer à un milieu déterminé : aménagement de l'espace rural, aménagement de l'espace urbain ou à un autre secteur etc.

L'aspect définitionnel le plus important prend en compte la compensation des déséquilibres de développement au sens géographique du terme et au sens administratif. Il s'agit de la répartition équitable des activités et des richesses entre les différentes régions.

Nous retiendrons dans le cadre de cette étude que l'aménagement du territoire signifie l'ensemble d'actions concertées visant à disposer avec ordre les habitants, les activités, les constructions, les équipements et les moyens de communications sur l'étendu du territoire.

Considéré comme une action volontaire, il est impulsé par les pouvoirs publics et suppose une planification spatiale et une mobilisation des acteurs.

II. OBJECTIFS ET HYPOTHESES

1. Objectif General

Le but de ce thème de recherche est de montrer à travers une analyse des déplacements des personnes et biens ; le rôle de la RN6 dans le développement économique et le processus d'intégration sous régional de la commune de diaobé-kabendou. En effet, quant des espaces disposent d'un certain atout dynamique comme le louma, il est important de connaître leur apport dans la construction d'un ensemble régional très influent.

2. Objectifs spécifiques

De façon spécifique cette étude vise trois sous objectifs :

- Analyser l'historique et la polarisation de la commune.
- Analyser les facteurs influents du processus d'urbanisation de la commune.
- Le rôle de la RN6 dans la problématique de l'accès aux services sociaux de base ainsi dans le processus d'intégration sous régionale.

3. Hypothèses de recherche

Pour atteindre ces objectifs, notre recherche s'est basée sur des hypothèses suivantes :

- la commune de diaobé-kabendou grâce à son louma peut être économiquement être une zone de concurrence, de réduction des disparités entre la région de Kolda et le reste du Sénégal.
- l'existence d'infrastructures et équipements structurants comme son marché peut impulser le développement de la commune mais aussi être facteur d'intégration sous région.
- la gestion participative de la nouvelle route peut être un apport de sa durabilité et contribuer au désenclavement de la localité de plus la rendre plus compétitif.

III. METHODOLOGIE

Cette partie de l'étude traite des aspects en rapport avec les lieux et techniques de collecte, de traitement et d'analyse des données utilisées ainsi que des difficultés rencontrés. La démarche adoptée pour l'élaboration de ce mémoire comprend deux parties :

1. LA COLLECTE DE DONNEES

Nous avons utilisés des techniques d'investigations des sciences sociales parmi lesquelles nous pouvons citer :

- la revue documentaire
- l'enquête de terrain et le traitement de données

1.1 Revue documentaire

Pour expliciter les recherches de notre thème d'étude ; notre recherche documentaire nous a dirigé dans des structures comme la bibliothèque centrale de l'UCAD ; la bibliothèque du département de géographie ; l'ESEA, L'ENDA TIERS MONDE ; au GERAD, à la CODESRIA, sur L'INTERNET.

Cette recherche nous a permis de mobiliser un certaines nombre de documents et les principaux concepts qui ont appuyés notre argumentaire. Le principal constat par rapport à la revue documentaire, c'est l'abondance de la littérature sur le développement et l'intégration sous-régionale. Cela s'explique sans doute par l'ancienneté de la question.

Les divers auteurs expliquent les motivations de l'intégration sous-régionale par la balkanisation excessive du continent; la déficience des infrastructures; l'exiguïté des marchés internes et la faible diversification des appareils de production ; C'est le cas notamment de Christel Alvergne, dans son article « Espaces transfrontalières et intégration sous-régionale en Afrique ». Dans le même ordre d'idée, nous pouvons citer l'ouvrage sur « *l'intégration sous-régionale et ajustement structurel en Afrique subsaharienne* » de COUSSY et HUGON, pour ces derniers, la mondialisation et le renforcement des grands blocs ont fait de l'intégration, une préoccupation majeure.

Les obstacles de la réalisation de l'intégration africaine, ont été abordés dans la plupart des auteurs dont John IGUE dans son ouvrage « *le territoire et l'état en Afrique :les dimensions spatiales du développement* ».Selon l'auteur le non respect des engagements, les divergences idéologiques et le faible niveau d'équipement du territoire entrave la construction d'un espace communautaire.

Cependant, les auteurs ne sont pas seulement limités à l'identification des obstacles. Mieux, ils ont tenus à proposer un certain nombre de solutions parmi lesquelles, la prise en compte de la dimension spatiale dans les projets de constructions sous-régionale. C'est ainsi que Prospère KEDAGNE, prône la valorisation des bassins économiques et la mise en place d'une nouvelle forme de solidarité transfrontalière pour la relance de l'intégration et du développement économique. Abordant dans le même sens, Christel Alvergne souhaite la mise en place des conditions spatiales favorables au développement. Cela passe par la promotion de la coopération transfrontalière et l'aménagement des espaces de concertations des populations. Autrement dit, la valorisation de la dimension territoriale.

Nous retenons aussi avec un grand intérêt l'ouvrage de Jérôme MONOD et Philippe de CASTELBAJAC « *l'aménagement du territoire* ». Ce document évoque les fondements de l'aménagement du territoire dans lesquels les auteurs montrent le rôle incontournable des voies de communications dans le développement. Leur ouvrage nous est d'un grand appui car ils ont même consacré un chapitre entier aux voies de communications et cette phrase nous paraît important à retenir dans ce document : « les hommes se sont toujours rassemblés autour des axes de communications, carrefour et ports ». Ces auteurs pensent qu'en développant les voies de communications cela contribue à attirer des investissements donc développer une zone.

Dans l'ouvrage « *les dynamismes transfrontalières en Afrique de l'ouest* » l'auteur aborde la problématique des voies de communications en incitant sur le développement des infrastructures de communications en Sénégal. Il trouve que c'est eux qui peuvent favoriser le développement des échanges en Casamance.

Par ailleurs, cette revue documentaire a permis de faire une analyse conceptuelle. Et dans cette exercice, les ouvrages de DIMEO, « *géographie sociale et territoriale* », de Foucher « *fronts et frontières, un tour du monde géopolitique* », les dictionnaires de la géographie dont ceux de BAUD et de AL, de pierre Georges, de Yves Lacoste, ont été d'un grand apport car ils ont facilité la compréhension de certains concepts.

1.2 L'enquête

- L'échantillonnage

Notre zone d'étude correspond à la commune de diaobé-kabendou. Dans la détermination de l'échantillonnage, notre souci était de satisfaire deux exigences.

-recueillir des informations qui seraient précises, fiables et détaillés au maximum.

-Respecter au mieux la règle de la représentativité de différentes formes d'organisations sociales et administratives.

De ce fait, notre échantillon se présente comme suit :

Selon l'ANDS, le nombre de ménages à diaobé était de 385 et kabendou 210⁵ ; D'après leur règle de représentativité, il faut 30% pour que les données soient fiables. Mais contenue du contraindre de temps nous avons choisi de procéder par la méthode de quota et choisi 15% pour la représentativité de notre échantillon.

⁵ ANSD : 2003, situation sociale et économique de Kolda

Tableau1 ; répartition de l'échantillon

Communautés rurales	Nombre de ménages	échantillon	Pourcentage
Diaobé	385	58	65%
Kabendou	210	31	35%
TOTAL	595	89	100%

Nous avons d'abord additionné les deux nombre pour trouver les ménages totaux de la commune et fait ensuite la répartition. Ce calcul se présente comme suit :

$385+210=595$ comme l'ensemble des ménages

595 que nous avons multiplié par les 15%, ce qui nous a donné 89,25 ménages à enquêter.

Pour diaobé seulement nous avons multiplié les 385 ménages par le total des ménages à enquêter c'est à dire les 89,25 ce qui a donné 57,58 ménages à enquêter à diaobé. La même chose a été faite à kabendou ce a donné aussi 31,41ménages.

Après avoir trouvé le nombre de ménage dans chaque localité qui constitue actuellement la commune, nous avons appliqué la méthode de sondage qui consiste à enquêter sur une maison et sauter 4 pour ensuite enquêter la 5ème.

Pour ce qui concerne l'échantillon des commerçants, nous avons fait un choix individuel.

Ainsi des questionnaires ont été établis par rapport à ces échantillons pour ce qui concerne les ménages mais aussi des guides d'entretiens pour les personnes ressources.

1.3 Le traitement et l'exploitation de données

Des informations aussi bien qualitatifs que quantitatifs ont été choisies à l'ordinateur puis traitées avec des logiciels appropriés. Le sphinx pour la saisie des questionnaires et la collecte des données, le Word pour le traitement de texte et l'Excel pour l'aide à l'analyse des données quantitatives ; l'élaboration des tableaux et la réalisation des graphiques.

2. LES LIMITES DE LA METHODOLOGIE

Comme dans toutes les autres recherches, notre méthodologie a des limites. D'abord les données de l'ANSD sur le nombre de ménages de la commune ne sont pas disponibles, nous nous sommes contentés des données du recensement de 2002. Le ramassage des questionnaires n'a pas été quotidien comme souhaité, il n'a pas été possible de vérifier tous les questionnaires le jour même de l'enregistrement. De ce fait, les erreurs commises lors des remplissages des questionnaires n'ont pas pu être toutes corrigées.

L'autre difficulté est que certaines personnes refusaient de répondre aux questions malgré la disponibilité de répondre sous l'anonymat.

Il y a peu de documents produits au niveau de la mairie.

Enfin, le problème de langue s'est produit à certaines interviews car il fallait un interprète, or la traduction spontanée ne préserve pas forcément le sens de la question et / ou de la réponse, en plus elle rend l'entretien moins convivial.

Les insuffisances constatées dans notre étude seraient en partie liées à l'une ou l'autre des difficultés susmentionnées. Malgré ces difficultés et insuffisances ; notre étude a produit des résultats à partir desquels nous pourrions tirer une conclusion et émettre des perspectives.

PREMIERE PARTIE :
DYNAMIQUE DE LA COMMUNE DE DIAOBE-
KABENDOU

Le territoire est un espace approprié à un groupe social. Ce dernier a des caractéristiques socio- culturelles dominantes. Celles-ci peuvent être la langue ; l'ethnie ; la religion ; le genre de vie etc. Le groupe qui s'approprie donc de l'espace peut être à cheval sur deux ou plusieurs pays. C'est pourquoi on peut considérer, le territoire en tant que espace appropriée par un groupe social comme un lieu ouvert, qui n'est pas fermé circonscrit dans des limites administratives comme le définissent nos homologues politiques.

Le territoire désigné comme espace approprié par un groupe peut transcender des frontières. Ce cas est d'ailleurs fréquent en Afrique. C'est en effet ici des frontières qui résultent de la compétition coloniale. Ces frontières ne recoupent pas des réalités ethniques, linguistiques, culturelles. Ainsi, de part et d'autres des frontières africaines, on a souvent des groupes humains aux caractéristiques socioculturelles similaires. Ces groupes s'identifient à des territoires socioculturels souvent à cheval sur plusieurs pays.

L'espace ou la commune de diaobé-kabendou s'identifie à ce type de territoire. Cet espace se trouve dans une région qui est à cheval entre les états de la Gambie et des deux Guinées (Bissau et Conakry). Elle se caractérise par l' homogénéité de son cadre physique. Mais aussi du point de vue social, les populations qui l'occupent présentent plusieurs similitudes les autres pays voisins notamment par l'usage de la langue ce qui favorise son intégration.

CHAPITRE I : HISTORIQUE ET POLARISATION DE LA COMMUNE

I .HISTORIQUE DE LA COMMUNE DE DIAOBE-KABENDOU

D'après les enquêtes menées dans la commune, c'est Colyel Diao le véritable fondateur de Diaobé. Son grand-père était venu du Macina, c'est ce dernier qui est le premier à s'implanter sur ce site mais pas pour longtemps puisqu'il le quittera pour aller s'implanter ailleurs. Plus tard, vers 1847 Colyel reviendra lui pour s'y implanter définitivement. C'était à l'époque de Alpha Molo ; Colyel était accompagné de 21 chefs de famille tous des parents à lui. Ces peuples étaient à l'époque des « buveurs de vin » des animistes mais aussi de grands éleveurs. Colyel était réputé d'être celui qui, de toute la contrée possédait le plus de têtes de bétail.

Diaobé, comme son nom l'indique est le village des Diao habité à l'origine exclusivement par le fondateur Colyel et ses proches. C'est plus tard que les mandingues viendront s'installer avec l'autorisation de Colyel. Un jour Ansoumane Sané dont le frère habitait Diaobé, vint rendre visite à ses parents. Il revenait de la Gambie où il allait parfaire sa connaissance du Coran, en route pour le Gabon (en Guinée Bissao) il eut l'idée de rendre visite à son frère établi à Diaobé. Après un bref séjour, il voulu poursuivre sa route et en informant son frère, ce dernier porta la nouvelle à Colyel qui fit venir Ansoumana et lui demande de rester dans le village. Diaobé avait alors besoin d'un bon musulman comme Ansoumane Sané pour non seulement apprendre le Coran aux enfants mais aussi tuer les boeufs pour les grands hôtes musulmans tels les chérifs qui passaient parfois par le village.

C'est ainsi que Ansoumane Sané est resté et a fait venir sa famille. D'autres familles Mandingues viendront également notamment des forgerons pour fabriquer outils agricoles et Armés. C'est ainsi que les mandingues se sont implantés à Diaobé et sont devenus beaucoup plus tard plus nombreux.

Les parents de Colyel également viendront de partout le rejoindre car l'homme était connu pour sa richesse. Celle-ci ne manque pas de susciter la convoitise, c'est ainsi que Moussa Molo mis au courant de la fortune de l'homme voulut s'emparer de Diaobé. Colyel arriva à le convaincre et du payer à prix d'or son droit de propriété sur les terres de Diaobé et surtout son marigot.

Encadré1

Diaobé était idéal pour l'élevage. A l'époque Diaobé n'était pas tel qu'il est aujourd'hui. Il y avait un grand marigot et la terre était bonne. Des éleveurs venaient de très loin pour nourrir et faire abreuver leurs bêtes. Colyel faisait payer à chaque éleveur en transhumance sur ses terres un bœuf et vache après chaque séjour. Certains éleveurs se sont finalement tout bonnement établis. Diaobé a toujours su accueillir des étrangers pour faire des affaires, aussi la composition ethnique. Affirmait Chérif Diaio ;troisième adjoint au maire de diaobé

Source : entretien avec sounkarou BAMBA, janvier 2013

II. ZONES POLARISEES PAR LA COMMUNE

La commune de diaobé-kabendou polarise un ensemble de territoires qui se dispersent de part et d'autre du monde. Pour mieux être explicite cette partie se divisera en deux selon ces différentes localités d'interventions.

A) polarisation par rapport au Sénégal

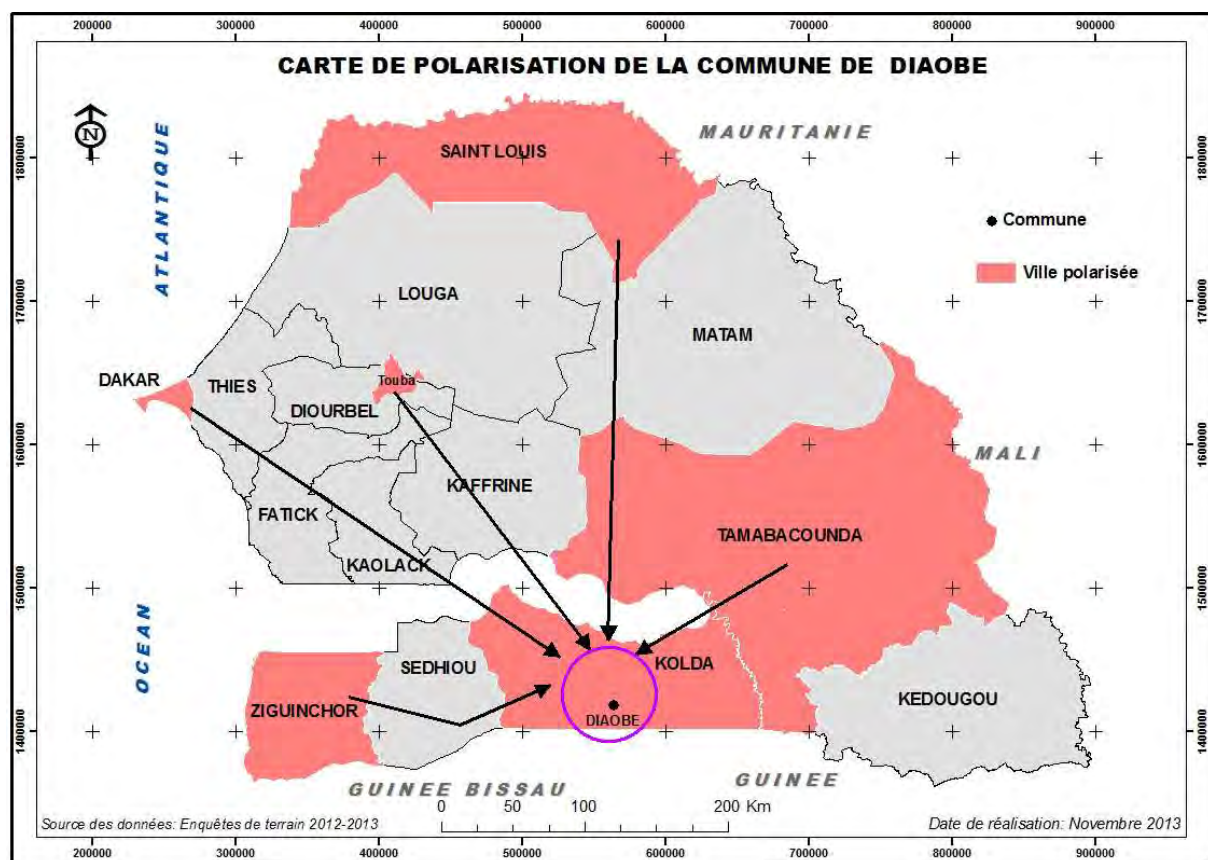
De façon général ; les villes que polarisent la commune de diaobé sont nombreux. On peut se permettre de citer quelques unes les plus présentes dans la commune à travers leurs commerçants. Il s'agit pour les régions du nord des villes comme : Touba, Dakar et st-louis. Pour les régions de l'Est et du sud de : Tambacounda ; Kolda et Ziguinchor.

Beaucoup de commerçants dans le marché de diaobé sont des baobaols. C'est de grands commerçants avec plusieurs cantines à leur disposition. Ils viennent s'acquérir dans le marché de diaobé de marchandises tel : l'huile de palme ainsi que de produits manufacturés. Certains commerçants finissent même par s'y installer de façon définitive et créer des réseaux.

Ceux qui viennent de Dakar ramènent souvent des habits avec eux au marché. Ils ont beaucoup contribué au développement des transports avec les BUS que l'on appel « des horaires » qui permettent une accessibilité facile et la réduction du coup de transport.

Cependant ceux du sud c'est-à-dire Kolda, Ziguinchor et Tamba sont plus proches et accèdent facilement au marché sauf qu'actuellement l'état de la route entraine d'énormes difficultés. Il résulte de ceci une augmentation des coûts du transport et ainsi le réduction de leurs profits.

Carte 2: polarisation de la commune de dioabé-kabendou par rapport au Sénégal



B) polarisation par rapport à la sous région

Les échanges frontaliers, qu'ils soient formalisés ou non, constituent une des composantes des échanges globaux entre Etats. Ce qui les distingue davantage les uns des autres, c'est leur développement à différentes échelles géographiques, selon les types d'acteurs ; leurs réseaux de communication ; les points de l'espace par lesquels ils passent, à proximité des frontières mais aussi selon les fluctuations des politiques étatiques qui les concernent (prix fixés des produits essentiels, ouverture ou fermeture de la frontière, conflits, insertion dans une zone monétaire).

Cependant selon telle ou telle configuration, ces échanges en restent à du petit trafic local, comme c'est souvent le cas entre populations voisines séparées par une frontière, ou alors change d'échelle ou bien se développe entre villes ou marchés importants. Cette hypothèse, la notion de marges en développement mérite d'être examinée dans une perspective d'analyse des territoires étatiques que les échanges transfrontaliers, à quelque échelle que ce soit. Par conséquent, l'analyse de l'intégration par le bas de territoires séparés par une frontière, due en partie au développement du commerce, est à insérer dans une analyse globale des rapports entre les Etats.

Les obstacles à la fluidité des échanges sont partiellement levés entre les pays voisins que sont le Sénégal, le Mali, la Guinée Bissau, la Gambie et la Guinée qui appartiennent tous à l'espace CEDEAO. Plusieurs protocoles d'accords ont été signés dans le cadre de la CEDEAO et se traduisent entre ces différents pays par la signature de conventions bilatérales, facilitant les échanges et la circulation des personnes et des biens. Un accord spécial, relatif au transit routier inter-état (TRIE), a même été promulgué : il permet le transport par route d'un bureau de douane d'un Etat membre à un autre bureau d'un autre Etat membre de marchandises, en suspension des droits et taxes.

L'intégration régionale (sur le modèle de l'Union européenne) constitue ainsi une possibilité pour que se développent les échanges entre pays africains. Les marchés intérieurs étant souvent étroits, leur élargissement à un espace plus vaste contient les ferments d'une dynamisation des relations commerciales, entre pays voisins d'une part, et entre cet ensemble régional et d'autres regroupements en Afrique ou ailleurs. D'autre part, Ce processus reste lent dans une région regroupant des Etats comme c'est le cas de la commune de dioabé qui polarise des Etats comme le Mali ; les deux guinéas (Bissau et Conakry) ; la Mauritanie, la Gambie aussi certaines pays de l'Afrique de l'ouest et du monde.

C) le temps mis pour accéder à la commune

La matérialité du territoire se traduit par des infrastructures de communication, des lieux de connexion, des circulations physiques caractérisées par des trafics qu'il est possible de repérer et de quantifier dans l'espace. Ces circulations prennent une forme à la fois matérielle et immatérielle, par les infrastructures terrestres (ou aériennes) et par les infrastructures de télécommunication, qui voit un flux physique toujours associé à un flux d'informations. Les deux volets sont complémentaires non seulement parce que les circulations revêtent en même temps, ou successivement, ces deux formes de communications, mais aussi parce que les acteurs de la circulation opèrent sur les deux plans (commerçants, transporteurs principalement) et dans des cadres géographiques variés.

Ainsi pour se rendre à la commune si on est dans une région du Sénégal ; il nous faut 24h de route. Mais ce temps dépend de la ville où l'on se situe. Si c'est dans les villes du sud comme Ziguinchor ; Kolda et Tamba ; il nous faut une demi-journée de voyage : Kolda 3h de route ; Ziguinchor 5h et Tamba 2h de route. Ce temps est déterminé de façon approximative et dépend aussi du véhicule emprunté.

Pour le reste de la sous-région les plus proches comme la Guinée-Bissau et Conakry c'est 24h de route mais pour les autres pays, le temps dépend de la distance. D'autres prennent 2 jours pendant que les autres prennent des jours et jours pour atteindre le marché de Diaobé.

Encadré 2

Pour aller à Diaobé au Sénégal (près de 400 km), les transporteurs empruntent les routes Labé - Koundara - Diaobé ou encore Labé - Mali - Diaobé. Les départs se font le dimanche ou le lundi. La durée du transport diffère en fonction des saisons, de l'état des routes et pistes variant selon la saison. Un transporteur pourra ainsi mettre deux jours en saison sèche et 27 jours en saison des pluies. Les transporteurs n'effectuent jamais le retour à vide et certains attendent jusqu'à 3 jours à Diaobé avant de recharger et de repartir.

Mamadou Bella Diallo ; Transporteur Guinéen

Source : enquête de terrain ; janvier 2013

CHAPITRE II : CARACTERISTIQUES PHYSIQUES ; DEMOGRAPHIQUES ET SOCIO-ECONOMIQUES DE LA COMMUNE

A) données physiques

La connaissance du cadre physique est d'une grande importance dans la mesure où les principales activités socio-économiques pratiquées dans la région de Kolda plus précisément de la commune de diaobé-kabendou en dépendent particulièrement. Ici les caractéristiques physiques de la région de Kolda sont mises en exergue parce que celles de la commune s'identifie à ces dernières

1) Le relief

Le relief du Sénégal est dans l'ensemble plat et peu élevé. La région de Kolda plus particulièrement le département de Vélingara est dans sa majorité occupé de vastes plateaux du bassin sédimentaire datant du tertiaire. En effet SANE⁶ dans son étude sur la haute Casamance montre que l'ensemble de la topographie est plane, déterminée par des formations cuirassées du continental terminale qui donne de vastes plateaux dont les plus hautes situées à l'est dépassent rarement les 70 m. Ces points culminants représentant le prolongement vers l'ouest des hauts plateaux de grés du Sénégal oriental, eux- mêmes produits des contre forts du fouta djallon.

Le relief de la haut Casamance résulte de l'entaille de ces plateaux par un réseau hydrographique très lâche, apparemment incomplètement évolué, laissant autres ses mailles de vastes étendues où les micros reliefs existants interdisent tout ruissellement.

En somme, le relief par sa platitude constitue un atout important pour l'activité agricole car constitué de grés sablo-argileux formant des plateaux avec une végétation naturelle abondante (savane ou forêts claires) entrecoupé de vallées sur lesquelles se trouvent des rizières et des pâturages de bas fonds.

⁶ SANE(T) :2003, la validité climatique et ses conséquences sur l'environnement et les activités humaines en haute Casamance, UCAD, thèse de 3eme cycle d géographie.

2. Le climat

Le Sénégal de part sa position latitudinale a des caractères d'un climat tropical et sa position des Finistère ouest-africain détermine des conditions climatiques différentes entre la région littorale et l'intérieure du pays. LEROUX, montre qu'au Sénégal, l'évolution du temps résulte de l'interface entre les nombreux facteurs géographiques et météorologiques. La région de Kolda, la commune de diaobé-kabendou en particulière, est intéressée par deux masses d'air d'origine et de caractères différents. Cette alternance est lié à l'évolution au cour de l'année des deux grands anticyclones situés sur l'atlantique : l'anticyclone des Açores et celui de Saint- Hélène. Cette évolution n'étant cependant qu'un aspect de l'évolution d'un gigantisme système énergétique à l'échelle de la planète. L'alternance de ces masses d'air se fait sans difficultés majeur du fait de la monotonie et de la faiblesse du relief du Sénégal particulièrement de la région de Kolda.

La région de Kolda soumise à un climat sud soudanien continentale est caractérisée par deux saisons bien marquées : une saison sèche qui va de novembre à mai avec comme flux l'harmattan ou l'alizé continental et une saison humide ou la saison des pluies de juin à octobre avec comme flux la mousson ; l'alizé issue de l'anticyclone de Sainte-Hélène et qui a traversé l'équateur géographique pour devenir mousson. C'est pendant cette saison que la région reçoit l'ensemble de ces précipitations avec un maximum en Aout en général.

Dans l'ensemble elle est une région chaude et humide qui enregistre 1200 mm de pluies par an répartis sur 5 mois⁷. Ceci constitue un atout important pour la pratique agro-postale.

Les températures de la région restent élevées pendant la saison sèche et connaissent un fléchissement pendant la saison pluvieuse. Cependant, c'est durant la saison sèche notamment au mois de décembre – janvier qu'on enregistre les plus basses températures de la région.

3. Les sols

La formation des sols dépend généralement du milieu bioclimatique. Il faut aussi ajouter que d'autres facteurs comme la roche mère, les conditions de chainage, la présence de sel, l'importance de l'érosion ou la nature de la sédimentation au niveau local ou régional.

⁷ DIABOULA woudé : 2008/2009 ; outil cartographique et territoriale contribution au développement d'une collectivité locale, exemple de la communauté rurale de médina El hadj

En haute Casamance, on trouve de façon générale les sols ferrugineux tropicaux lessivés, les sols ferralitiques, les sols hydro morphes, les sols minéraux bruts et peu évolués et enfin les vertisols.

Dans la commune de diaobé-kabendou, les sols sont généralement plats avec des poches latéritiques et des vallées propices à la culture rizicole. IL existe aussi des plaines à proéminence Deck communément appelés « Korassés » dans le Nord-est où l'eau stagne pendant plusieurs semaines sur des centaines hectares après les pluies : c'est la vallée de l'anambé et ses prolongements.

4. L'hydrologie

Les eaux superficielles (courantes ou stagnantes) et les eaux souterraines dépendent de manière directe ou indirecte des précipitations dont la vulnérabilité et l'irrégularité caractérisent la zone tropicale. Le réseau hydrographique est dense et se compose d'une cour d'eau principal ; la Casamance. Le fleuve kayenga et son affluent l'anambé arrosent la zone de kounkané. Les barrages de ndiandoumba et de l'anambé érigés respectivement sur ces cours d'eaux ont sensiblement transformé la zone, qui dispose désormais de l'eau de façon permanente. En effet, la principale cour d'eau qui intéresse la commune de diaobé-kabendou est la kayanga qui vient de la république et qui écoule vers la Guinée Bissau après un passage de plus de 100km en haute Casamance. La rivière anambé qui constitue un affluent pour la kayenga intéresse véritablement la commune. Un barrage confluent a été même construit entre les cours d'eau permanent de la kayenga et la rivière anambé pour assurer l'irrigation dans les aménagements hydro-agricoles dans le bassin drainé par la kayenga. On note la convergence d'un important de marigot vers un bassin.

Concernant la nappe phréatique, elle est essentiellement alimentée par les eaux de pluies. La nappe du continental terminal et celle du maestrichtien jouent un rôle important dans l'alimentation en eau des villages et des villes de la haute Casamance.

En somme les points d'eaux, notamment les fleuves, les marres et les puits jouent un rôle très important dans la vie économique de la commune de diaobé-kabendou car utilisés par les activités sociaux économiques. Ils favorisent une agriculture pendant toute l'année. C'est ce qui explique le développement de la riziculture de la région avec le bassin qui produit une importante quantité de riz pour l'approvisionnement de grandes villes.

B) Données démographiques

Avec le tracé actuel de la région, issue de la réforme du 10 juillet 2008, la commune de diaobé-kabendou présente une nouvelle configuration. L'analyse de l'aspect démographique a mis en évidence une population composée en majorité femmes et de jeunes.

Selon les nouvelles autorités municipales, la Commune de Diaobé-Kabendou compte 30.000 habitants. Elle s'étend au moins sur une superficie d'environ 12 Km² avec une densité moyenne de 1.500 habitants / Km².

Sa position géographique stratégique en fait un véritable carrefour commercial où on rencontre des gambiens, des guinéens de Conakry, des Bissau guinéens, des maliens et des burkinabés. Toutes ces nationalités y convergent pour commercer, négocier et échanger des produits de toutes sortes. Beaucoup de commerçants arrivent, au fil du temps, à s'établir une fois pour toute à Diaobé, tout en ayant des attaches dans leurs pays d'origine.

Ainsi de nombreux enfants guinéens et maliens fréquentent les écoles élémentaires de la commune. C'est donc dire que l'une des caractéristiques premières de Diaobé est le brassage de sa population parce que la ville de Diaobé-Kabendou est un carrefour commercial sous régional avec son marché hebdomadaire qui reçoit les populations des autres régions du Sénégal et des pays voisins, à savoir : Gambie, Guinée Bissau, Guinée, Mali, Mauritanie etc. Diaobé-Kabendou constitue un des plus importants pôles d'échanges économiques de la région de Kolda.

1. Composition ethno-religieuse

La principale ethnie de la commune de diaobé-kabendou est le peul. Les peuls se répartissent en groupes ; les peuls du firdou ou foulacounda originaire de l'ancien empire Moussa Molo et les peuls du fouta originaires des deux guinées (Conakry et Bissau). Ces deux types de peuls cohabitent parfaitement et se confondent parfois.

Ensuite vient l'ethnie mandingue qui cohabite avec les peuls tout en préservant leur identité. Les autres ethnies comme les wolofs, les sérères, les diolas et les ballantes représentent une faible portion de la population.

La principale religion est l'islam. Sur les 90 ménages enquêtés 99% musulmans contre 1% pour les autres religions.

2. L'organisation sociale

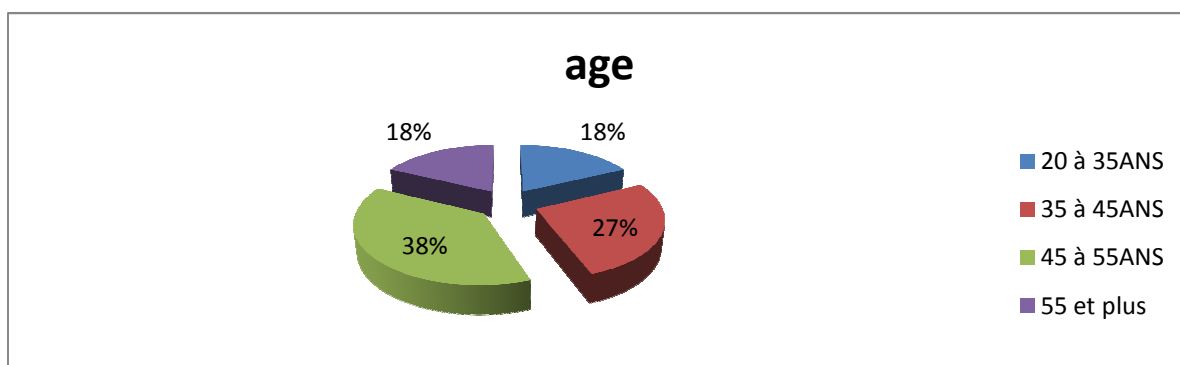
Dans le département de Vélingara particulièrement dans la commune de dioabé-Kabendou, la population est composée essentiellement d'agro-pasteurs et de commerçants. Les villages sont constitués en groupes de familles vivant dans les concessions de plusieurs ménages. Chaque ménage est soumis sous l'autorité d'un chef qui gère la sécurité alimentaire de la famille, de la gestion du matériel et le grainier. Le rôle du chef de ménage se confond parfois à celui du chef de concession qui est en général le plus âgé de la concession. Il a un rôle de cohésion interne, de l'unité de la famille et de la gestion du patrimoine foncier.

Le foncier faisant l'objet de la plus part de l'héritage entre les différents membres de La famille. Il est actuellement très concurrentiel grâce au rythme de la croissance de la commune et est à l'origine de plusieurs litiges dans la commune.

Cependant, cette belle organisation du passé a tendance à connaître actuellement de nombreuses mutations dues à la scolarisation des enfants et à l'ouverture aux autres cultures.

1.1 Structure par âge des chefs de ménages

GRAPHIQUE 1 : structure par âge des chefs de ménages

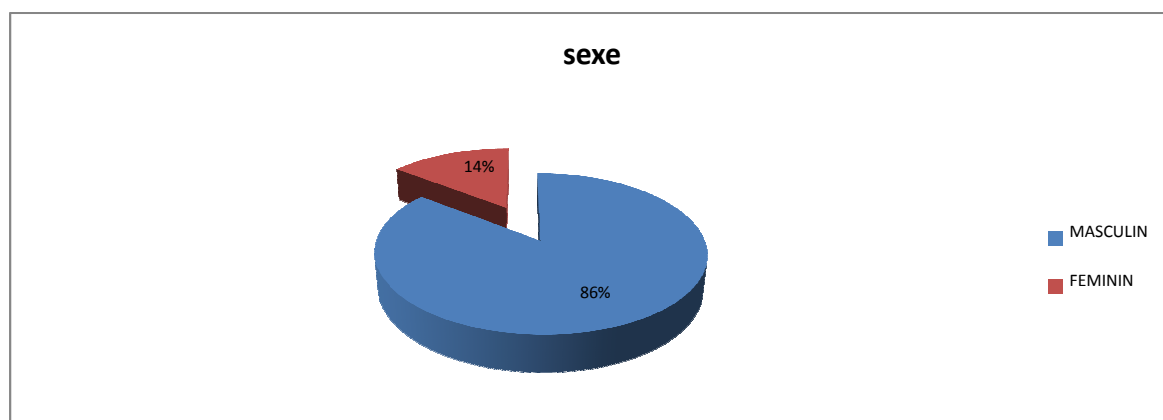


Source : enquête de terrain ; janvier 2013

L'analyse de la structure par âge montre que la plupart des chefs de ménages sont des personnes âgées parce qu'elles représentent 38%, suivi des jeunes adultes qui représentent 27% et de la classe intermédiaire 18%. En effet, les moins de 20 ans sont le plus souvent célibataire cela s'explique par la scolarisation actuelle des enfants et qui ne pensent pas à se marier très tôt, malgré la réalité de la culture peul où les jeunes filles se marient à l'âge précoce.

2.2 Structure par sexe des chefs de ménages

GRAPHIQUE 2 : répartition des ménages selon le sexe

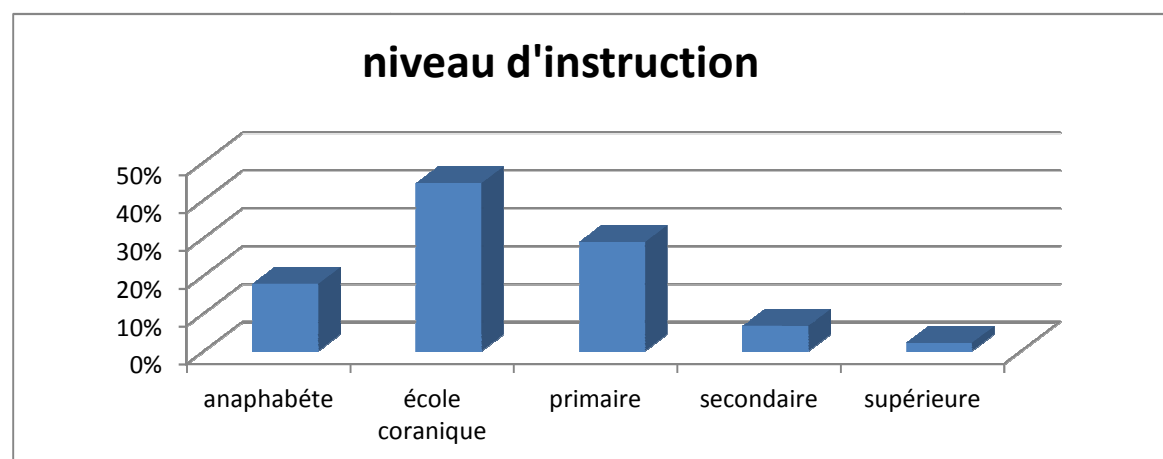


Source : enquête de terrain, janvier 2013

La répartition selon le sexe des chefs de ménages montre une prédominance d'hommes 86% des personnes enquêtées contre 14% pour les femmes. Ce pourcentage des femmes s'explique pour la plus part par le décès de leurs maris.

2.3 Structure des chefs de ménages selon le niveau d'instruction.

GRAPHIQUE 3 : répartition des ménages selon le niveau d'instruction

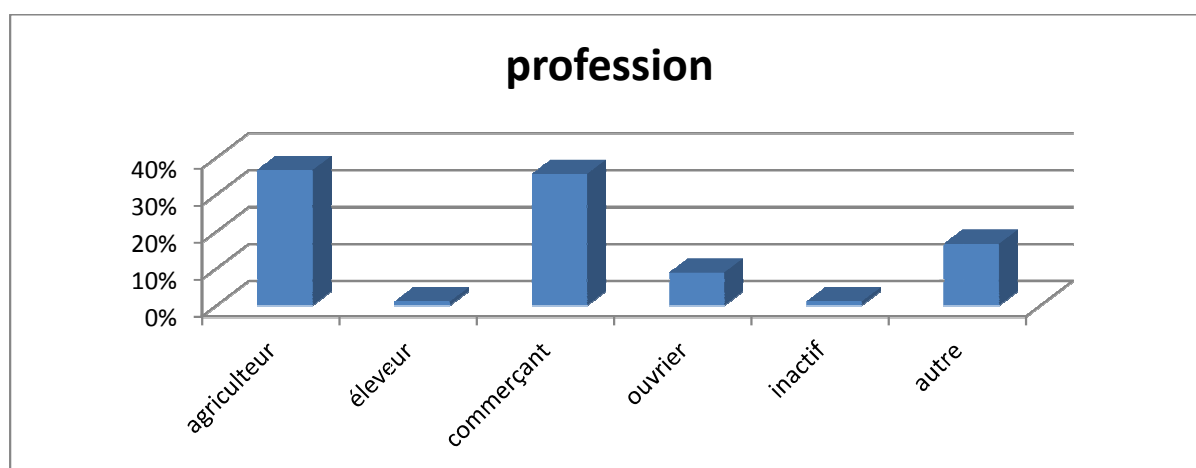


source : enquête de terrain, janvier 2013

L'analyse des ménages montre qu'une grande partie des chefs de ménages de commune n'ont pas un niveau élevé d'instruction. Selon les résultats de notre enquête 18% de ces derniers sont analphabètes contre 45% de ceux qui ont fréquenté l'école coranique. Pour ceux qui ont fait l'école primaire 30% et le secondaire 7%. Seul 2% ont effectué une étude supérieure.

2.4 Structure des chefs ménages selon la catégorie socio professionnelle

Graphique4 : répartition des ménages selon leur profession



Source : enquête de terrain, janvier 2013

L'analyse des résultats montre que la plupart des chefs de ménages sont des agriculteurs et des commerçants. Ils représentent respectivement 38% et 37%. Ces pourcentages presque égaux s'expliquent par le fait que les chefs de ménages combinent les deux professions à la fois. Pendant la saison sèche, la plus part ne trouvant quoi faire et se livre au commerce. D'autres finissent même par abandonner l'agriculture au profit du commerce. Les autres métiers ont une faible représentativité.

C) Données économiques

Il convient d'emblée de préciser que le manque de moyens de données statistiques a cause de la commune nouvellement érigée dans certains secteurs économiques , notamment les secteurs secondaires et tertiaires , nous a empêché, quelque peu, de chiffrer et de mieux les valoriser. Toute fois l'agriculture, l'élevage, le commerce, l'artisanat constituent les principaux secteurs économiques de la commune.

1. Agriculture

Elle occupe plus de la moitié de la population et constitue à cet égard le sous secteur économique dominante de la commune.

Le secteur agricole dispose de beaucoup de potentialités qui sont principalement; la disponibilité d'importantes terres aptes à l'agriculture pluviale; la disponibilité d'importantes ressources en eau surface et eau souterraine; l'existence des terres irrigables avec les barrages d'Anambé et diandouba. La main d'œuvre est très abondante du fait que la population résidant est essentiellement rurale. Les terres sont de bonnes catégories puisqu'elles sont très riches. Autant de potentialités et de ressources agricoles qui font de la commune de diaobé-kabendou une localité propice à plusieurs types de cultures dont principalement sont Le mil, le maïs, le sorgho, l'arachide et le riz.

La production du riz est assez importante grâce à la quantité de terres disponibles notamment dans le Bassin de l'Anambé, grâce à la construction des barrages comme celui de Niandoubia qui a permis l'aménagement de plusieurs terres en double culture et sous l'encadrement technique de la SODAGRI.

Compte tenu des enjeux découlant de ces aménagements hydro agricoles, la pression foncière devient de plus en plus forte, du fait de la demande de terres de nouveaux arrivants dans la zone. De manière générale, malgré les facteurs limitants, la production agricole reste importante.

En termes de destination des récoltes, une très grande partie est autoconsommée, alors qu'une partie infime est destinée à la vente, sauf pour le riz cultivé dans l'Anambé qui est écoulé sur le marché local. Concernant l'arachide, une grande partie est transformée en pâte d'arachide, surtout aux alentours de Kabendou qui devient de plus en plus le centre principal de production de la pâte d'arachide par les femmes.

Dans le domaine de l'agriculture pluviale, les facteurs de production, tels que la terre, les semences, les engrais et le matériel agricole connaissent beaucoup de contraintes quant à leur utilisation optimale par les agriculteurs par les paysans.

Le maraîchage est aussi pratiqué à petite échelle dans toutes les zones aux abords des vallées. Les spéculations maraîchères sont le piment, le gombo, les choux, l'aubergine, la tomate, la patate douce, oseille. Le maraîchage est surtout l'œuvre des femmes qui exploitent des jardins individuels ou collectifs. Les produits issus de cette activité permettent d'approvisionner les

populations en légumes frais. Le maraîchage améliore ainsi substantiellement l'alimentation des populations en même temps qu'il aide les femmes à arrondir leurs revenus.

Cependant malgré cette potentialité importante, l'agriculture de la commune souffre de Plusieurs maux.

Les conflits fonciers qui sont liés à l'usage des terres à des fins agricoles et d'habitats. Les conflits entre agriculteurs et éleveurs liés à la divagation du bétail : ces conflits sont les plus nombreux, surtout dans les champs et les périmètres irrigués de l'Alambé

2. Elevage

L'élevage est la seconde activité de production derrière l'agriculture. Elle est souvent associée à l'agriculture ou encore pratiqué toute seul et bénéficie de zones de pâturage et des points d'eau suffisants en hivernage. C'est un élevage traditionnel qui est pratiqué dans la zone peuplée de peulh en majorité .Ces populations pratiquent un élevage extensif et le plus souvent qualifié de contemporaine. En effet, le peulh ne consomme et ne vend sa vache qu'en cas d'extrême urgence.

Ainsi les bovins sont destinés à la vente ou a la consommation lors des grandes fêtes et cérémonies (deuil, circoncision, mariage, etc.). Ils sont utilisés comme les bêtes de trait et pour fertilisés le sol avec leur bouses .on assista de plus en plus à la valorisation des produits laitiers par l'installation d'unité de production de lait conservé. Cette nouveauté pousse les éleveurs à produire du lait durant toute l'année et à mieux s'occuper des vaches laitières. Les vaches sont parquées en troupeaux par famille le plus souvent.

En dehors de l'élevage des bovins, il ya des petits ruminants, les équins et les asines mais aussi la volaille. Si l'élevage des petits ruminants et de la volaille sont le plus souvent le ressort des femmes, les équins et les asines sont utilisés comme les bêtes de traite pour le labour et les charrettes constituent un moyen de transport plus pratique sur les chantiers qui relient les quartiers de la commune et les villages voisins.

Le secteur de l'élevage dans la commune de Diaobé –kabentou se caractérise par une baisse de productivité du cheptel (production de viande, de lait et de cuir), suite à la dégradation du tapis herbacé au tarissement précoce des mares et marigots et à la recru d'essence des épizooties du à l'absence d'agent et de pharmacie vétérinaire dans la commune.

En effet, la destruction de la strate herbacée suite aux fréquents feux de brousse et au défrichement des nouvelles terres, la rareté des points d'abreuvement en saison sèche et les

épizooties comme la peste bovine sont les principales contraintes relatives au développement de l'élevage qui constituait avant un important marché de bétail.

3. La pêche

La pêche reste une activité de moindre importance. Elle est actuellement pratiquée de façon permanente, surtout pendant l'hivernage au niveau du cours d'eau de Niadouba. Les prises sont constituées de petites espèces d'eau douce tel que les crabes et sont essentiellement destinés à la consommation ou la vente. Mais malgré cette importance minime de la pêche, elle présente aussi des contraintes relatives à la disparition de certaines espèces, le manque de formation des pêcheurs ainsi que le manque de matériel (filet, pirogue et glacière).

4. L'artisanat

L'artisanat est une activité assez développée dans la commune et concerne presque tout les corps de métiers, à savoir ; la forge, la menuiserie bois et métallique, la cordonnerie, la bijouterie, la mécanique, la poterie, la couture, la coiffure etc. Elle occupe une population important du point de vu de l'effectif répartie dans les nombreux ateliers que compte la commune qui popularise toute les collectivités locales voisines, grâce à l'attractivité de son marché hebdomadaire. Sa difficulté réside dans la faiblesse du réseau de distribution électrique, principale source d'énergie des artisans, la faiblesse du niveau de formation et d'équipement des artisans au niveau de toute la commune. La faiblesse des ressources financières et des difficultés d'écoulement de la production. L'absence d'organisation artisans et surtout de chambre des métiers qui constituent également des goulots d'étranglements dans la perspective de développement de l'artisanat.

5. L'industrie

Le secteur industriel est quasi inexistant dans la commune. Les seules unités de transformation qui existent se résument à des décortiqueuses à riz, des moulins à mil, des presses à huile et à pate d'arachide. Les contraintes concernent la vétusté du matériel, la faiblesse des ressources financières et le faible niveau de réseau électrique de la commune. Seul Diaobé, capitale de la commune est desservie par le réseau de SENELEC à partir de la centrale de Vélingara.

6. Energie

L'électrification constitue un réel problème au niveau de la commune. Si l'on en juge par la demande solvable potentielle représentée par les divers appareils, téléviseur et électroménager utilisés par la population. L'éclairage public n'est assurée que par quelques points lumineux disséminés le long de la route nationale n°6, ce qui contribue à l'insécurité dans la commune.

La demande est satisfaite, d'une part par l'énergie électrique ou solaire et d'autre part, par l'utilisation de combustibles d'origine végétale (bois et charbon) ou fossile (pétrole lampant, gaz butane et gasoil).

La commune compte deux stations services et beaucoup de dépôts de gaz butane. L'éclairage domestique à l'aide de lampes à pétrole, de bougies et de lampes torches est encore une réalité dans beaucoup de familles.

La satisfaction de la demande en énergie de l'ensemble des quartiers permettrait un développement économique de la zone grâce à l'émergence des activités génératrices de revenus qui dépendent surtout de la disponibilité de la ressource énergétique pour être viables (production, transformation, conservation). L'électrification permettrait également de mieux conserver les ressources forestières de la commune en limitant. Malgré ces atouts, elle présente aussi des limites.

Ces dernières sont liées à la faiblesse ou même l'absence de réseau électrique dans certains quartiers, aussi bien pour les besoins domestiques que pour l'éclairage public et les délestages fréquents.

7. Commerce

Le commerce joue aussi un rôle incontournable dans la commune. Avec le marché hebdomadaire de Diaobé qui se tient tous les mercredis, le commerce occupe un poids lourd de l'économie locale. Ce marché joue un rôle important dans les échanges transfrontaliers en tant que marché d'éclatement de produits agricoles, forestiers, halieutiques transformés et de denrée alimentaire ou de produits manufacturés en provenance de tous les pays de la sous régions y compris le Sénégal. Le commerce est très dynamique, dynamisme qui s'explique par le nombre important des activités marchandes et l'accès facile aux diverses marchandises.

Des sources de l'administration communale estiment le volume du chiffre d'affaire hebdomadaire des commerçants plus de 500million Cfa.

Malgré leur important chiffre d'affaire ce secteur comme tous les autres présente des contraintes que sont l'insalubrité, l'insécurité, l'occupation anarchique des étales des cantines au niveau du marché centrale, ainsi que le manque d'éclairage, d'eau, de toilettes publics et de systèmes d'assainissement.

L'analyse de cette première partie met en exergue aussi bien la polarisation de la commune que ses potentiels physiques, démographiques et économiques. Cette étude montre que le potentiel physique de la commune permet le développement de la production car disposant des terres et d'un réseau hydrographique important. Son étude paraît donc nécessaire pour savoir le niveau de production de la localité, ceci dans le souci de mieux appréhender le rôle de la route dans son commerce

DEUXIEME PARTIE :
PROCESSUS D'URBANISATION DE LA
COMMUNE

CHAPITRE III : LES PREMIERS QUARTIERS

A) les premiers habitants

Diaobé compte deux grands quartiers séparés par la route nationale 6 qui traverse l'ancien village. Diaobé nord site originel c'est là que majoritairement sont implantées les populations autochtones : les peuls Foulacounda. Dans le même quartier, mais plus au nord, on retrouve les mandingues. Les wolofs sont également très présents surtout vers le forage. L'implantation des wolofs s'est faite en plusieurs vagues. Il y a ceux qui sont arrivés quelques années après les débuts du marché hebdomadaire, parmi eux beaucoup de ressortissants du département de Kaffrine et ceux du centre du Sénégal. C'est surtout des restauratrices qui sont venues suite aux événements de Mauritanie de 1989 et de grands baobaols venus pour échanger leurs produits dans le marché.

A Diaobé Sud, il y a quelques Foulacounda aussi mais surtout des Peuls fouta de la Guinée Conakry qui y sont majoritaire. Leur présence massive est attestée par leur type d'habitat : les pentes américaines.

Encadré 3

L'importance de cette communauté s'explique par le fait que nous l'a dit un commerçant, ce sont les guinéens qui profitent plus du marché de Diaobé. Ils écoulent facilement les produits qu'ils apportent et revendent facilement en Guinée les produits qu'ils achètent à Diaobé, avec la faiblesse de leur monnaie, ils font d'importants gains

Dans le même quartier on retrouve des Balantes et les Cognagués. D'autres communautés sont également présentes.

Il est vrai que la population de la commune est constituée en majorité des différentes ethnies du Sénégal. Mais aussi des ressortissants de plusieurs pays. Les gens viennent de la Mauritanie et quelque fois du Libéria et même du Burkina.

B) Méthodes d'acquisition de parcelles

Avant la décentralisation il était facile de s'implanter à Diaobé, Il fallait juste rendre visite au chef de village lui demander de vous octroyer un terrain avec quelques noix de cola. Le chef accédait à votre demande.

Aujourd'hui officiellement, c'est au maire de la commune qu'il faut adresser une demande manuscrite à laquelle il faut joindre une copie de la carte d'identité nationale.

Mais cependant, les vieilles pratiques continuent toujours d'exister et actuellement on note l'existence nombreux litiges dans la commune entre les populations et les éleveurs mais aussi les agriculteurs avec l'occupation de plus en plus de l'espace cultural.

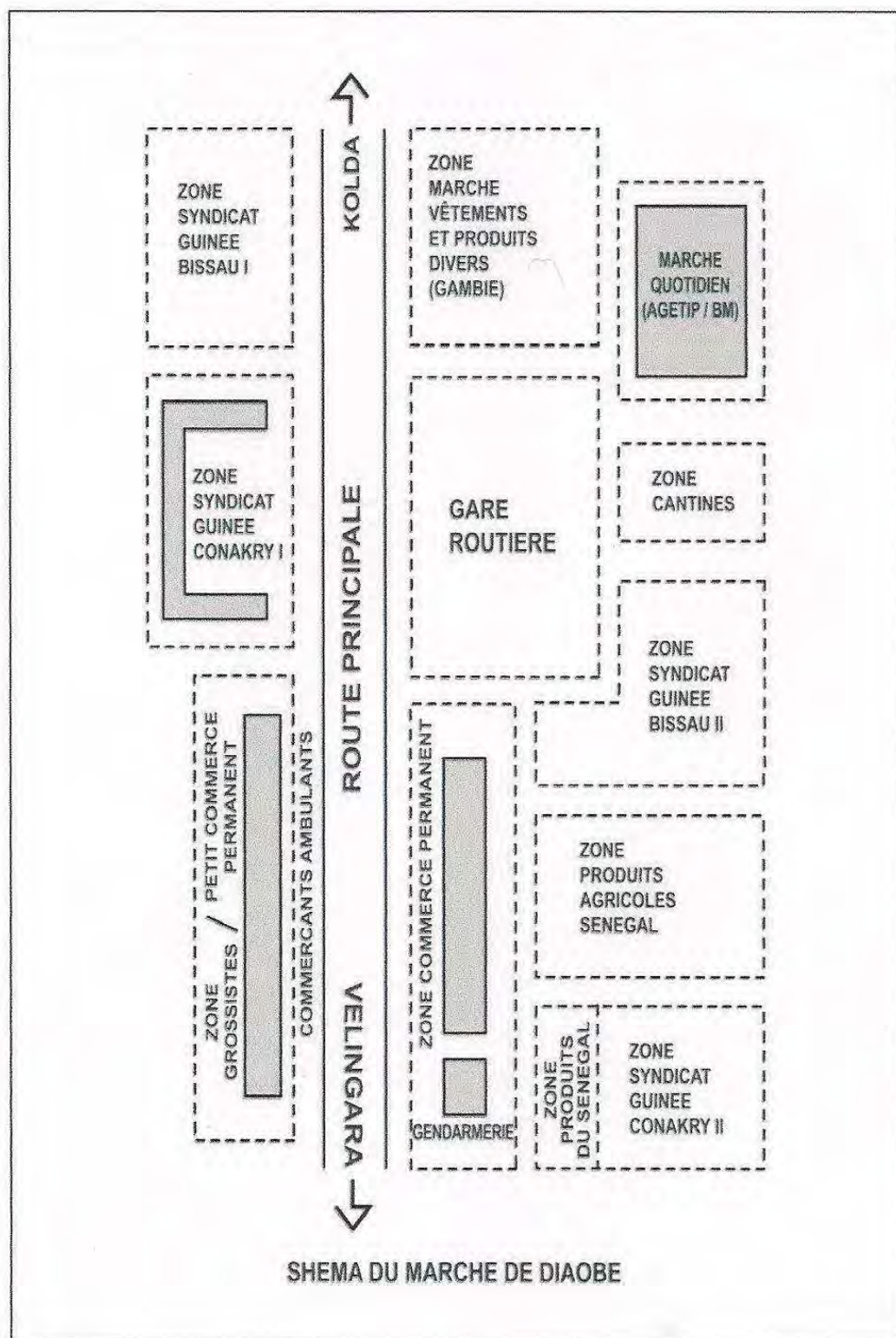
CHAPITRE IV: EXTENSION DE LA COMMUNE

A) les facteurs influents

1. Le marché de diaobé et son organisation

Diaobe, ancien village situé entre Kolda et Vélingara est une zone qui dispose d'un marché Hebdomadaire parmi les plus importants, sinon le plus important du Sénégal. Il a lieu le mercredi mais son activité s'étend en fait du lundi au jeudi. Sa création récente en 1979 est due à une personnalité politique locale ainsi qu'à la sécheresse des années 70. Son expansion tient à sa situation géographique sur la route nationale 6.goudronnée, à la conjonction de routes venant de Guinée, Guinée Bissau et Gambie mais aussi à la rencontre de trois zones écologiques, Sahel, savane et forêt. Il a tendance à se développer et à de plus en plus de résonnance à l'échelon national et international.

Schéma 2 : Marché de diaobé



D'après le schéma ci-dessus, le marché est organisé et fonctionne à partir de réseaux et autour de deux places principales. Il s'agit des « syndicats » de Guinée et de Guinée-Bissau, ainsi dénommés du fait de l'origine des commerçants qui les fréquentent. Ces derniers pratiquent un commerce de gros et de demi-gros qui consiste à vendre des produits de leur pays d'origine et à acheter des produits aux commerçants sénégalais. Le marché de gros tend quant à lui à se focaliser sur un jour de la semaine, le mercredi, afin de diminuer les coûts des marchandises. Ces « syndicats » sont donc organisés autour de communautés de ressortissants. Ils désignent des responsables qui sont de gros commerçants disposant d'un pouvoir supérieur aux commerçants ordinaires du fait de leur plus grande richesse financière. Il s'agit de personnages centraux des réseaux de commerce qui organisent la collecte des produits dirigés vers les différents marchés. Ils exercent une certaine hégémonie par rapport aux commerçants ordinaires liée au manque de capitaux disponibles pour intégrer les filières.

a) Les acteurs du marché

Ils sont nombreux et concernent des commerçants qui proviennent de différentes localités.

Les commerçants de la Guinée se rendent au marché de Diaobé pour écouler leurs produits locaux. Sur place, ils achètent d'autres marchandises comme les chaussures, l'indigo et les colorants industriels pour les vendre à Labé.

Les commerçants de la Guinée Bissau viennent cependant écouler leurs produits comme l'huile de palme et du citron. Ils s'approvisionnent d'autres produits qu'ils trouvent sur le marché.

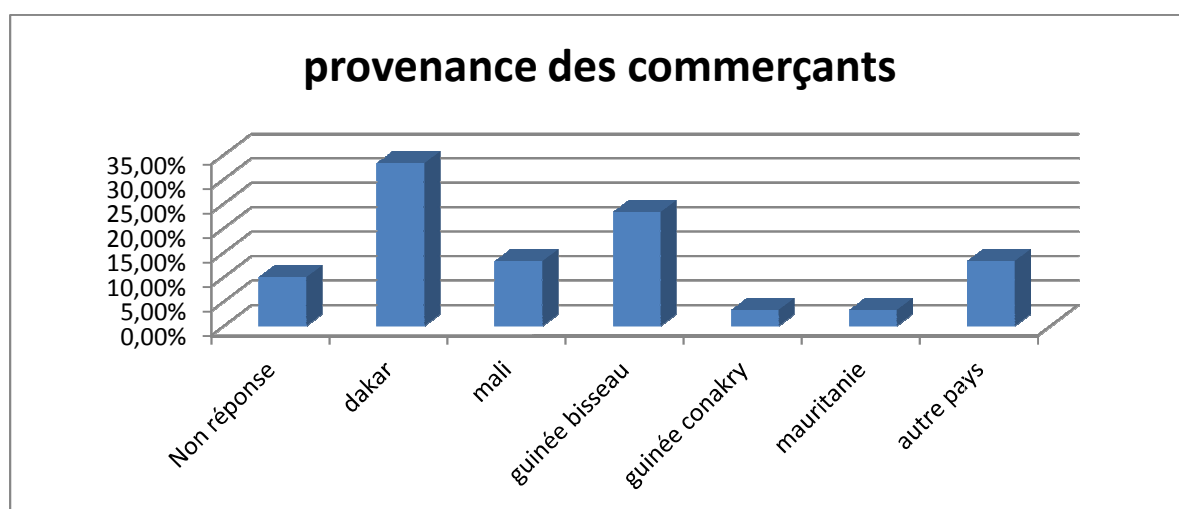
Les commerçants sénégalais et peuls guinéens installés au Sénégal viennent aussi à Diaobé s'approvisionner régulièrement en produits agricoles locaux (fonio, patate douce, fruits, etc.). Ils arrivent du nord, leurs camions chargés de produits manufacturés divers comme cigarettes, chaussures, teintures. Les marchands sont socialement forts dans la région et solidement organisés autour des syndicats qui les représente auprès des instances locales, qui les informe des différentes réglementations en vigueur, y compris les dispositions prises dans le cadre de la CEDEAO.

Les commerçants du Mali et de la Mauritanie ainsi d'autres pays de la sous région achèvent leur produits comme: beurre de Karité, mangues, calebasses, pain de singe, quelques produits de l'artisanat, et aussi des produits ivoiriens (la cola surtout), également des produits importés.

Les commerçants de la Gambie quant à eux apportent des marchandises tel ; Le prêt-à-porter, le thé et quelques denrées alimentaires de première nécessité. Les trafics de mil et d'arachide sont très irréguliers et n'ont plus l'importance qu'ils avaient pendant les précédentes années.

Les enquêtes menées dans le loumas révèlent le pourcentage des commerçants qui fréquente le marché..

Graphique 5 : répartition des commerçants selon leur lieu de provenance



Source : enquête de terrain, janvier 2013

Ce graphique ci-dessus montre bien les différentes localités de provenances des commerçants. Ces derniers viennent principalement de la ville de Dakar avec 33,33%. Il s'agit pour la plupart des cas de commerçants exerçant au marché quotidien de diaobé. Le pays de la Guinée Bissau est le second lieu de provenance des commerçants avec 23,3% ; ce pourcentage relativement important s'explique par la proximité du marché. Le reste des commerçants viennent d'autres pays comme le Mali, la Mauritanie, la Guinée Conakry etc.

L'analyse de la provenance des acteurs du louma fait ressortir un caractère majeur : le caractère transfrontalier de louma de diaobé. Ce marché hebdomadaire rassemble l'essentiel des localités rurales mais aussi des pays riverains de la zone. De ce fait, il se présente comme un véritable pôle de structuration de l'espace transfrontalière

b) Les circuits

Ils sont de deux ordres : d'une part, des axes connus, rares, qui constituent un passage obligé pour ceux qui veulent voyager en toute légalité (faire viser ses papiers). D'autre part, des

pistes de brousse qui permettent d'éviter les postes frontaliers et dont l'emprunt est variable selon les contrôles opérés : elles sont plus nombreuses, mais loin d'être tout praticable en véhicules à moteur.

Ces circuits sont structurés par des nœuds routiers situés dans des bourgs et des bourgades : généralement les grandes villes régionales sont les pôles émetteurs, relais ou destinataires des flux.

Encadré 3

Le paradoxe de Diaobe : le plus grand marché régional de haute-casamance sans infrastructures, situé sur une route goudronnée, est un bon exemple de place commerciale qui sert de relais dans les circulations à la fois locales, régionales, nationales et internationales.

c) Flux et réseaux

-Les échanges du « bas »

L'absence de bonnes infrastructures ne signifie pas inexistence de flux ; plus généralement, aucune corrélation systématique entre le niveau des infrastructures et le niveau des trafics n'est observée. C'est la raison même de ces carences d'infrastructures que les flux frauduleux se développent, la pénurie de moyens techniques devenant elle-même paradoxalement une ressource, un gisement pour des entrepreneurs habiles à faire rémunérer leurs services de contrebande. De même, les flux majeurs, aux mains des grands opérateurs, nationaux ou internationaux, passent outre l'état des infrastructures : de bonnes voies de communications facilitent néanmoins leur fluidité.

Modestes trafics avec le Mali, la Mauritanie et la Guinée

Les frontières du Nord et Est du Sénégal sont l'objet de modestes trafics : commerce de bétail et de produits maraîchers, acheminés en pirogue sur le fleuve Sénégal, ou par la route via le pont de Kidira sur la Falémé par les commerçants Mauritaniens. Par Kidira passent les trafics de produits maliens en direction des marchés de la région de Tambacounda ; diaobé et de Dakar. Sur la façade méridionale de la région de Tambacounda, il n'y a que quelques trafics de proximité entre villages de Guinée et du Sénégal très enclavés.

L'existence de deux zones monétaires contiguës et l'écart grandissant entre niveaux de vie de part et d'autre de la frontière expliquent que les Guinéens viennent vendre quelques produits sur les marchés ruraux sénégalais (cola, cigarettes d'importation, tabac local, tissus, etc...) en vue d'obtenir quelques francs CFA.

Echanges actifs avec la Gambie

C'est la frontière avec la Gambie qui est la plus traversée par les échanges. Leur importance n'est pas forcément beaucoup aisée à mesurer, car ceux-ci ne sont pas enregistrés et s'opèrent parfois de nuit, par des chemins détournés. L'enclavement et l'éloignement détournent les villages sénégalais frontaliers vers des localités situées de l'autre côté de la Gambie. Les marchés de Gambie polarisent tous les villages sénégalais proches de cette frontière dans un rayon de 20 à 25 km, et vers le nord encore plus loin, en raison de l'absence de marchés sénégalais dans cette zone. Dans ce cas, les relations de parentés entretenues entre les villages gambiens et sénégalais contribuent aussi à rendre ces déplacements naturels.

De même, sur les marchés sénégalais de la région de Tambacounda les véhicules légers (« pick-up » et minicars), en provenance de la Gambie, sont très nombreux le jour de la tenue du marché : des dizaines de véhicules et des centaines de personnes arrivent chaque semaine de Gambie.

Les flux ici décrits peuvent être considérés comme « repérables ». D'autres, « invisibles », mettent en relation des petites villes de Gambie ainsi que les celles du Sénégal situées dans auprès de la frontière,

Les produits qui motivent les plus nombreux trafics « invisibles » sont les tissus, le prêt-à-porter importé (lignes de vêtement Nike ou Adidas par exemple), le sucre importé (du Brésil souvent), le thé et quelques denrées alimentaires de première nécessité. Les différentiels de prix ne sont plus si intéressants et, aux dires de commerçants sénégalais comme gambiens, avec le renforcement des contrôles, les risques encourus sont devenus plus importants.

Le cas du coton est différent : à force de vendre leur production en Gambie, les agriculteurs sénégalais ne bénéficient plus de l'encadrement de la société d'Etat sénégalaise et le coton a fini par péricliter dans cette zone. Les produits à forte valeur ajoutée, non pondéreux, sont donc devenus les principaux objets des trafics frauduleux : il est très fréquent de constater que l'on peut trouver à Vélingara ou à diaobé des tenues de sport de marque beaucoup moins chères qu'à Dakar.

-Les échanges du « haut »

Les trafics précédemment présentés s'inscrivent dans un espace régional constitué de plusieurs Etats limitrophes les uns des autres. Les échanges officiels entre le Sénégal et le Mali entrent ainsi dans le cadre des relations de commerce bilatérales entretenues entre ces deux pays, notamment parce que les ports sénégalais sont longtemps restés les premiers ports d'importation du Haut-Sénégal et du Niger, puis du Mali. Les trafics officiels ont crû et ont donné à la ville de Kayes, ancienne capitale du Haut-Sénégal et du Niger, un rôle charnière dans les circulations régionales et ouest africaines.

Aujourd'hui, les circulations entre Sénégal et Mali, via les régions de Tambacounda et de Kayes, restent prépondérantes et structurent les circulations régionales, en même temps qu'elles se caractérisent par des différenciations sociales et spatiales.

La ligne Kayes-Bamako a été la première construite, relayant l'axe fluvial Saint-Louis-Kayes. Au début du siècle, l'activité économique se déplaçant du fleuve vers le centre et l'Est du Sénégal ainsi que le sud du Sénégal avec l'accroissement de la production d'arachides, la ligne Thiès-Kayes, via Kaolack et Tambacounda, est apparue primordiale et la ligne Kayes-Tambacounda-Diaobé pour rallier ce marché. Kayes s'est alors retrouvée dans l'orbite de Dakar et dans une moindre mesure de Bamako.

A l'inverse de la région centrale du Sénégal qui, au fur et à mesure que l'économie de l'arachide se développait, a bénéficié de l'amélioration des infrastructures et des systèmes de transport, la région de Kayes, une fois la voie ferrée Dakar-Bamako terminée, n'a plus connu d'amélioration de son système de transport : des pistes ont bien sûr été créées à l'époque coloniale, des grands axes inter-coloniaux ont été programmés, comme par exemple Dakar-Gao-Alger.

Aujourd'hui, l'axe routier Tambacounda-Kayes-Bamako n'existe pas en totalité : des travaux sont cependant en cours dans la partie malienne, avec le soutien de la Coopération française et de la Banque Mondiale.

Cependant l'état des infrastructures n'empêche pas le développement d'importants trafics officiels de personnes et de marchandises entre Mali et Sénégal ainsi que la sous région.

La vétusté de la voie ferrée entre Dakar et Bamako, le mauvais état des matériels de transport provoquent le déraillement de nombreux trains et contribuent à la dégradation des services de transport sur cette ligne. L'agressivité commerciale du port d'Abidjan, et même du port de Lomé, auprès des Entrepôts Maliens situés à l'étranger, renforce l'attrait de ces ports de la côte du golfe de Guinée et donc des parcours terrestres qui les relient au Mali et qui empruntent des routes bitumées sur tout le trajet.

La dégradation certaine de l'infrastructure ferroviaire est en partie compensée par l'amélioration du réseau routier : de Dakar à Kayes, la route qui est bitumée sur une grande partie et en progressive amélioration sur l'autre, présente des avantages qui gênent considérablement le rail.

Les trafics sont relativement importants environ 130 camions de 10 à 30 tonnes, principalement chargés de matériaux de construction (chaux et ciment) et de produits alimentaires (sel, poisson, divers), immatriculés pour l'essentiel dans la région de Dakar, passeraient chaque mois dans le sens

Sénégal-Mali, soit, en extrapolant sur 12 mois, l'équivalent de 33 000 tonnes de trafic. De même les services de transport routier de passagers, entre Kayes et Tambacounda puis Dakar ainsi que la zone sud avec des marchandises achetaient par les commerçants du Mali et des autres pays qui empruntent cette route.

Même si, pour le moment, ils n'accueillent que peu de voyageurs. En dépit d'infrastructures médiocres, les échanges entre les l'ensemble des pays de sous régions existent et dépassent même largement ce qui circule aux frontières entre villages ou entre marchés.

Les flux internationaux à longue distance semblent en fait se superposer aux flux de même nature mais acheminés sur courte distance, de part et d'autre des frontières. Cette double réalité des échanges correspond non seulement à des complémentarités économiques locales ou régionales mais aussi, et surtout, au développement d'opérateurs du transport sur des marchés bien différents. En effet, les marchés de fret sont concentrés sur Kayes et sont liés aux arrivées et départs des trains en provenance ou à destination du port de Dakar. Les transports de conteneurs, de matériaux de construction et de produits alimentaires (céréales et sucre notamment) constituent les marchés les plus porteurs.

Les autres commerçants comme ceux de la Guinée Conakry, du Togo, du Bénin etc. passent aussi par des voies routières comme la route de Kédougou bien bitumée pour accéder au Sénégal plus précisément dans leur marchés hebdomadaire comme c'est cas du marché de Diabé.

2. Les contraintes commerciales

La route nationale 6 est le principal handicap de la zone. Les véhicules qui proviennent de Dakar ou de la sous région tombent souvent en panne ou se renversent au cours de la trajectoire. C'est le cas exemple du camion de citerne qui s'est renversé sur la route se qui

constitue un problème majeur aussi bien dans le domaine de la santé mais aussi dans le domaine de la sécurité des populations riveraines.

Cet état de la route entraîne d'autre part des retards d'accessibilité au marché. Ce retard ne favorise pas un développement rapide de la commune. Les clients ne viennent plus comme au paravent. Ils préfèrent s'arrêter dans le marché de manda douane surtout pour les commerçants de guinéés Conakry.

Encadré 4

Le marché de manda situé à la lisière de la frontière guinéenne et donc assujetti à moins de prélèvements pourrait détourner à son profit une partie du trafic qui se rend actuellement à Diaobé. Plusieurs commerçants préfèrent s'arrêter dans ce marché qui se tient tous les lundis pour cause de l'état déplorable de la RN6. Le tronçon routier reliant Koundara en Guinée à Diaobé joue un rôle très important. En arrivant au Sénégal, les commerçants guinéens doivent passer le poste de douane à Linkéring, alors que des postes de contrôle existent à Kalifourou, à Dialadiang, à Pakour ainsi qu'à Kabendou.

Il ya aussi le problème de l'étroitesse du marché les jours de mardi et mercredi, les étales occupent la route et empêchent de ce fait une meilleure circulation, les problèmes d'harmonisation et de régularisation des prix, les difficultés d'accès au crédit que rencontrent les petits commerçants, l'importance des zones de stockage de marchandises, le manque d'unités de stockage et de conservation des produits périssables. Le manque d'eau et d'électricité est à noter ainsi que l'insalubrité due à la mauvaise gestion des ordures du marché ce qui entraîne des maladies comme le paludisme et le choléra.

B) les nouveaux quartiers

Diaobé-Kabendou constitue un des plus importants pôles d'échanges économiques de la région de Kolda, voire de la sous région. Avant de constituer une commune, elle était d'abord un village de la communauté rurale de Kounkané puis communauté rurale elle même.

Grâce à son activité économique, beaucoup de personnes en provenance d'autre localités se sont finalement installés dans cette zone et a permis son extension. Celle-ci est devenue si grande amorçant d'autres localités comme kabendou.

Sa création en tant que commune date de 2008 par le décret n° 2008-748. La création de cette nouvelle commune, entre dans l'esprit des lois du 22 mars 1996, notamment la loi 96-06 portant code des Collectivités locales et la loi 96-07 relative au transfert de compétences aux régions, communes et communautés rurales.

Cependant, malgré son importance sur le plan économique, la nouvelle commune garde toujours une ruralité très marquée, avec un type d'habitat hybride constitué de bâtiments modernes en dur et de concessions ou carrés composés en majorité de cases et de huttes. La distribution de l'espace dans Diaobé centre fait cohabiter, de manière dangereuse, les habitations et les magasins de stockage de produits de toutes sortes.

La desserte en infrastructures, équipements et services urbains de proximité est médiocre et même nulle, compte tenu de l'importance de sa population et son nouveau statut de commune à part entière.

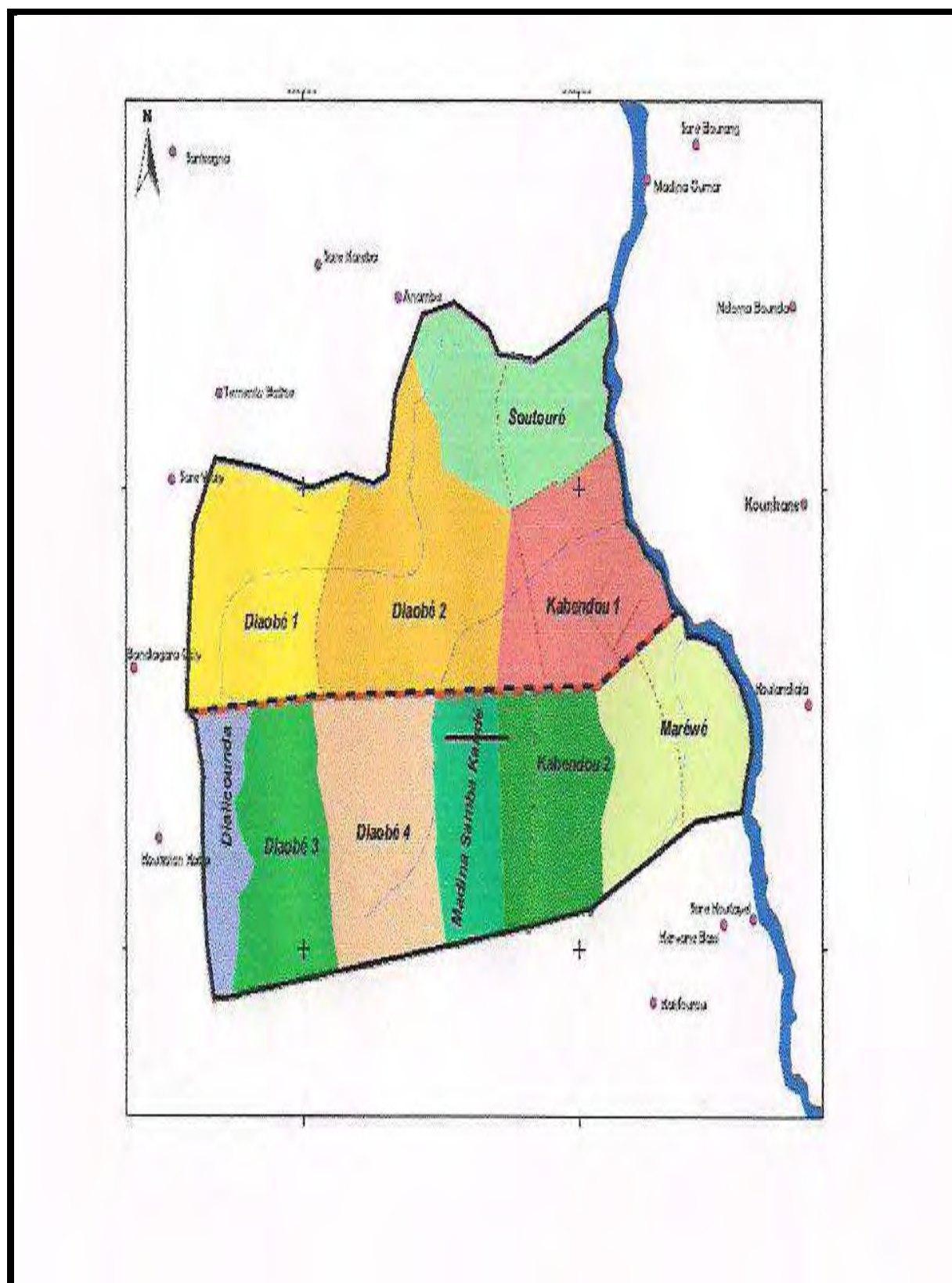
La commune n'est pas officiellement lotie dans son ensemble (opération en cours de réalisation) mais a été découpée en dix quartiers que sont : Diaobé 1, Diaobé 2, Diaobé 3, Diaobé 4, Kabendou 1, Kabendou 2, Soutouré, Maréwé, Dialicounda et Médina Samba Kandé.

A l'exception de Soutouré, un peu excentré et qui abrite la Base vie de la SODAGRI, tous les autres quartiers de la commune sont situés de part et d'autre de la route nationale n°6 reliant Vélingara à Kolda.

Outre ces localités, elle inclut dans le périmètre communal les villages Saré Yoba, Ndorna Samba Diao, Saré Mawndé Bothia, Sinthiang Diaobé, Saré Baling, Gambissaré Talata, Sinthiang Aïdara et Kéréwane Bassy.

Dans tous les quartiers, l'occupation foncière a été faite de manière anarchique, sans respect des normes d'urbanisme et d'aménagement du territoire et sous la houlette de la défunte de la communauté rurale de Kounkané, localité érigée elle-même en commune par le même décret créant Diaobé-Kabendou.

CARTE 3 : carte commune diaobé-kabendou



TROISIEME PARTIE :

ROLE DE LA ROUTE NATIONALE NUMERO 6

DANS L'ACCES AUX SERVICES SOCIAUX DE

BASE ET L'INTEGRATION SOUS REGIONALE

CHAPITRE V : PROBLEMATIQUE DE L'ENCLAVEMENT DE LA COMMUNE DE DIAOBE ET DE L'ACCES AUX SERVICES SOCIAUX DE BASE

Dans la diaobé-kabendou, le niveau d'accès des populations aux infrastructures et services urbaines de proximité est très faible, comparé au rayonnement international de son marché hebdomadaire. Ceci s'explique peut être par la création récente de la commune où de la ruralité de la plupart de la population. D'après l'enquête de terrain, elle compte les infrastructures suivent : un poste de santé, deux cases de santé, treize écoles élémentaires, un CEM, une case des tous petits, deux cliniques privées, un marché central, un poste de gendarmerie et un poste des douanes.

Il n'existe pas encore de réseaux d'assainissement et de gestion rationnelle des ordures ménagères, ni d'adduction d'eau potable ou d'éclairage public.

Les équipements environnementaux comme les espaces verts ou places publiques sont inexistantes, seul les équipements marchands notamment le marché central et la gare routière existent mais ils sont non aménagés selon les règles de fonctionnalité et de sécurité. Il n'existe pas non plus d'infrastructures ou d'équipements sportifs dignes de ce nom.

Seule la route nationale numéro 6 reste la voirie bitumée de la commune. Les autres voies sont des pistes latéritiques et des sentiers sableux. Elle rallie la commune aux autres localités ce qui accentue l'enclavement et rend difficile, de ce fait, l'évacuation des malades et des produits agricoles surtout avec son état actuellement. Il en est de même que l'accès à l'information et la participation des populations à la gestion de proximité. Et cela n'est ni plus ni moins un facteur de développement de la commune.

Photographie1 :RN6



Cliché : sounkarou BAMBA, (janvier 2013)

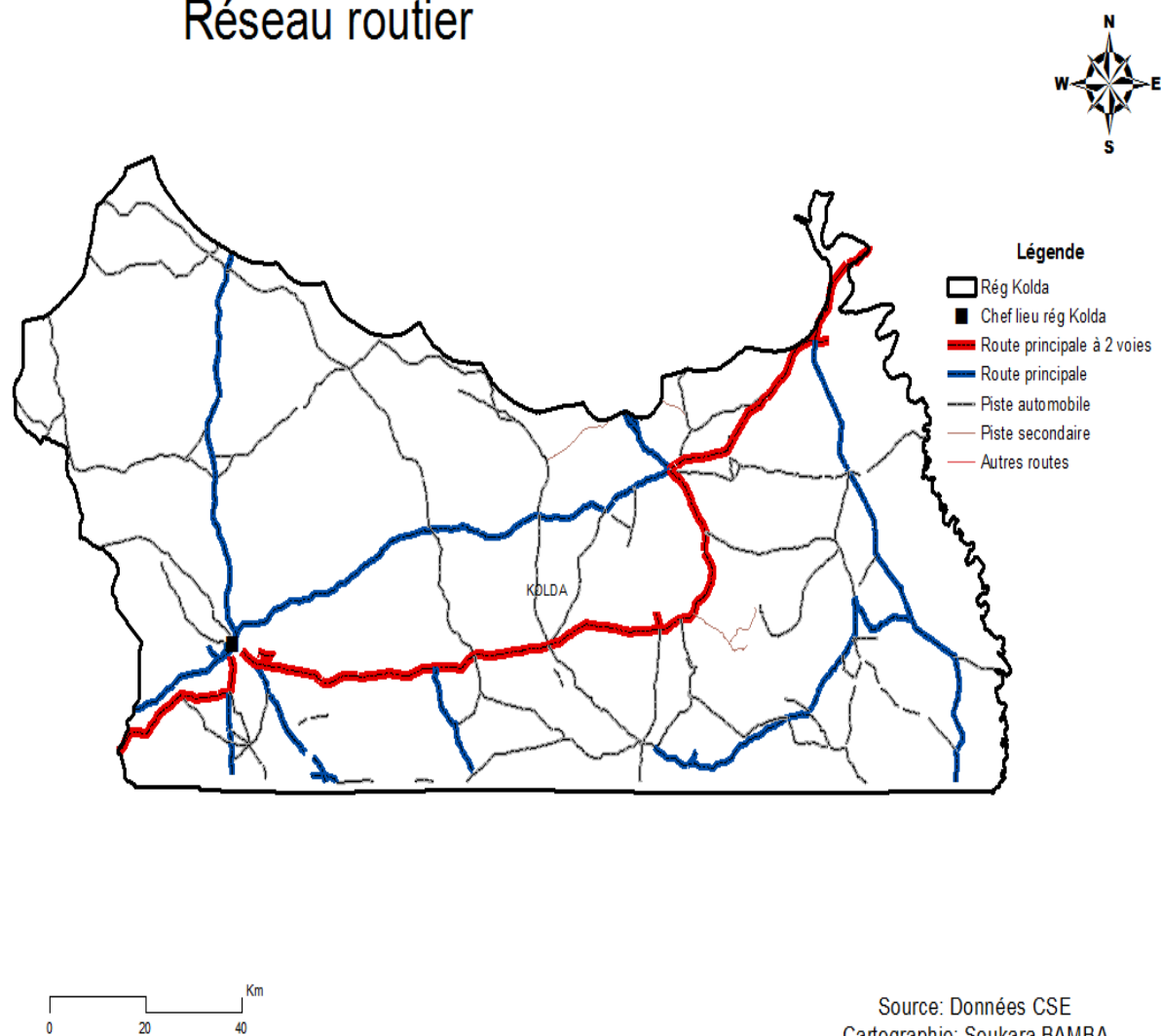
I. Profil historique de la route nationale 6

Avant sa construction la commune ne disposait que de pistes sableux et de latérites pour raccorder les zone difficilement accessibles. En effet, pour rallier Kolda ou Ziguinchor, les populations qui quittaient les régions EST comme celles de Tambacounda arrivées à Vélingara prenaient la route de Vélingara-Fafacourou-Kolda.

Après des années, lorsque la RN6 a vue le jour en 1970, elle est devenue incontournable dans la pénétration de toute la zone sud du Sénégal. La RN6 joue ainsi un rôle important dans la région de Kolda plus particulièrement dans commune de diaobé-kabendou du point de vue de son développement économique et son intégration. Le national numéro 6 est jusque là, la seule route bitumée qui permet à la commune de diaobé de communiquer avec les autres régions ou pays. Mais actuellement, elle est ouverte et gâtée. Elle ne permet plus une meilleur circulation ni un meilleur transport des marchandises.

Cependant il importe de noter le fait que La commune est également enclavée par rapport aux pays limitrophes, ce qui a des conséquences négatives sur le niveau des échanges avec la sous-région (Gambie, Guinée Conakry et Guinée Bissau). Or Les routes qui relient Kolda aux pays limitrophes sont constituées de pistes de sable de mauvaise qualité.

Carte: Région KOLDA Réseau routier



1) La problématique de l'enclavement de la commune

La commune demeure encore enclavée par rapport à sa région, ce qui réduit sa polarisation c'est-à-dire l'accessibilité des personnes aux biens et services urbains existants. En dehors de la route nationale, la commune ne dispose que quelques pistes et des routes départementales bitumées. Le département de Vélingara, en dépit de la réalisation d'un programme de pistes de production est encore mal intégré à la région de Kolda. Le département de Vélingara n'est pas entièrement relié à la capitale régionale par une route revêtue.

Le déclin économique de Vélingara et son enclavement par rapport aux autres localités de la région font que le centre a l'instar de la commune de diaobé-kabendou et le Nord de ce département densément peuplés, se tournent la Gambie.

Le département de Vélingara qui se caractérise par de faibles densités de populations, est relié à la capitale régionale par la RN6. Le tronçon de route revêtue RN6-Médina Gounasse (25 km) fait partie de l'axe routier international Tambacounda-Labé dont l'aménagement est supposé rendre possible une liaison rapide entre le Sénégal et la Guinée Conakry

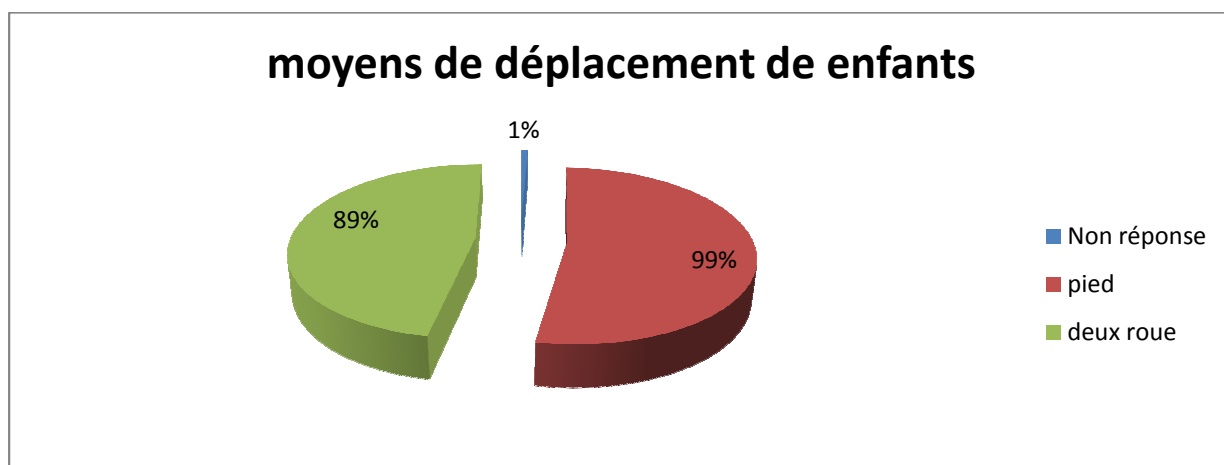
2) Le rôle de la nationale 6 dans l'accès aux services de base

La commune de diaobé-kabendou comme le reste des nouvelles communes du Sénégal est confrontée à un problème d'accès aux services sociaux de base. Plusieurs déterminants expliquent cette insuffisance mais ce qui importe le plus est de voir l'action principale de la RN6 dans l'accès à ces derniers.

2.1 L'éducation et la formation

La commune de Diaobé-Kabendou est composée de 2 écoles préscolaires, 13 écoles élémentaires, un établissement secondaire et un lycée à diaobé. Les enfants de la commune sont majoritairement représentés dans les salles de classe mais il ya aussi une portion des enfants des villages environnants qui fréquentent ces écoles notamment pour le secondaire et le lycée. Celles-ci (enfants villages environnants) utilisent la marche à pied ou les deux roues pour accéder à ces structures.

Graphique 6 : pourcentage des moyens de transport des enfants

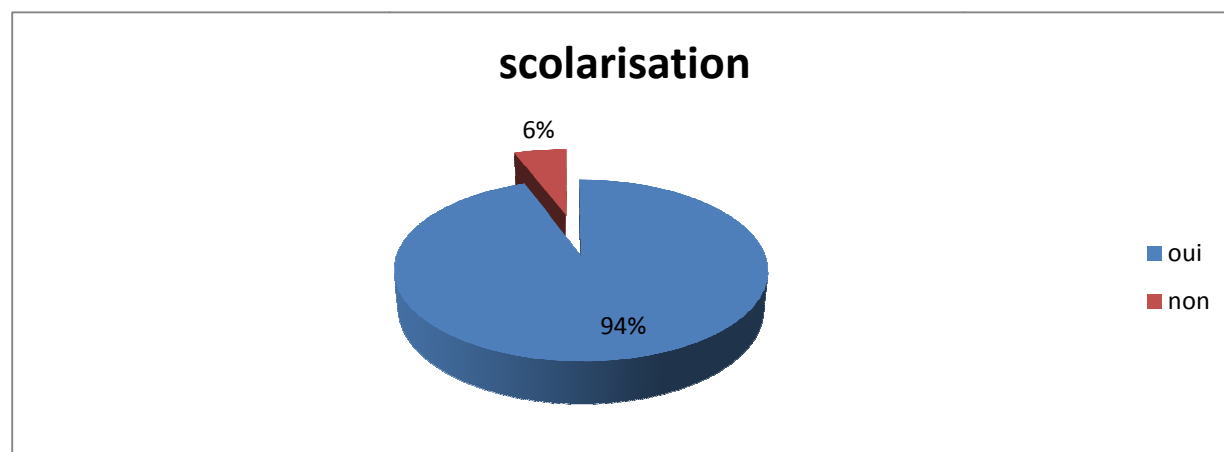


Source : enquête de terrain, janvier 2013

D'autres par contre cherchent des hébergements dans la commune.

Ce qui explique une forte scolarisation des enfants de la commune car 94% des ménages enquêtés ont répondu par un oui à la question de savoir si leur enfants fréquenter une structure scolaire.

Graphique 7 : pourcentage de la scolarisation des enfants



Source : enquête sur le terrain, janvier 2013

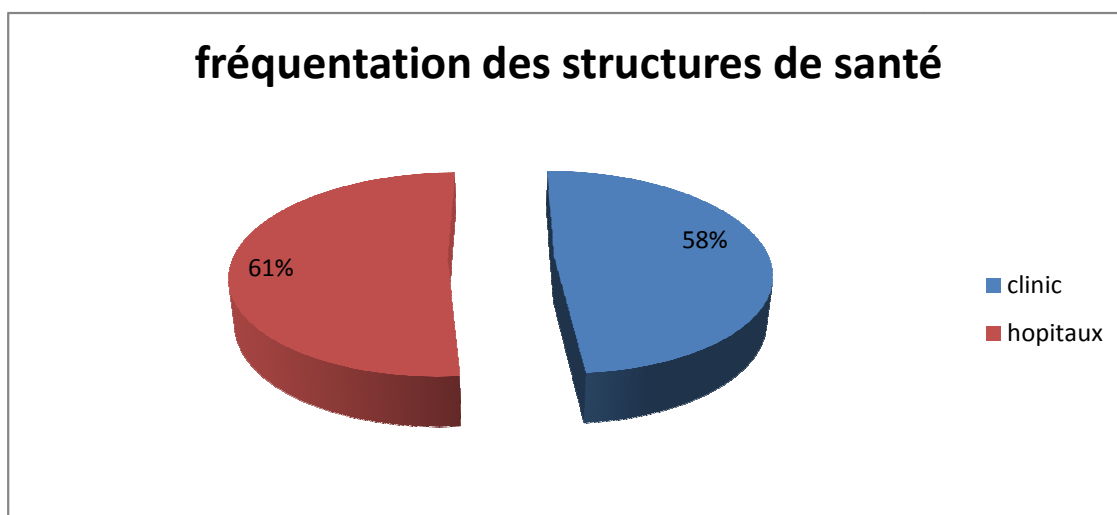
Cependant la route reste une contrainte majeure dans la formation de ces enfants parce que son état actuel ne permet pas un bon accès aux écoles surtout pour ceux qui utilisent les deux roues comme le vélo. La route gêne rapidement ces moyens de transport et les enfants sont le plus souvent en retard ce qui ne favorise pas un développement parce que dans tout processus de développement, l'éducation occupe une place primordiale.

Il existe aussi d'autres facteurs contrainants à cette éducation : les effectifs pléthoriques dans les classes, insuffisance des classes préscolaires, l'absence d'eau, d'électricité et de clôtures dans les écoles, mariages précoces etc.

Dans le domaine de la formation professionnelle et technique, les GPF, ASC et autres organisations professionnelles d'artisans, le problème de renforcement de leurs capacités est le plus rependu.

2.2 La santé

Graphique 8 : répartition des ménages selon leur fréquentation des structures de santé



Source : enquête de terrain, janvier 2013

La commune de diaobé- kabendou est dotée d'un poste de santé qui est dans la localité de diaobé, deux cliniques privées l'un à Diaobé et l'autre à Kabendou et une pharmacie et des cases de santé dans le reste des villages de la communes. Les cases de santé ne sont que rarement fonctionnelles faute des médicaments surtout durant la saison pluvieuse. L'accessibilité physique aux soins préliminaires, secondaires se pose. C'est le cas du poste de santé de diaobé qui est parfois plein et pousse les patients à aller dans les cliniques espérant recevoir de meilleurs soins. Sur les 90 ménages enquêtés 58% des populations ont porté leur choix sur les cliniques.

Il convient de noter que le recours à la médecine traditionnelle est très répandue.

Les contraintes dans ce domaine sont aussi nombreuses. La première est la route, en cas d'urgence, il faut faire des kilomètres pour accéder à l'hôpital régionale de Kolda ou de Tambacounda. Vu son état, on risque beaucoup de pertes humaines du à la lenteur d'accessibilité à ces structure de santé. Il ya aussi le problème de l'accouchement ; une seule maternité est fonctionnelle ; c'est celui du poste de santé de diaobé.

2.3 L'accès à l'eau

Tableau2 : processus d'approvisionnement en eau selon les ménages

Quel	Nb. cit.	Fréquence
Non réponse	1	1,1%
Puits	59	65,6%
borne fontaine	0	0,0%
cour d'eau	0	0,0%
branchement particulier	30	33,3%
TOTAL OBS.	90	100%

Source : enquête de terrain, janvier 2013

Comme dans la plus part des régions du Sénégal, le problème de l'accès à l'eau potable n'est pas épargné dans la commune de diaobé-kabendou. Presque 66% des ménages enquêtes utilisent un puit traditionnel qui est souvent disponible dans la maison contre 33% qui ont un branchement particulier. Rare sont donc les personnes qui se déplacent pour aller chercher de l'eau malgré l'existence d'un forage fonctionnel à Soutouré et 5 puits hydrauliques répartis dans la commune(4 à Diaobé1 et à Médina Samba Kandé). Ce processus d'approvisionnement d'eau pourrait compromettre l'atteinte des OMD dans de domaine de l'accès à l'eau potable.

II). SON ROLE DANS L'INTEGRATION

1) Dans le transport de commerçants

La route nationale 6 joue un rôle déterminant dans le transport aussi bien des personnes que des biens. En effet ; elle est la seule comme route bitumée qui permet d'accéder à la commune diaobé-kabendou à part d'autres routes secondaires comme la route salikégné que les commerçants de la Guinée Bissau utilisent pour accéder au marché. Cette route est aussi dans un état impraticable parce qu'elle est constituée de latérite et représente un véritable handicap pour la rapide accessibilité au marché mais aussi à la charretée du coût du transport. En effet, Pour rallier le marché ces commerçants Bissau Guinéens sont obligés de passer par cette route.

photographie2 : route de salikégné



cliché : sounkarou BAMBA, janvier 2013

Les commerçants de la Guinée Conakry et Médina Gounass passent par la route qui rallie Médina Gounass à Manda Douane pour ensuite prendre la RN6. On note bien que pour rallier la commune il faut impérativement passer par la nationale6. Ceci est identique aussi bien pour les commerçants sénégalais que ceux de la sous-région. La RN6 est donc capital dans la desserte du marché mais aussi le développement de la commune. De ce fait, sa réhabilitation

devrait être urgente pour qu'il n'ait pas trop d'impact dans le développement du commerce qui constitue la première source de revenu de la commune.

Présentement même son effet sur le commerce a commencé à se sentir. Les commerçants qui viennent de loin comme le Mali, la Guinée Conakry préfèrent s'arrêter dans le marché de Manda Douane qui se tient tous les lundis. Ils jugent que la RN6 qui leur permettait d'accéder au marché de Diaobé est impraticable car en plus de panne des véhicules, il y a une fréquence de camions qui tombent en panne en cours de route et cela ne favorise pas la rentabilité de leur commerce.

2) Dans les relations sociales

En Afrique, le tracé des frontières s'est fait sans prise en compte de l'aspect culturel. Cette situation fait que dans la plupart des espaces transfrontaliers africains on trouve des groupes humains aux caractéristiques socioculturelles identiques. La commune de Diaobé-Kabendou est la parfaite illustration en grande partie parce qu'elle dispose d'un marché qui attire plusieurs personnes dans cette localité et qui des fois s'installent définitivement.

La zone est peuplée par deux principaux groupes ethniques. Il s'agit des Peuls et des Mandingues. Ces différentes ethnies se trouvent de part et d'autre de la frontière entre le Sénégal et la Guinée. D'ailleurs, certaines informations recueillies sur le terrain font état de l'existence d'intenses liens de cousinages entre les familles.

Du point de vue culturel ; la zone se caractérise par des pratiques similaires. Les mêmes cérémonies familiales (mariages, baptêmes, funérailles, circoncision etc.) et religieuses sont pratiquées de la même façon, aussi, les modes de mise en valeur de l'espace (pratiques culturelles) sont identiques.⁸

Au plan commercial le marché de Diaobé fait partie des principaux marchés d'approvisionnement de la population sénégalaise et de la sous-région. Il polarise plusieurs villages en même temps. C'est aussi un centre de redistribution des produits en provenance de zones urbaines et rurales. De ce fait il joue un rôle important dans la relation villes et campagnes.

⁸ de part et d'autre des frontières ; c'est l'agriculture sous pluie qui est pratiquée. On a les mêmes cultures ; le mil, l'arachide etc. Il faut souligner que la riziculture est pratiquée dans les autres pays.

CHAPITRE VI : L'IMPLICATION DES ACTEURS LOCAUX DANS LA REHABILITATION DE LA RN6

Dans tout processus de développement les acteurs locaux doit être pris en compte parce qu'ils jouent un rôle déterminant dans cette effet. Dans la région de Kolda notamment la commune de diaobé-kabendou , la gestion de proximité est d'autant plus importante dans la mesure où c'est une localité très sensible du point de son développement économique et sociale ainsi que son intégration dans les dynamismes territoriaux.

1. L'identification des acteurs

Les acteurs de la commune de diaobé-kabendou sont essentiellement les élus locaux à savoir le conseil municipal et quelques représentants de la population.

1) leur rôle dans la politique de la gouvernance participative

L'O, N, U⁹, considère cette aspect de la cohabitation comme l'ensemble des procédés par lesquels les habitants d'un pays unissent leurs efforts à ceux des pouvoirs politiques en vue d'améliorer la situation économique, sociale et culturelle des collectivités.

Mais nous nous présentons sur une échelle locale pour une pratique de pouvoir et des prérogatives transférés.

Le Conseil Municipal est l'appareil municipale incontournable, c'est un acteur de la société civile ; il est le mieux apte à se charger de la gestion de la ville qui devient dans ce contexte ; un nouveau territoire de mission¹⁰. Les acteurs militent en faveur d'une nouvelle configuration municipale permettant de cultiver des pratiques de gestion managériale et d'associer les destinataires à l'élaboration des choix collectifs. Ils créent au sein des municipalités, des structures de proximités d'information, de débat, d'échanges et de suivi sur les projets concernant les habitants.

⁹ L'ONU : l'organisation des nations unies en 1965

¹⁰ ZOUTTEN M. (2003), « l'unité de la ville : quelle politique de la ville dans la nouvelle gouvernance urbaine » in les nouveaux métiers de la ville, des métiers pour une gestion urbaine renouvelée, Edition l'Harmattan INAU, rabat, p193

2) leur implication dans le projet de réhabilitation de la route

Pour identifier les solutions possibles d'aménagement en tenant compte de toutes les possibilités non éliminables, les habitants sont les artisans, les initiateurs et les porteurs d'une construction futuriste qu'ils auront de leur territoire. Ce qui nécessite une prise en conscience immuable de la part de ces derniers en mutualisant les efforts en s'appuyant sur des principes comme la transversalité, le partenariat, la participation et la responsabilisation.

Ainsi comme le font remarquer Dumas (B), Séguier (M) (1997) que le processus de conscientisation désigne une dynamique collective qui conduit un ensemble d'individus vivant une situation d'oppression ou d'exclusion à devenir conscients et à s'en affranchir en désignant un projet commun¹¹,

Ce processus suppose deux éléments réunis, d'une part la participation active des habitants pour améliorer leurs niveau de vie et d'autres part des services techniques fournis, en vue de favoriser et de rendre plus efficace les initiatives. Il s'agissait de mettre en route un processus à partir de la mobilisation et de mise en réseau des populations ainsi que les acteurs locaux.

La MCA reconnaît le rôle nécessaire des instances participatives des habitants et leur permet de mieux s'investir dans la vie locale. C'est pourquoi l'organisme informe d'abord la mairie et celle-ci dans ces instances fait participer la population à la gestion de la route. Cela est une capacité qui permet certains territoires de se différencier des autres.

Les processus de décisions découlent moins d'intervention d'une instance centrale, d'une imposition hétéronome et relèvent plus d'une autonomie régulée.

II. L'implication des femmes et des autres acteurs dans le projet

1) Les groupements de promotion féminine (GPF)

La commune de Diaobé Kabendou comptabilise un nombre important de GPF (48). Leurs domaines d'activités restent très variés et concernent essentiellement l'agriculture, le maraîchage, le reboisement, l'élevage, la pêche, le commerce, les activités de transformation de produits agricoles et la prestation de services. Donc la RN6 jouerait un rôle important dans la commercialisation de leurs produits.

¹¹ Dumas b, Séguier m, construire des actions collectives, 1997 –cité par CAUQUIL G, conduire et évaluer les politiques sociales territorialisées, DUNOD, Paris, 2004, p42

2) Les groupements d'intérêt économique (GIE)

Les GIE sont au près d'une vingtaine à l'échelle communale et sont dans la plupart de leur activités impliqués dans une dynamique socioéconomique de production de biens et de services au niveau local. L'embouche bovine, le commerce, l'agriculture et le maraîchage constituent leurs principales activités. C'est pourquoi eux aussi sont impliqués dans l'état de la route qui est le véritable axe de la commercialisation de leurs produits.

3) Les associations sportives et culturelles (ASC)

La commune compte plusieurs ASC qui peuvent constitués des structures de conscientisation des jeunes de la localité parce que le domaine de prédilection reste les activités sportives et culturelles. Pour lutter contre la précarité de la vie, les ASC s'investissent aussi souvent dans des activités agricoles, de prestation de service et de commerce.

De manière générale on note qu'aussi bien que les femmes, les jeunes et tous les habitants de la commune sont impliqués dans le processus de la reconstruction de la nationale⁶ car tous ces ensembles pratiquent des activités commerciales mais aussi dans l'accès aux services de bases. Ceci importe donc leur grande considération dans le projet de la réhabilitation de la route parce que vue leur action ils ne sont pas à épargner et pourront jouer un déterminant dans l'entretien de la nouvelle route.

Ainsi pour une gestion de proximité, le MCA doit dans ces programmes impliqué les habitants de la commune diaobé-kabendou en organisant des campagnes de sensibilisation et en impliquant les jeunes dans les travaux routiers.

Conclusion générale

En gros, la commune de Diaobé-Kabendou peut être considérée comme une référence de développement du point de vue de son statut commerciale malgré sa faiblesse au niveau infrastructurelle. Elle ne dispose qu'une route nationale qui traverse la commune reliant Vélingara à Kolda. Le réseau de voirie secondaire bitumée n'existe pas encore, seules des pistes latéritiques et des sentiers sablonneux font la jonction entre les différents quartiers de la commune.

Or toutes les semaines du fait de son marché, elle réunit presque toute la sous région. Donc la commune doit être dotée d'un minimum de routes praticables en toutes saisons, dans le souci d'assurer une bonne mobilité des personnes et des marchandises. Mais aussi sur plan social et sanitaire, l'évacuation rapide des malades surtout pour le cas des maladies très mortelles comme le paludisme, les maladies sexuellement transmissibles le SIDA et d'autres pathologies qui nécessitent une urgence comme l'accouchement.

Sa réhabilitation et sa durabilité doit impliquer les acteurs locaux pour une meilleure gestion de cet axe parce que Diaobé en tant que carrefour marchand est point d'éclatement d'importantes quantités de marchandises. Elle devrait être considérée comme un pôle de développement du département en particulier mais au total pour la région de Kolda en entier. Donc elle devrait être rattachée aux principaux pays dont les ressortissants fréquentent hebdomadairement son marché par un réseau routier de classe internationale, cela participerait beaucoup à la matérialisation de l'intégration sous-régionale.

Cette forte influence, qui dépasse les capacités même de la commune, devrait être davantage étudiée en profondeur par l'Etat et ses services dans leurs options de planification et d'aménagement du territoire.

Bibliographie

BOYER Albert : Les transports routiers, PUF, éd N°32532, Vendôme, p 126

BURMEISTER ANJE et JOINGNEAUX GUY, dir (1997), Infrastructures de transport et territoire, L' Harmattan, Paris.

CRDI et ENDA DIAPOL, 2007, Les dynamiques transfrontalières en Afrique de l'Ouest, ISBN Karthala : 978-2-84586-875-5, ISBN (CRDI : 978- 1-55250-356-0 (édition électronique, p.214

CROSNIER Y., Octobre 1997, Problématique foncière en Afrique ; des outils sont disponibles, mémoire de master spécialisé en aménagement fonciers et systèmes cadastraux, p.21 annexe

CURIEN Nicolas, DUPUY Gabriel (1996), Réseaux de communications : marché et territoires, Presse de l'école Nationale des ponts et chaussées, Paris.

DAHOU K., DAHOU T. et GUEUYE C., 2002, Espaces frontières et intégration régionale : le cas de « SKBO », Enda Tiers-Monde, perspectives Dialogues politiques. DESVIGNES Yves Boutin et GIRONDE Michel, Novembre 1996, L'information routière, PUF 73 avenue Ronsard, 41100 Vendôme, N°43033, p.127.

DIABOULA woudé : 2008/2009, outil cartographique et territoriale contribution au développement d'une collectivité locale, exemple de la communauté rurale de médina El hadj

DIEDHIOU M., 2001, Développement communautaire et autogestion en milieu rural : l'exemple de la communauté rurale de Djibidione, UCAD, faculté des Lettres et sciences humaines, Département de Géographie.

DIOP Amadou, 2008, Enjeux urbains et développement territorial en Afrique contemporaine, Karthala 22-24, boulevard Arago, 75013 Paris, p.176

FANCHETTE S., 1999, « Migration, intégration spatiale et formation d'une société peule dans le fouladou (Haute Casamance, Sénégal) », in Botte R., Boutrais J., Schmitz J. (dir.), Figures peules, Paris, Karthala, p.165-192.

GOMIS K .M. 1998, le Louma de Diaobé : étude de géographie régionale, mémoire de maitrise, UCAD, Faculté des lettres et sciences humaines, Département de Géographie, Programme Sénégal Oriental.

GUEUYE O., 1999, Vie socio-économique et développement agricole dans le département de Vélingara : la du paysannat, rapport de stage, UCAD-SODEFITEX-IRD

LAJUGIE Joseph, 1^{er} trimestre 1964, Département Economique régional et aménagement du territoire : revus d'économie politique, Imprimerie JOUVE, 15 rue racine, Paris, p 438.

LAMBERT M.C., 2002, « La marginalisation économique des communautés Joola à la fin du XXe siècle », in Diop M., Le Sénégal contemporain, Paris, Karthala, p.355-373.

LARDON Sylvie, MAUREL Pierre, PIVETEAU Vincent, 2001 : Représentation spatiales et développement territorial, HERMES Sciences Publications, Paris, p.437 MANE S., 1999, Aménagement et gestion des terroirs villageois : l'exemple de la communauté rurale de Diattacounda, UCAD, Faculté des lettres et sciences humaines, Département de Géographie.

MONOD Jérôme et DE CASTELBAZAC Philippe, Avril 2002 : L'Aménagement du territoire, PUF, 41100 Vendôme, N°49133, p.127

MOUKOKO MBOMJO P., 1992, « Intégration régionale et construction de l'Etat en Afrique de l'ouest : un essai d'interprétation », in Afrique 2000, Revue africaine de politique internationale, N°12, janvier-février-mars, p.5-43

OFFNER Jean Marc (1993), « Les effets structurants du transport, mythe politique, mystification scientifique », L'Espace géographique, N°3 p233-242.

Pierre GEORGE et Fernand VERGER, 1996, Dictionnaire de la géographie, Paris, PUF, p. 158.

PIVETEAU Alain : (2005), Décentralisation et Développement local au Sénégal, Chronique d'un couple hypothétique in tiers monde, Tome 46 N°31, p 71-93

SALL E., 1992, Sénégalie : territoires, frontières, espaces et réseaux sociaux, Travaux et documents N°36, CEAN-Institut d'études politiques et Bordeaux, Institut d'étude du développement économique et social, Université de Paris

SANE (T) : (2003), la validité climatique et ses conséquences sur l'environnement et les activités humaines de la haute Casamance, UCAD, thèse de 3ème cycle

ZOUNDI (j-s) et AL : (2006), Intégration agriculture –élevage pour une gestion durable des ressources naturelles et une amélioration de l'économie familiale en Afrique de l'ouest et du centre, INERA, 370p

ZOUTTEN M : (2003), « l'unité de la ville : quelle politique de la ville dans la nouvelle gouvernance urbaine » in les nouveaux métiers de la ville, des métiers pour une gestion urbaine rénovée, Edition l'Harmattan INAU, rabat, p193

TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE.....	2
SIGLES ET ACRONYMES.....	4
AVANT PROPOS.....	6
INTRODUCTION GENERAL.....	10
PROBLEMATIQUE.....	12
I) CADRE TEORIQUE ET CONCEPTUEL.....	15
1)-Modèle Théorie.....	15
2- discussion conceptuel.....	16
II) OBJECTIFS ET HYPOTHESES.....	20
1- Objectif général	21
2- Objectifs Spécifiques.....	21
3- hypothèses de recherche.....	21
IV) METHODOLOGIE.....	24
1-Collecte des données	24
1 - Revue documentaire.....	24
2 -L'enquête.....	23
- L'échantillonnage.....	23
3- Traitement et exploitation des données.....	24
II Limites de la méthodologie.....	25
PREMIERE PARTIE : DYNAMIQUE DE LA COMMUNE CADRE DIAOBE-KABENDOU.....	26

CHAPITRE 1 : HISTORIQUE ET POLARISATION DE LA COMMUNE.....	28
I) Historique de la commune	28
II) Zones polarisées par la commune.....	29
1 polarisation par rapport au Sénégal.....	29
2 polarisation par rapport a la sous région.....	31
3 Temps mis pour accéder à la commune.....	32
CHAPITRE 2 : CARACTERISTIQUES PHYSIQUES ; DEMOGRAPHIQUES ET SOCIO-ECONOMIQUES DE LA COMMUNE.....	33
I) Données physiques.....	33
1-le relief.....	33
2-le climat.....	34
3-les sols.....	34
4-l'hydrologie.....	35
II) Données démographiques.....	36
1 Composition ethno-religieuse.....	36
2 Organisation sociale.....	37
2.2 Structure par âge des chefs de ménages.....	37
2.3 Structure par sexe des chefs de ménages.....	38
2.4 Structure des ménages selon le niveau d'instruction.....	38
2.5 Structure des ménages selon la catégorie socioprofessionnelle.....	39
III) Données économiques.....	39
1. Agriculture.....	40
2. Elevage.....	41

3. Pêche.....	42
4. Artisanat.....	42
5. Industrie.....	42
6. Energie.....	43
7. commerce.....	43
DEUXIEME PARTIE : PROCESSUS D'URBANISATION DE LA COMMUNE.....	45
Chapitre III : les premiers quartiers de la commune.....	46
I les premiers habitants de la commune.....	46
II-les méthodes d'acquisitions de parcelles.....	47
Chapitre IV : extension de la commune.....	47
I) les facteurs influents.....	47
1 le marche et son organisation.....	47
1.1 Les acteurs du marché.....	49
1.2 Les circuits.....	50
1.3 Flux et réseaux.....	51
2- les contraintes commerciales.....	54
II) les nouveaux quartiers.....	55
TROISIEME PARTIE : LE ROLE DE LA RN6 DANS LA PROBLEMATIQUE D'ACCES AUX SERVICES SOCIAUX DE BASE ET DE L'INTEGRATION SOUS REGIONALE.....	58
Chapitre v : problématique d'enclavement de la commune et d'accès aux services sociaux de base.....	59
Profil historique de la rn6.....	60

1-Problématiques de l'enclavement de la commune.....	62
2-Le rôle de la nationale 6 dans l'accès aux services sociaux de base.....	62
2.1 Education et formation.....	62
2.2 La santé.....	63
2.3 L'accès à l'eau.....	65
3 le rôle de la rn6 dans le processus d'intégration	66
3.1 Dans le transport des commerçants.....	66
3.2 Dans les relations sociales.....	67
Chapitre VI : l'implication des acteurs locaux dans la réhabilitation de la rn6.....	68
1 Identification des acteurs.....	68
1 Leur rôle dans la politique de la gouvernance participative.....	68
2 Leur implication dans le projet de réhabilitation de la route.....	69
II L'implication des femmes et les autres acteurs dans le projet.....	69
1 Les groupements de promotion féminine (GPF).....	69
2 Les groupements d'intérêts économiques(GIE).....	70
3 Les associations sportives et culturelles (ASC).....	70
CONCLUSION GENERALE.....	71
BIBLIOGRAPHIE.....	72

LISTES DES CARTES

<u>Carte 1</u> : Département de Vélingara.....	9
<u>Carte 2</u> : Polarisation de la commune de diaobé-kabendou par rapport au Sénégal.....	30
<u>Carte 3</u> : Commune de diaobé-kabendou.....	57
<u>Carte 4</u> : Réseau routier de la région de Kolda.....	61

LISTE DES TABLEAUX

<u>Tableau 1</u> : Echantillonnage.....	24
<u>Tableau 2</u> : Processus d’approvisionnements en eau.....	48

LISTES DES GRAPHIQUES

<u>Graphique 1</u> : Répartition des ménages selon l’âge.....	37
<u>Graphique 2</u> : Répartition des ménages selon le sexe.....	38
<u>Graphique 3</u> : Répartition des ménages selon le niveau d’instruction.....	38
<u>Graphique 4</u> : Répartition des ménages selon leur profession.....	39
<u>Graphique 5</u> : Répartition des commerçants selon le de provenance.....	50
<u>Graphique 6</u> : Moyen des déplacements des enfants.....	63
<u>Graphique 7</u> : Pourcentage de la Scolarisation des enfants	63
<u>Graphique 8</u> : Répartition des ménages selon leur fréquentation aux structures de santé.....	64

LISTE DES PHOTOS

<u>Photo 1</u> : Etat de la route nationale 6.....	59
<u>Photo 2</u> : la route de salikégné.....	67

LISTE DES SCHEMAS

<u>Schéma 1</u> : théorie de Von Thünen.....	15
<u>Schéma 2</u> : Marché de diaobé.....	48

LISTE DES ENCADRES

Encadre 1.....	29
Encadre 2.....	32.
Encadre 3.....	51
Encadre 4.....	55