

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS.....	3
INTRODUCTION.....	5
I.PROBLEMATIQUE.....	8
II.METHODOLOGIE.....	15
PREMIERE PARTIE : DYNAMIQUES SPATIALES ET SOCIO-ECONOMIQUES	
CHAPITRE I : DYNAMIQUES SPATIALES.....	24
CHAPITRE II : LES CARACTERISTIQUES DEMOGRAPHIQUES DE LA POPULATION.....	33
CHAPITRE III : L'ALIMENTATION EN EAU POTABLE ET ACTIVITES SOCIO-ECONOMIQUES.....	43
DEUXIEME PARTIE : ELEMENTS D'HISTOIRE DE LA CRISE ET LES ENJEUX DE L'IMPLANTATION DES INFRASTRUCTURES DANS UN CONTEXE DE CONFLIT	
CHAPITRE I : ELEMENTS D'HISTOIRE ET DE GEOGRAPHIE	53
CHAPITRE II : ANALYSE ET INVENTAIRE DE L'ORGANISATION PHYSIQUE DES INFRASTRUCTURES ET SERVICES DANS UN TERRITOIRE EN CONFLIT.....	60
CHAPITRE III : ETUDE DES INFRASTRUCTURES ROUTIERS.....	81
TROISIEME PARTIE : LA VILLE DE ZIGUINCHOR DANS L'ESPACE REGIONAL ET SOUS-REGION.....	
CHAPITRE I : LES RELATIONS VILLES-CAMPAGNES.....	95
CHAPITRE II: LA PLACE DE LA VILLE DANS L'INTEGRATION SOUS-REGIONALE.....	107
CONCLUSION GENERALE.....	120
BIBLIOGRAPHIE.....	122

ACRONYMES

ANDS : Agence National de la Démographie et de la Statistique

RGPH : Recensement Général de la population et de l'habitat

MFDC : Mouvement des Forces Démocratiques de la Casamance

OMD : Objectifs du Millénaire pour le Développement

UCAO : Université Catholique de l'Afrique de l'Ouest

CUR : Centre Universitaire Régionale

PEV : Programme d'Entretien de la Voirie

UE : Union Européenne

UA : Union Africaine

NEPAD : Nouveau Partenariat pour le Développement Africain

UEMOA : Union Economique et Monétaire Ouest Africaine

CEDAO : Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest

ASC : Association Sportive et Culturelle

TBS : Taux Brut de Scolarisation

TCN : Taux de Croissance Naturel

SDE : Sénégalaise Des Eaux

ZAC : Zone d'Aménagement Concerté

CEM : Cours d'Enseignement Moyen

PDU : Plan Directeur d'Urbanisme

AMD : Agence Municipale de Développement

ANRAC : Agence Nationale pour la Relance des Activités Economiques et Sociales en Casamance

AVANT-PROPOS

Nous allons partir d'une anecdote pour expliquer les raisons qui nous ont poussés à choisir ce sujet. Après plus de dix ans que nous avons passé sur la ville et sept ans d'absence de, nous avons été frappés et même exaspérés à notre retour par le déficit notoire en infrastructures et services. Ce qui a changé ici c'est la dégradation avancée et la fermeture de certaines infrastructures socio-économiques. Au moment où les villes de Dakar et Thiès sont en parfaite mutation, celle de Ziguinchor garde encore la même morphologie des années 90. On n'aurait aucune difficulté à se retrouver à Ziguinchor même après 20 ans d'absence. Hormis les infrastructures scolaires, très peu d'infrastructures ont été réalisées. En effet, on ne sentait pas l'action de l'Etat ou de la municipalité.

Cet état de fait est lié principalement au conflit casamançais, à la mal gouvernance, et entre autres à la crise budgétaire de la mairie.

Cependant, la nouvelle dynamique entreprise par la municipalité dans le cadre de l'implantation des infrastructures et services est en phase avec les ambitions du président WADE A. qui disait qu'« on ne peut concevoir un développement sans infrastructures de qualités ». Les infrastructures restent indispensables dans le développement d'une région, d'un pays voire d'un continent. Les travaux en cours ont suscités beaucoup d'espoir de la part de la population. D'ailleurs, beaucoup de personnes interrogées pensent que l'implantation d'infrastructures au niveau local et supra-régional dans ce contexte de conflit pourrait favoriser le retour de la paix en en Casamance.

Ce sujet d'actualité est en parfaite corrélation avec les orientations du NEPAD qui prônent les infrastructures et la bonne gouvernance facteurs de développement et d'intégration dans un monde marqué par la formation de grands ensembles.

Voici quelques uns des éléments qui ont retenu notre attention et qui nous ont amené à accepter ce sujet.

Ce présent travail que nous avons mené dans la ville de Ziguinchor, se veut une modeste contribution, qui peut attirer l'attention de tout acteur sur les enjeux de l'implantation d'infrastructures dans un territoire en conflit.

La question qui nous interpelle tous est de savoir, est ce qu'à travers l'implantation d'infrastructures on peut arriver à une paix définitive en Casamance ?

Je remercie vivement toutes ces personnes chaleureuses et efficaces qui m'ont aidé à donner corps à ce travail.

Nos sincères remerciements s'adressent à notre professeur encadreur, Monsieur Amadou DIOP professeur au département de géographie.

Monsieur, trouvez à travers ce modeste travail, toute notre gratitude à l'égard de votre apport scientifique humanité dont vous nous avez témoigné tout au long de la rédaction de ce mémoire. A travers vous, nous tenons aussi à remercier tous les membres du groupe GERAD et à l'ensemble des personnes qui de près ou de loin ont contribué à la réalisation de cette étude.

INTRODUCTION GENERALE

Le continent africain est considéré depuis bien avant les indépendances comme un continent sous-développé, où la pauvreté et la misère gagnent de plus en plus du terrain. Une des principales caractéristiques de ce continent est sans nul doute ses multiples conflits sociopolitiques qui entravent son développement malgré ses potentialités. Les exemples sont nombreux : Guinée Bissau, Tchad, République Démocratique du Congo, Rwanda, Somalie... Tous ces pays sont marqués par une carence très profonde en infrastructures, pilier de tout développement.

Les disparités régionales et sous-régionales sont importantes. Elles se mesurent d'une part à travers les infrastructures qui y sont implantées. Le manque d'infrastructures favorise des frustrations qui peuvent se transformer en rébellion. Par ailleurs, dans un territoire en conflit, le nombre d'infrastructures diminue au fur et à mesure que l'on va vers les zones les plus affectées. Ainsi, la majeure partie de ces pays et régions en conflit se caractérisent par un déficit notoire en infrastructures et services, malgré leurs potentialités.

La question des conflits constitue une préoccupation majeure pour les états africains. En effet, depuis quelques décennies, l'Afrique à travers l'Union Africaine (UA) s'est engagée dans un processus de résolution des crises qui entravent son développement. En Afrique de l'Ouest, l'implication des pays limitrophes qui jouent souvent le rôle d'intermédiaire a apporté des résultats plus ou moins concluants dans la résolution des conflits. Le Burkina Faso l'a été pour la Côte d'Ivoire et la Guinée Conakry, le Sénégal pour la Mauritanie, la Guinée Bissau, et la Guinée Conakry, la Guinée Bissau et la Gambie pour la Casamance. Cette dernière est frappée depuis trois décennies par un conflit armé qui ne cesse de tirer en longueur. Les conséquences sur le plan socio-économiques sont importantes. Les infrastructures qui constituent un des facteurs de paix, de stabilité et surtout de développement sont absentes. Elles sont au début et à la fin de tout développement.

D'ailleurs, c'est dans cette dynamique d'implantation d'infrastructures que se sont lancés l'Etat du Sénégal, la municipalité et ses partenaires au développement. Idem pour l'Afrique de l'Ouest à travers la mise en place d'institutions sous-régionales comme l'UEMOA et la CEDEAO. A cela s'ajoute dans un cadre plus vaste le NEPAD qui prône pour les infrastructures. Ces dernières favorisent l'intégration sous-régionale à l'image de la route de la Communauté Économique de Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), (l'axe Ziguinchor-

Bissau). Par ailleurs, le choix de la ville de Ziguinchor par les européens qui l'explorent au XVII siècle repose sur son caractère estuaire. A partir du XVIe siècle, une nouvelle génération de villes apparut. Cette fois-ci, elles sont suscitées par les puissances européennes implantées en Afrique. De ce fait, elles sont différentes des anciennes à plusieurs titres. Par rapport à la situation géographique, ces nouvelles villes, à quelques exceptions près, ont été installées sur la côte, le long des cours d'eau et des îles (VENNETIER P. 1987), alors que les anciennes sont presque développées à l'intérieur du continent. Quant au site, beaucoup de villes coloniales ont été implantées sur des reliefs plats, « si plat que le marécage est un élément fréquent de la topographie urbain, qui limite la ville ou oppose à son extension, un genre difficile à surmonter » écrit (DRESCH J. 1950).

Au niveau architectural, les villes coloniales se distinguent par leurs édifices impressionnant (COQUERY-VIDROUITCHC. 1988), alors que les périphéries avaient en général des édifices modestes en banco couverts de toiture en paille ou en tôles.

Sur le plan de l'urbanisme, les pouvoirs coloniaux ont aménagé le centre en fonction des activités ; quartier administratif, quartier commercial, zone portuaire, les rues et avenues sont larges et rectilignes, les chaussées goudronnées ont leurs trottoirs alignés d'arbres. Par contre la périphérie se caractérise par son désordre, les habitations sont en banco, les rues sont étroites. Ses quartiers survivent dans une situation d'insuffisance criarde d'infrastructures de base.

Toutes ces caractéristiques évoquées plus haut et bien d'autres s'appliquent ou sont ce que l'on peut voir dans la ville coloniale de Ziguinchor. Cette dernière est aujourd'hui la capitale du sud du Sénégal. Elle constitue le pôle de développement le plus important de la zone méridionale.

A l'image de certaines villes du Sénégal, elle se caractérise par des faits saillants :

- L'évolution du paysage urbain est marquée par différents lotissements qui ont démarré du centre ville (Boudody-Escale), aux quartiers spontanés en passant par les quartiers périphériques comme nous le montre la carte2. La ségrégation spatiale héritée de la colonisation demeure encore. L'ancien quartier des blancs (appelé Escale) se singularise du reste du tissu urbain (MASSIAH .G et Marie. A 1987). La quasi-totalité des infrastructures socio-économiques y sont implantées, les disparités sont importantes.

L'inventaire que nous avons mené montre que l'insuffisance chronique des infrastructures socio-économiques et services est le commun des quartiers irréguliers. Le niveau d'évolution des équipements est en parfait déséquilibre avec la croissance démographique extrêmement rapide. La population urbaine de la commune de Ziguinchor a doublé de 2000 à 2010. D'ailleurs GIRI J.1986 à employé le terme « d'explosion urbaine » pour qualifier la situation dans les villes africaine. Cela est due non seulement au taux de croissance élevé et à l'arrivée massive des populations déplacées à cause de la crise casamançaise, mais aussi à la centralité de toutes les infrastructures et services dans la commune au détriment des autres petites villes.

-L'historique de la crise casamançaise met en relief les causes qui ont donné naissance à ce conflit depuis décembre 1983, mais aussi sa complexité et ses impacts. La situation géographique de la région, le manque criard d'infrastructures, le chômage, le sentiment de non appartenance au Sénégal, les multiples frustrations sont entre autres les causes de ce conflit. Ainsi, la prise de conscience des autorités étatiques des enjeux de l'implantation des infrastructures socio-économiques a favorisé l'émergence d'une nouvelle politique de développement local. Cette dernière vise à consolider l'accalmie notée sur le terrain, mais aussi à rendre la ville plus compétitive et plus moderne. La question de l'implantation des infrastructures socio-économiques est devenue dans ce cas une priorité majeure dont sa résolution permettra également d'atténuer le chômage et les multiples frustrations d'une population longtemps meurtrie.

L'extension spatiale de la ville est importante. Mais cet également est limité par des espaces marécageuses impropre à l'habitat. L'extension de la ville reste donc orientée vers le sud dans la zone aménagée de Kénia, Diabir à environ 7 km du centre ville. En effet, pour une ville qui grandit, la première difficulté est d'ajuster ses limites administratives à l'ampleur de la croissance démographique et spatiale pour répondre aux besoins de ses habitants.

-La relation ville-campagne entre la ville de Ziguinchor et la communauté rurale de Niagus est marquée par la consommation des espaces périurbains, et par une probable annexion des villages environnants. L'urbanisation de la campagne et la situation géographique de la petite ville de Niagus font que beaucoup d'habitants situés dans la zone périurbaine se considèrent comme appartenant à la commune de Ziguinchor.

La ville de Ziguinchor constitue le pôle régional le plus important au sud du Sénégal. Elle dispose d'infrastructures à dimension sous-régional, qui polarisent beaucoup de pays de la sous-région. Ces dernières favorisent l'intégration sous-régionale conformément aux normes de la CDEAO et de l'UEMOA.

I- PROBLEMATIQUE

L'histoire montre que la présence coloniale en Afrique s'est manifestée par la création le long des côtes des comptoirs et d'escales à l'intérieur, dans les régions les plus fertiles ; pour la collecte et l'acheminement vers la métropole de produits agricoles.

La morphologie de ces villes où s'opposent un noyau commercial et administratif constituant « l'Escale » au centre ou sont implantées les infrastructures de bases, et des quartiers périphériques résidentiels, souvent non lotis, marqués par une carence très profonde en infrastructures. C'est cette morphologie urbaine que l'on peut voir dans toutes les villes coloniales. Le choix de la ville de Ziguinchor par les européens qui l'explorent au XVII siècle repose particulièrement sur son caractère estuaire. L'implantation d'infrastructures a favorisé son essor. En effet, la position géographique de la ville par rapport au reste de la région, lui confère le caractère de ville satellite autour duquel gravitent les infrastructures socio-économiques de bases les plus importantes de la région. Elle constitue à cet égard un pôle d'attraction et une étape transitoire importante de mouvements migratoires.

Cependant, cette région du sud du Sénégal est frappée depuis 1983 par un conflit armé. Les impacts sont importants dans tous les secteurs d'activités.

De nos jours, les efforts menés dans l'implantation d'infrastructures par l'Etat et ses partenaires au développement jusque dans les zones les plus affectées par le conflit a fortement contribué à la stabilité notée ces dernières années.

La ville de Ziguinchor est située au sud du Sénégal, sur la rive gauche du fleuve Casamance à environ 60 km de son embouchure (longitude 16° 16' ouest, latitude 12° 38' nord) avec l'atlantique. Avec une superficie de 9 km², l'extension de la ville le long du fleuve est limitée par les contraintes hydrographiques du site. L'existence des marigots de Boutoute à l'Est et de Djibélor à l'Ouest ainsi que la présence de terre argileuse basée en bordure du fleuve constituent des obstacles à l'évolution riveraine de la ville.

Par ailleurs, avec la forte croissance démographique de la population urbaine en corrélation avec l'exode rural massif, la ville de Ziguinchor compte environ 252005 habitants, soit une densité de 261 habitants/km². Cette croissance fulgurante de la population nécessite de l'espace et des infrastructures pour répondre aux besoins des citadins.

Il existe une relation entre implantation d'infrastructures et conflit mais aussi la paix. Le déséquilibre spatial lié au manque ou à la mauvaise répartition des infrastructures est souvent source de frustration qui peut aboutir à un conflit. Il n'est pas rare de voir une population se rebeller pour réclamer des infrastructures. Résoudre un conflit c'est aussi lutter contre la pauvreté. L'implantation des infrastructures dans un territoire en conflit peut également favoriser le retour de la paix. Mais il n'est pas dit que partout où il ya manque d'infrastructures, il ya forcément conflit. On ne parle de conflit dans ce contexte que si une frange de la population d'une région prend les armes pour réclamer quelque chose.

En effet, implantation d'infrastructures et développement sont également deux concepts intimement liés, mais néanmoins deux dynamiques distinctes qui ne sont pas nécessairement dans un rapport de causalité. On ne peut parler de développement sans infrastructures. Alors qu'on peut nuancer que l'implantation d'infrastructures n'est pas automatiquement synonyme de développement.

Ainsi, l'implantation d'infrastructures dans un contexte récent peut trouver dans le territoire un cadre d'expression encore plus favorable pour lui donner plus de consistance. L'implantation est la disposition d'un édifice, d'un habitat, d'un ensemble urbain, etc. dans son cadre urbain et architectural et par rapport à la voirie.

Les infrastructures sont des équipements réalisés au sol ou au sous sol. Les infrastructures concernent les ouvrages, les réseaux de transport (voirie et stationnement, chemins de fer, canaux, ports, aéroports et aménagement des cours et plans d'eau).

Le territoire est un vaste espace délimité, approprié par une société qui l'aménage en vue d'assurer la satisfaction de leurs besoins. L'espace communal est selon PELISSIER P. et SAUTER G. une portion du terroir approprié utilisé et aménagé éventuellement par le groupe qui y réside et y tire ses moyens d'existence.

Ainsi, à l'image des autres capitales coloniales, la ville de Ziguinchor est marquée par un déséquilibre spatial croissant. Toutes les infrastructures sont implantées au centre ville.

Cette ancienne stratégie d'aménagement permettait de garantir aux agents de l'administration coloniale un cadre de vie sain et agréable. Ce qui a entraîné le déséquilibre spatial que l'on peut voir dans la physionomie actuelle de la ville.

Contrairement au centre ville, la périphérie reste marquée par une occupation anarchique du territoire et une carence très profonde en équipements. Les disparités avec le centre ville sont très importantes. Au fur et à mesure que l'on progresse vers la périphérie, le déficit en infrastructures s'accentue. Cela est dû au modèle de développement hérité de la colonisation, mais aussi au conflit qui prévaut dans la zone d'extension. C'est la configuration que donnent le réseau routier, et les infrastructures économiques et services implantés dans la commune. En effet, les politiques d'aménagement du territoire sont nées de la prise de conscience des disparités régionales de développement tant au niveau national que local. L'aménagement du territoire est une politique volontariste et prospective qui vise à organiser l'espace, à donner un meilleur équilibre géographique plus rationnel des infrastructures favorisant ainsi le développement durable.

Aménagement et décentralisation sont deux concepts liés. La décentralisation est le transfert de compétences du pouvoir central aux collectivités locales. Elle a favorisé l'émergence de nouveaux acteurs. De nos jours, la municipalité a lancé une série de travaux qui vont changer le visage de la ville. Ceux ayant trait à la voirie restent plus importants grâce à la création d'une usine de pavés. Le dallage est accompagné de l'assainissement et il est prévu l'éclairage public. Au total pour ce programme, 13 km de rues et à terme une vingtaine de km seront faites en pavés. A cela s'ajoute la réhabilitation et la construction de nombreuses autres superstructures et infrastructures socio-économiques.

Par ailleurs, l'aménagement de la périphérie à hauteur de Kénia et Diabir et l'implantation de nouvelles infrastructures de base permet de désengorger le centre ville (Boudody-Escale), mais aussi offre à cet espace des enjeux territoriaux importants. Les besoins d'espace deviennent plus importants dans cette zone. Le prix du m² a atteint des proportions considérables. La gestion foncière devient plus préoccupante pour les autorités locales. La ville empiète sur l'espace rural. Des infrastructures y sont construites. Ce qui entraîne des conflits fonciers et des problèmes de gestions entre les autorités communales et celles de la Communauté Rurale de Niaguis.

Cependant, les efforts de développement au niveau de la zone d'extension qui devait constituer un pôle d'équilibre administratif et économique du centre ville tarde à se réaliser à cause de la situation d'insécurité qui prévaut.

1.1 DEFINITION ET DISCUSSION DES CONCEPTS

Dans le souci de rendre la lecture de ce document beaucoup plus facile, pour les différents chercheurs qui auront à le consulter, nous tenons à définir certains concepts, c'est-à-dire de leur donner un sens dans le cadre de notre étude. La discussion sera plus approfondie dans la revue documentaire. Certains concepts que nous aborderons ont à cet effet une forte polysémie ou relèvent d'une compréhension populaire marquée par une profonde confusion.

L'Aménagement : *L'aménagement* est la transformation par l'homme d'un système (étendue de terrain, unité de production, ensemble complexe quelconque), en vue d'une utilisation plus rationnelle. Les sociétés aménagent leur territoire par le jeu spontané des acteurs spatiaux, mais aussi dans le cadre d'actions réfléchies concertées et décidées par l'autorité politique (aménagement du territoire). L'aménagement du territoire désigne aujourd'hui l'action publique qui s'efforce d'orienter la répartition des populations, leurs activités, leurs équipements dans un espace donné et en tenant compte des choix politiques globaux.

C'est par leur politique d'aménagement du territoire que les acteurs publics agissent pour corriger les déséquilibres et orienter le développement spatial à partir d'une appréhension d'ensemble et d'un projet global et prospectif. Ces politiques s'efforcent de tenir compte des effets environnementaux de leurs décisions. Dans notre étude, l'aménagement du territoire apparaît comme une politique de mise en valeur de l'espace avec l'implantation des infrastructures.

Infrastructures Étymologie : du latin **infra**, en dessous de, inférieur à, en bas et de **structura**, organisation, lui-même venant de struere, construire, bâtir, éléver, édifier, façonner. Le terme infrastructure désigne l'ensemble des ouvrages et des équipements collectifs nécessitant des fondations et qui sont destinées à soutenir une activité économique, comme l'énergie électrique ou les transports (par voix routière, aérienne, maritime, ferrée, fluviale). Exemple : réseaux électriques, ponts, terrassements de chaussée piste d'aéroport, canaux d'irrigation. Synonyme : fondation, fondement, gros ouvrage, ouvrage d'art.

Du point de vue général, les infrastructures désignent l'ensemble des équipements collectifs durables aménageant le territoire : routes, ports, aéroports, voies ferrées, canaux, ponts, gares....

Dans la théorie marxiste, les infrastructures désignent l'ensemble des supports économiques de la production qui déterminent fondamentalement la nature des formations sociales et historiques. Autrement dit, il s'agit de l'ensemble des forces productives et les rapports de production qui forment la base matérielle de la société. C'est sur l'infrastructure que s'appuie la superstructure, c'est-à-dire l'organisation, l'idéologie, le système de valeur, etc. Une infrastructure est la partie inférieure d'une construction qu'en constitue le fondement et qui supporte l'ensemble de la structure.

La notion est synonyme de base et de structure économique. Dans le raisonnement dialectique, elle est organiquement liée à la superstructure. Il n'y a d'infrastructures que parce qu'il y'a une superstructure, ce n'est donc pas un problème de niveau. Dans les deux sens précédents c'est l'idée de support qui est évoquée et correspond chez les marxistes à la notion de base technique.

Le développement local est défini par LONGHI G. et SPINDLER J. comme « un processus de diversification et d'enrichissement des activités économiques et sociales sur un territoire à partir, de la mondialisation et de la coordination de ses ressources et de ses énergies » (GREFFE, 1984). Ils soulignent qu'en se sens, le développement local s'oppose à priori à l'aménagement du territoire qui désigne une politique visant la recherche « d'une meilleure répartition des hommes en fonction des ressources naturelles et des activités économiques » (MONOD, 2000). Une vision que nous ne partageons pas, car développement local et aménagement du territoire sont deux dynamiques complémentaires visant à réduire le déséquilibre spatial et socio-économique.

Ils soulignent par ailleurs que le « problème actuel de l'aménagement du territoire n'est plus véritablement de déplacer des flux mais de stimuler l'émergence d'activités nouvelles » MANESSE, 1998. Alors que « le développement local s'est voulu quant à lui un mouvement ascendant, un processus de développement reposant sur une démarche de mobilisation des acteurs d'une zone géographiquement donnée désireux de prendre en charge leur avenir autour de projets autonomes ».

Pour synthétiser, ils soulignent qu'on est passé d'une allocation des ressources par le haut à un processus de création de ressources par le bas.

La notion d'enjeu traduit la portée ou la pertinence du développement local autrement dit ce que les auteurs gagnent en œuvrant pour la promotion économique et sociale de leur

territoire. Celle-ci s'opère notamment par la localisation ou la mise en œuvre d'infrastructures socio-économiques. Les mises en valeurs de nouveaux espaces d'habitations situés au niveau de la périphérie. Les enjeux du développement sont étroitement liés à ceux de la décentralisation et de l'aménagement du territoire qui ouvrent des opportunités voire des perspectives de développement, social, économique et politique aux acteurs locaux.

Cependant, il convient de noter que c'est à travers le degré d'appropriation et d'adhésion des différents acteurs au profit du développement local que se mesurent les enjeux. Ainsi, c'est à travers les enjeux que se développent et s'identifient des stratégies territoriales.

Les enjeux se mesurent à plusieurs échelles. A l'échelle locale, c'est la ville qui tire plus de profits sur la campagne. Dans le cadre des relations d'échanges, la ville reçoit plus qu'elle n'envoie dans la campagne. C'est la même situation au niveau régional. L'implantation des infrastructures les plus importantes dans la ville fait qu'elle est la seule gagnante. C'est la campagne qui ravitaille la ville en ressources naturelles et humaines. La ville dispose des infrastructures qui polarisent l'espace suprarégional. Ces dernières renforcent le dynamisme des enjeux socio-économiques de la ville, mais aussi de l'espace sous régionale malgré le contexte de guerre.

Conflit : c'est une opposition de sentiments, d'opinions entre des personnes ou des groupes. Opposition (pouvant aller jusqu'à la lutte armée) entre deux ou plusieurs Etats, Le Petit Larousse, 1995. Le conflit est un affrontement de groupes d'individus pour des intérêts, des valeurs, des actes ou des procédures. C'est un désaccord, une idée s'opposant à une autre. C'est quand une partie de la population prend les armes pour se rebeller ou réclamer quelle que chose. Il peut avoir un désaccord sans qu'il y ait de conflit.

«Le conflit armé est une opposition au moins entre deux groupes militaires organisés, réguliers. Il se traduit ainsi par des combats armés, plus ou moins dévastateurs et implique directement ou indirectement des tiers. Il qualifie donc tous les conflits, qui ont pour principales caractéristiques, la force physique, les armes, la tactique, la stratégie ou la mort de certains de ses participants (soldats, résistants, Franc-tireur etc.) ou de tiers (civiles, employés et membres des associations d'aide humanitaire, etc.) » Wikipédia

1.2 LES OBJECTIFS

Dans le cadre de cette étude, les objectifs visés sont :

➤ Objectif général

L'objectif général est de montrer à travers une analyse des dynamiques spatiales de la ville, les enjeux de l'implantation d'infrastructures dans un territoire en conflit. En effet, quand des infrastructures sont sources de dynamiques socio-économiques, il est important de connaître leur apport dans un processus de développement et de sortie de crise.

➤ Objectifs spécifiques

Dans les objectifs spécifiques, nous allons montrer :

- Les facteurs dus à l'extension spatiale de la commune de Ziguinchor et à l'accroissement démographique de sa population ;
- Les causes du conflit, le niveau d'équipement de la ville et les enjeux de l'implantation d'infrastructures dans ce territoire en conflit ;
- Les relations entre la ville et sa campagne, mais aussi les limites d'extension de la ville et les enjeux fonciers dans la zone d'extension ;
- L'apport des infrastructures dans l'intégration sous-régionale ;

1.3 LES HYPOTHESES DE TRAVAIL

La réflexion sur la problématique des enjeux de l'implantation d'infrastructures dans un territoire en conflit est articulée sur les hypothèses suivantes :

- L'évolution du paysage urbain est le fait de l'accroissement démographique fort soutenu par les populations déplacées à cause du conflit.
- L'implantation d'infrastructures a des enjeux importants dans la mesure où elle, favoriserait l'essor de la ville, contribuerait à la lutte contre la pauvreté, atténuerait les frustrations de la population et constituerait ainsi une voie de sortie de crise

- . Les causes de ce conflit sont multiples. Dans un territoire en crise, au fur et à mesure que l'on va vers les quartiers les plus affectés, le nombre d'infrastructures et services diminue.
 - Les relations villes-campagne sont étroitement liées. La croissance urbaine de la ville de Ziguinchor fait qu'elle empiète de plus en plus sur l'espace périurbain et entraîne ainsi des conflits d'intérêt fonciers avec la Communauté Rurale de Niaguis.
 - La position de « Ville Carrefour » de Ziguinchor lui permet d'occuper une place importante dans l'intégration sous-régionale.
- La problématique ainsi posée, il convient de l'établir sur le plan méthodologique.

II METHODOLOGIE

La résolution de cette problématique nécessite une méthodologie cohérente. Notre démarche méthodologique sera basée sur la recherche bibliographique, l'exploitation de supports cartographiques, l'élaboration d'un questionnaire, le travail de terrain et la synthèse.

1.4 Revue documentaire

Dans le cadre de la compréhension générale et conceptuelle de notre problématique de recherche, le « dictionnaire de la géographie »¹ de GEORGE P. et VERGER F. a constitué un document de référence. Il rassemble les tentatives de définition de certains concepts et les termes employés communément dans les publications géographiques.

Il a abordé la notion de « territoire » et de « local » de même que BRUNET R. selon qui le territoire « est un espace approprié c'est-à-dire une ouvrage humaine qu'une société utilise pour habiter, pour travailler et tirer ses moyens d'existence ». Ce qui introduit la notion d'aménagement. Le rôle d'aménagement du territoire comme stratégie d'organisation territoriale a été abordé par plusieurs auteurs.

MENDY F.² a montré dans sa thèse les problèmes de l'aménagement et de la gestion urbaine de la ville de Bissau ; de même que DIOP A.³, MAZET P. 2000, BRUNEAU J. C 1975,...

¹ GEORGE P. et VERGER F., 2004, Dictionnaire de géographie, 8^{ème} édition

² MENDY F. 2006, La ville de Bissau : Aménagement et gestion urbaine, 322 pages

MANESSE J. 1998, écrit que « toute action conduite par une personne singulière qui a pour effet d'occuper, d'utiliser, d'acquérir, d'aliéner, voire d'abandonner un espace est par nature un acte d'aménagement du territoire ».

Pour distinguer Territoire ou Territoires, il souligne « on peut aménager sa maison, son jardin, un espace vert ou une rue piétonne, on n'aura pas pour autant participé à l'aménagement du territoire. » Le singulier renvoie habituellement au territoire national, objet de la sollicitude des pouvoirs publics.

Toujours dans cette perspective de l'aménagement du territoire, IGUE J.O. ⁴dira « devant la fragilité des Etats, nations, l'aménagement du territoire demeure la meilleure stratégie territoriale et doit être conçue à différentes échelles ».

LAZUGIE J., DELFAUD P., LACOURS C. sont préoccupés dans leur 2^{ème} édition 1985, des problèmes relevant de l'économie spatiale et aux problèmes d'aménagement du territoire et du développement régional. Ils prônent pour des modèles généraux d'équilibre spatial et pour des politiques d'aménagement favorisant l'intégration des économies régionales dans des ensembles régionaux ou plurinationaux. Cette vision met en relief la notion de mondialisation de la libéralisation qui relègue au second plan les frontières nationales.

De nos jours, aucune ville ne peut assurer son essor sans la complexité extérieur. La position de « ville-carrefour » qu'occupe celle de Ziguinchor lui permet de dynamiser son intégration dans la sous-région. Toutes les villes sont connectées dans un réseau d'échange qui favorise la concurrence, source de développement local. « La mondialisation des échanges fait de la qualité des territoires un élément essentiel de la compétitivité des entreprises » GUIGOU J. D.L.⁵

Dans le cadre de l'étude et de la répartition de la population, Pierre Georges, 1974, souligne que « la population de chaque pays du globe peut être répartie en deux catégories : population rurale et population urbaine ».

Il remet en cause les critères employés pour distinguer l'une de l'autre basés sur la numérotation de population qui n'est rien d'autre que le découpage administratif. Pour se

³ DIOP A. 2003, Ville et aménagement du territoire au Sénégal, 404 pages

⁴ IGUE J.O. 1995 : Le territoire et l'Etat en Afrique : les dimensions spatiales du développement

⁵ Le Monde, 28 mars 1998, page 11

justifier, il souligne que « l'objet de la mesure est variable d'un continent à un autre. Le nombre d'habitants ne suffit pas à caractériser une ville ou un village. Il montre que la ville se différencie des autres purement rurales par la présence des activités non agricoles ».

Cette différenciation mérite à notre avis d'être revue. Car si elle reste valable pour les villes industrialisées, force est de reconnaître qu'elle ne peut l'être pour la ville de Ziguinchor où l'activité agricole reste encore présente dans tous les espaces libres de la ville. Il souligne en fin que la ville se caractérise par un habitat compact (noyau concret), alors que le monde rural est caractérisé par un manque d'aménagement du territoire et l'agriculture comme activité principale.

Par ailleurs PELISSIER.P. Présente la ville comme « une agglomération de paysans déracinés, prélevant sur les campagnes rentes et forces productives et assujettissant les ruraux à ses choix politiques. D'où la forte dénonciation d'un exode rural conduisant simultanément à la macrocéphalie des capitales et à la désertion des villages ».

Une vision que nous partageons car elle colle avec les réalités de la population Ziguinchoroise dont une bonne partie est constituée de paysans qui se sont installés dans la ville pour plusieurs raisons.

Dans le cadre des relations ville-campagne, il souligne que le premier domaine où s'affirment les interactions entre les deux milieux est celui de la vie quotidienne des agglomérations, c'est-à-dire leur ravitaillement. « Que les campagnes nourrissent les villes, quoi de plus banal ? »

Dans la même œuvre, WALTHER O. souligne que « l'Afrique de l'Ouest est en mouvement ». Il montre que l'on doit aller non seulement au delà de l'opposition entre centre urbain et périphérie, mais aussi entre « villes-villes ». Il souligne que les migrations qui prennent la ville pour destination ou, plus récemment, pour point de départ, nécessitent l'élaboration d'un modèle territorial privilégiant la souplesse et la continuité. Il note que la recherche africaine de la bonne distance par rapport au centre et à ses périphéries passe aujourd'hui par la construction de réseaux comme autant d'espoirs de relier et d'être relié.

VENNETIER P. note que deux périodes distinguent les villes d'origines européennes : la période de la découverte des côtes africaines jusqu'au XIXe siècle qui est marquée par des contacts ponctuelles entre les européens et le continent et l'établissement des comptoirs dont certains devraient connaître effectivement plus tard une « fortune urbaine » d'agglomération

indiscutable. La deuxième est marquée par la colonisation du continent. Il s'agit alors de contrôler de vastes espaces, de les administrer et de les exploiter: d'où l'intérêt d'une infrastructure urbaine, et la fondation symétrique d'un réseau.

En écrivant « qu'une région est dite enclavée, si elle est sans débouchés naturels »⁶, il vient dans ce cas confirmer l'idée que nous avions développée précédemment pour montrer que la ville de Ziguinchor n'est pas enclavée.

Certains auteurs se sont plutôt intéressés à l'implantation d'infrastructures et la bonne gouvernance. Il s'agit de ALVERGNE C.⁷, qui note « le NEPAD considère que le développement économique et l'attraction d'investissement passent par deux conditions : l'offre d'infrastructures et la bonne gouvernance ». Il ajoute que la création de conditions favorables au développement implique un minimum de service : infrastructures de transports, de communication, d'éducation et de santé. Car en Afrique, les besoins en infrastructures et en équipements ne cessent de croître en raison de l'expansion démographique et urbaine.

Ainsi, cet état de fait reste valable pour la commune de Ziguinchor où les disparités entre le « boom démographique » de ces dernières années et les infrastructures restent importantes. Dans cette région en conflit, le rythme d'implantation d'infrastructures ne suit pas celui de la croissance urbaine.

Ce dernier s'interroge également sur les « liens entre infrastructure et développement ». Et selon plusieurs économistes, il existe une relation positive entre productivité des facteurs de production et investissements en infrastructures (SCHAUER A, 1989, MUNNEL, 1991). Les infrastructures occupent une place importante dans tout territoire.

Ainsi le président WADE A⁸., 2009, disait : « La réalisation d'infrastructures de qualités gardera une place de choix dans le dispositif devant nous propulser sur la voie de l'émergence parce que une fois de plus on ne peut concevoir de développement sans infrastructures de qualité ». Une vision que nous partageons.

⁶ VENNETIER P., 1991 : Les villes d'Afrique tropicale, 243 pages

⁷ AUVERGNE C., 2008, Le défi de territoires : Comment dépasser les disparités spatiales en Afrique de l'Ouest et du centre, 263 pages

⁸ WADE A., 2009, Dans son message solennel à la Nation 03 avril 2009

La « bonne gouvernance » signifie pour les villes : « compétitivité », « habitabilité », « maniabilité » COLL J. L. et GUIBERT J. J.

DIOP A. 2008, montre que l'influence voire l'absence d'infrastructures sociales de base contribue à la dégradation des conditions de vie des populations. On peut ajouter que cela est souvent à l'origine de multiples manifestations des populations qui réclament l'implantation d'une infrastructure scolaire ou sanitaire dans leur localité. D'ailleurs, c'est une des causes du conflit casamançais. Il a dans sa thèse (2004), montré la hiérarchie des villes du Sénégal selon leur niveau d'équipement. Ce classement a placé la commune de Ziguinchor parmi celles moyennement équipées. Ce qui s'illustre bien dans l'inventaire que nous avons fait (voir annexe).

Mais, il est intéressant de se demander si est-ce- que les seuls critères et moyens de mesures du niveau d'équipement restent suffisants pour classifier une ville ? Et si on appliquait ces critères dans la sous-région, est-ce que certaines capitales comme Bissau ne seront pas reléguées en ville très faiblement équipée comparées à Dakar ou Abidjan? La question reste donc entière.

BEAUJEU- GARNIER J. et CHABOT G.⁹ (1963), mettent en relief les fonctions urbaines, le plan et l'extension des villes, la vie dans les villes et la ville dans la région. Cet œuvre nous est à l'instar de toutes les autres d'une importance capitale. Elle a abordé beaucoup de points relatifs à notre problématique de recherche.

Si tous ces documents nous ont été d'une importance capitale, d'autres par contre présentent des lacunes. Nous allons tenter de les résumer en quelques points.

Le Plan Directeur d'Urbanisme est souligné au passage par différents auteurs notamment (NDIAYE S.M, 1983) et (BIAGUI J.M, 1988). Le plan a proposé un deuxième pôle à hauteur de Kénia-Diabir. Mais, il n'a pas pris en compte le conflit. Voila pourquoi 27 ans après, ce pôle tarde à devenir une réalité.

Certains auteurs, précisément trois, ont donné la situation de la région (longitude et latitude), sans les degrés. C'est le cas de BIAGUI J.M, 1988, qui note à la page 17 « la région de Ziguinchor et située dans le sud-ouest de la République du Sénégal entre la latitude et la

⁹ BEAUJEU-GARNIER J. et CHABOT G., 1963, Traité de géographie urbaine, 3^{ème} éd, 286 pages

longitude ». On n'a pas pu les recouper parce qu'elles présentent des contradictions et des aberrations. Il a fallu que l'on consulte d'autres documents (CAMARA M.M.B, 2008, DIOUF A. 1980 ...), pour éclairer notre lanterne.

La question de la confection des cartes géographiques mérite d'être étudiée. On ne peut concevoir dans le mémoire de maîtrise de MANGA M. 2008, porté sur la commune de Ziguinchor comment à la page 71 et 82 le quartier de Kandialang qui est situé au sud-est de la ville se trouve être localisé à l'ouest sur la carte. L'auteur ajoute à la page 5 que la ville de Ziguinchor est limitée à l'Est par le marigot de Djibélor et à l'ouest par le village de Boutoute, ce qui est loin d'être une réalité. C'est d'ailleurs l'inverse qu'il faut dire.

Il faut reconnaître que le temps accordé aux étudiants (5 à 6 mois) est insuffisant pour étudier un thème à plusieurs parties. Voilà pourquoi beaucoup de sujets ont été abordés d'une manière superficielle.

Beaucoup d'auteurs ont parlé de « l'enclavement de la Casamance ». Une idée que nous ne partageons pas. D'ailleurs, selon VENNETIER P. 1991, « une région est enclavée, si elle est sans débouchés naturels ». En outre, le professeur KANE P. (département géographie UCAD) que nous avons interrogé soutient « qu'une région est dite enclavée si elle ne dispose pas d'une ouverture sur le fleuve ». Nous pouvons accéder à Ziguinchor à partir du fleuve Casamance, du Sénégal Oriental, ou encore par la voie aérienne. On ne peut dans ce cas parler de l'enclavement. Nous pouvons dans ce cadre considérer par exemple comme pays enclavé le Burkina Faso et le Mali qui ne sont pas traversés par un fleuve. Il est plutôt important de parler de difficultés d'accéder en Casamance surtout par la voie routière avec le mauvais état des routes mais surtout les tracasseries policières au niveau de la traversée de la Gambie. Mais cela n'est pas synonyme d'enclavement.

1.5 ENQUÊTE

➤ La collecte des données

Elle s'est faite à travers des séries d'enquêtes menées auprès des chefs de ménages et de certaines personnes ressources concernées par la problématique, à l'aide de questionnaires et de guides d'entretiens. Ces rencontres qualitatives et quantitatives portent essentiellement sur la situation socio-économique de la commune, son niveau d'équipement en infrastructures et services en relation avec le conflit, et ses relations avec l'espace rural et sous-régional.

➤ Les enquêtes ménages

Pour accueillir le maximum de données quantitatives, deux questionnaires ménages ont été élaborés. Pour une population de 252005 habitants, ANDS 2008, nous avons opté pour un échantillonnage raisonné. Cette enquête a concerné 150 personnes (des chefs de ménages). Nous avons élaboré deux questionnaires ménages répartis proportionnellement à la population de chaque zone. Ce qui a donné les résultats suivant : commune de Ziguinchor 100 questionnaires, villages environnants 50 questionnaires.

Ainsi, six quartiers ont été choisis pour la commune de Ziguinchor et quatre villages environnants de la communauté rurale de Niaguis.

Pour les quartiers, les critères de sélection sont liés à leur niveau d'équipement, aux enjeux socio-économiques, à l'impact du conflit sur ces quartiers et aux mutations spatiales récentes. Alors que le choix des villages repose essentiellement sur la proximité et leurs relations avec la ville.

Tableau 1 : Echantillonnage commune de Ziguinchor

Nom du quartier	Nombre de ménages	Pourcentage%	Echantillon
Boudody-Escale	474	0,11	11
Boucotte Centre	1037	0,24	24
Kénia	202	0,05	5
Lyndiane	1698	0,39	39
Kandé	734	0,17	17
Diabir	140	0,03	4
Total	4285	1	100

Tableau 2 : Echantillonnage village de Niaguis

Nom du village	Nombre de ménages	Pourcentage%	Echantillon
Kantène	11	0,05	3
Boucotte Mancagne	24	0,12	6
Djibélor	71	0,32	16
Boutoute	111	0,51	25
Total	217	1	50

1.6 TRAITEMENT DES DONNEES ET REDACTION

Le traitement des données s'est fait à l'aide de logiciels tel que Sphinx Plus² pour l'élaboration de questionnaires et l'analyse des données, d'Excel pour la réalisation graphiques, ArcGIS pour la confection des cartes.

Pour la rédaction du document, c'est principalement le logiciel Word qui a été utilisé.

PREMIERE PARTIE

DYNAMIQUES SPATIALES
ET SOCIO-ECONOMIQUES

CHAPITRE I : DYNAMIQUES SPATIALES

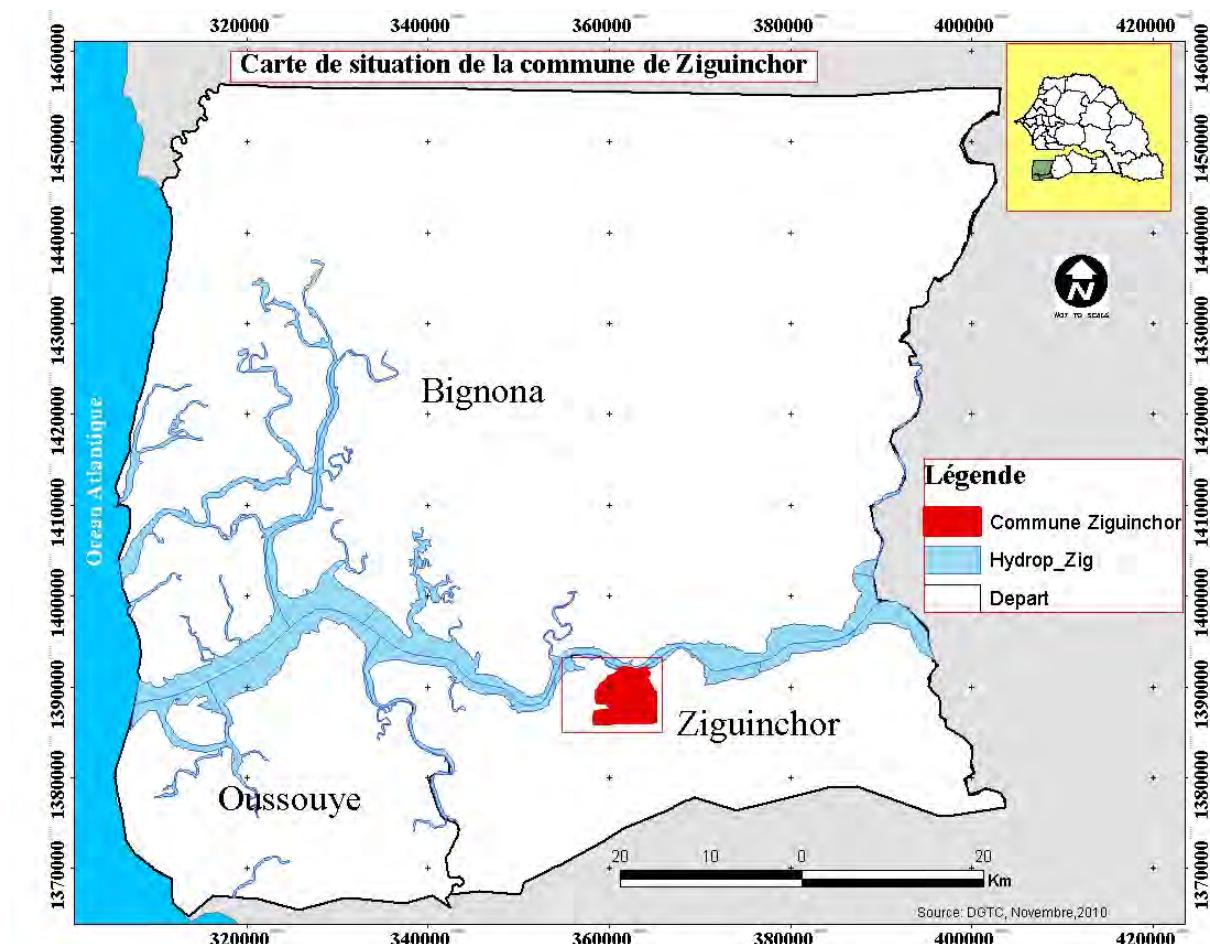
2.1 SITUATION DE LA VILLE

Situé sur la rive gauche du fleuve Casamance à environ 60km de son embouchure (longitude 16°16'W latitude 12°38' N) avec l'atlantique, Ziguinchor s'est développé sur un site fluvial constitué de dépression saisonnièrement inondable et de bas plateaux.

L'extension de la ville le long du fleuve est limitée par les contraintes physiques du site. En effet, l'existence des marigots de Boutoute à l'Est et de Djibélor à l'Ouest ainsi que la présence des terres argileuses basses en bordure du fleuve constituent des obstacles à l'évolution riveraine de la ville.

L'eau se trouve à environ 10 à 15m de profondeur au niveau des plateaux de Néma et de Peyrissac, et 3 à 5m dans les quartiers situés ou proches des zones inondables.

Carte1 : localisation de la ville de Ziguinchor



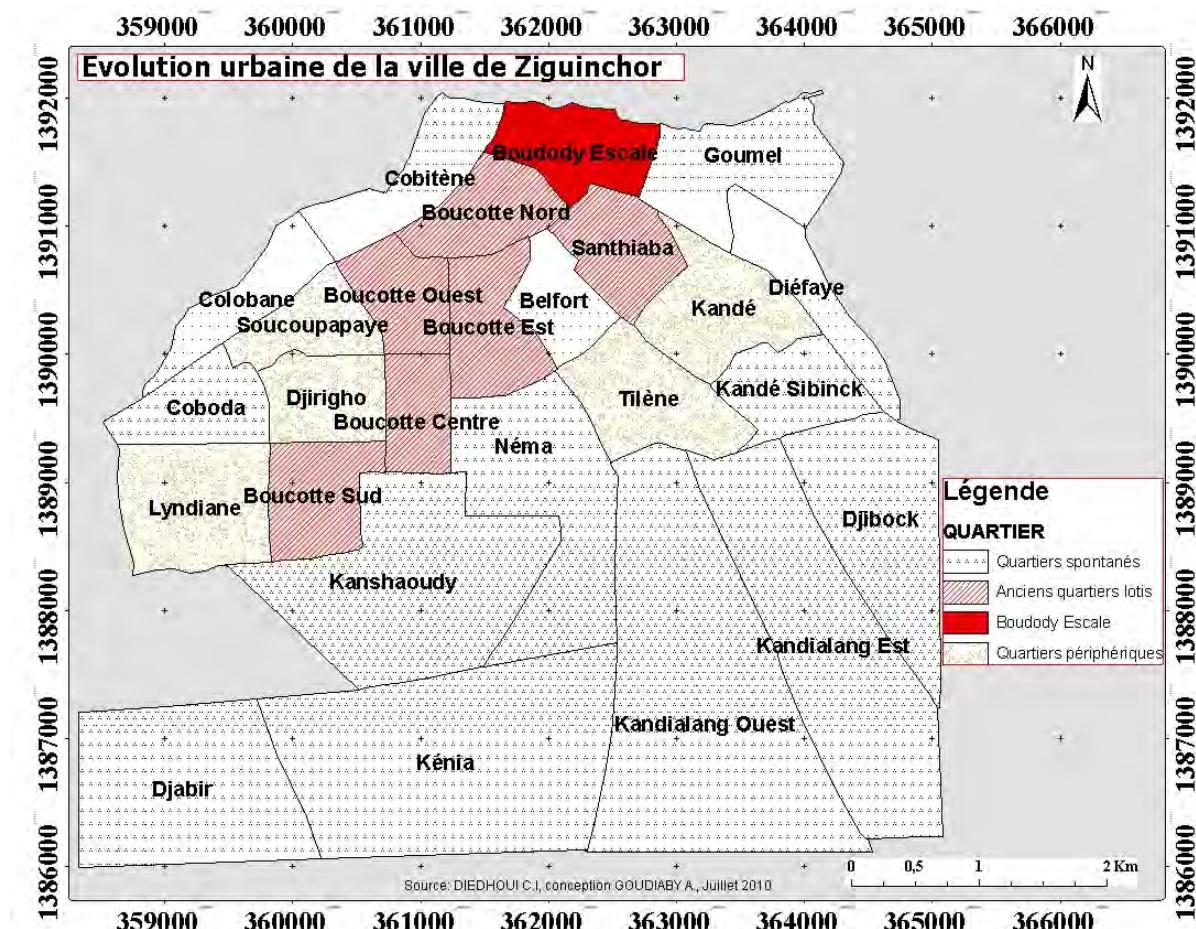
2.2 ÉVOLUTION DU PAYSAGE URBAIN

L'évolution du paysage urbain de la ville de Ziguinchor suit les différentes étapes de son développement. Elle exprime son passé de comptoir colonial dans le quartier d'Escale et ses problèmes contemporains communs à toutes les villes africaines liés, à l'essor démographique dans les quartiers spontanés. L'expansion spatiale s'est accélérée à partir des années 1980. Cette période coïncide non seulement avec la sécheresse et l'arrivée massive des populations venues du nord, mais aussi avec le début de la crise casamançaise. En l'espace d'une trentaine d'années, c'est-à-dire de 1972 à 2004, l'espace bâti est passé du simple au double.

En effet, en 1942, « Ziguinchor était un village très sale défendu par une palissade en bois et quatre monticules de terre », BIAGUI 1988. Ainsi, avec une superficie de 1.153km², la commune de Ziguinchor a connu au fil des temps une augmentation rapide de sa population urbaine renforcée par les vagues de population déplacées à cause du conflit. Ce qui incita les autorités compétentes à organiser l'espace urbaine pour donner à la population un meilleur cadre de vie. C'est ainsi que différentes phases de lotissements seront appliquées à partir du Plan Directeur d'Urbanisation (PDU) approuvé par le décret n°83, 183MUHE/DUA du 11 février 1988. La morphologie actuelle laisse apparaître une commune en parfaite mutation. Elle montre des signes de rupture par rapport à celle des indépendances. Les limites actuelles de la commune ont été fixées par le décret 72.459 du 21 Avril 1972.

De 1972, début de l'application du PDU à nos jours, le nombre de quartiers a triplé passant ainsi de huit (08) à vingt six (26) comme nous le montre la carte 2. Ceci est en parfaite corrélation avec la population urbaine qui a triplé.

Carte2 : Evolution du paysage urbain



Selon le livre banc1 pour l'élaboration du plan directeur de l'urbanisme (PDU) de Ziguinchor, la plus ancienne trace d'une écriture sur la Casamance, remonterait en 1456 avec le récit de Vénitien Alvise Da MOSTO qui visita la rivière située au sud de la Gambie.

Pour ce qui est de la création de Ziguinchor, elle date de 1645. La ville resterait pendant plus de deux siècles sur les mains des colonies portugaises. Cependant, la convention Franco-Portugaise du 12 Mai 1886 qui marque le début de l'installation de la France à Ziguinchor, est devenue effective que le 22 Avril 1889, NDIAYE S.M. ,1983.

La ville de Ziguinchor présente une forme d'éventail dont l'extension s'est faite suivant un processus historique à partir du quartier Escale en bordure du fleuve. Comptoir à vocation commerciale et centre administratif colonial, ce quartier regroupait l'essentiel des services publics et privés ainsi que des activités de production, de commerce.

Ces facteurs très attractifs, surtout avec l'introduction de la monnaie, ont fait de ce site le lieu de convergence de population à la recherche de travail

Ainsi, le premier souci du premier administrateur français de Ziguinchor est l'assainissement de la ville, Escale Boudody en particulier. L'installation de Galibert à Ziguinchor en 1900, va accélérer le processus de modification de son paysage. Il tracera sur le terrain le premier lotissement en 1902 qui consacra le long du fleuve aux européens et les villages de Boucotte Nord, Sud, Centre, Est, Ouest, et Santhiaba aux africains.

Le second lotissement de 1907, modifié en 1909 et matérialisé en 1911 sera à l'origine du découpage parcellaire de Santhiaba en vue d'accueillir les déguerpis d'Escale. Le lotissement successif d'Escale et l'exode rural consécutif dû au développement des activités commerciales et du port amèneront les autorités à lotir Santhiaba et l'ensemble des quartiers Boucotte en 1928. La période séparant les deux guerres mondiales, va voir Ziguinchor présenter l'allure d'une petite capitale régionale. La création de quelques unités manufacturières et le développement du commerce vont attirer une main-d'œuvre importante. A cela, s'ajoute un essor démographique qui va entraîner le débordement des anciens lotissements et la naissance de nouveaux quartiers périphériques : Lyndiane et Kandé.

L'action de l'autorité gouvernementale, n'intervient qu'avec le Plan Directeur de 1969 qui ne sera pas appliqué et l'approbation en 1972 du seul plan de lotissement des quartiers Soucoupapaye, Djirigho et Tilène.

Les premiers quartiers continueront à se densifier pendant que prolifèrent de nouvelles zones d'habitations spontanées (Néma, Kanshaoudy, Kénia, Djibock, Diabir, Belfort, Kandé Sibinck, Colobane, Cobada, Cobitène, Kandialang Est et Ouest). Ces quartiers sont caractérisés par leur manque d'organisation. Ces quartiers vont ensuite bénéficier d'un lotissement ou d'un alignement permettant ainsi à la population de vivre dans un environnement plus ou moins bon.

A l'image des autres capitales régionales, on trouve dans ces villes des habitations construites par les sociétés privés ou immobilières. Ces derniers types d'habitations datent seulement de 1966 et sont formés par les HLM de Boudody, les HLM de Néma et les cités Biagui I. Le bâti est en dur. Ces cités sont assainies et bien équipées.

Aujourd’hui, Ziguinchor n’a plus d’arrière-pays. Ses réserves foncières, sont très réduites. Pour ce qui les concerne, il faut observer les cartes 11 et 12. Elles sont insuffisantes, à moins de récupérer des espaces sur les rizières, encore que ce sont des terres impropre à l’habitat. D’ailleurs, la ville a commencé à grignoter sur les villages environnants. Pourtant les limites ont été revues à plus d’une fois pour apporter une solution à son expansion.

On peut aussi penser que l’erreur a été commise lors de la mise en place de la direction de l’urbanisme et de l’aménagement du territoire. Il fallait penser à sa croissance et à son développement pour lui tailler un territoire assez vaste.

2.3 LES PROBLEMES D’AMENAGEMENT ET DE GESTION URBAINE

A l’instar des autres villes du tiers monde, Ziguinchor est confronté à des problèmes d’aménagement et de gestion urbaine. En effet, son urbanisation a entraîné son expansion spatiale rapide, qui non seulement a remis en cause la qualité du site mais a posé des problèmes d’inadéquation entre l’offre et la demande en infrastructures et services.

La capitale du sud a été fondée sur un site d’estuaire marqué par un relief relativement bas. Les ¾ de son territoire sont enserrés par des cours d’eau. Ainsi, le choix du site par les colons s’explique par son domaine maritime. Il offrait de bonnes opportunités de commerce au moment où la navigation était la seule forme de déplacement.

Aujourd’hui, le monde a beaucoup évolué au point que les avantages qui ont poussé les Portugais puis les Français à s’implanter sur ce site ne font plus ou moins le poids.

Par ailleurs, le fait que la ville est encadrée par des cours d’eau, constitue une réelle limite dans ses possibilités d’expansion. En outre, une partie non négligeable de son espace est constituée de terres inondables. Aujourd’hui, elle est sur le point d’épuiser ses réserves de terres habitables.

Les inondations survenues à Dakar depuis l’hivernage 2005, peuvent être un signal fort pour la ville de Ziguinchor. D’ailleurs dans cette région pluvieuse, des inondations sont notées dans bon nombre de quartiers. En observant la carte 10, on se rend bien à l’évidence qu’une bonne partie du périmètre de l’espace bâti de la ville est limité par des rizières. Dans beaucoup de concessions, les habitants pratiquent la riziculture derrière les maisons parce qu’elles sont inondées ou très humides pendant l’hivernage.

L'urbanisation a entraîné une poussée de plus en plus accentuée de l'habitat vers ces surfaces rizicoles (LEITE E. C., 1991). Cette situation pose des problèmes de salubrité et viabilité des constructions.

L'autre problème d'aménagement à soulever, est l'absence d'une zone d'expansion de la ville européenne. On constate que le pouvoir colonial n'avait pas réservé d'espace pour le développement éventuel de sa ville. Le développement des échanges et des besoins de services, des populations se sont rapprochées de la zone habitée par les Européens, si bien que cette dernière s'est trouvée ceinturée par les quartiers africains (voir carte 2). Comme solution pour élargir la ville, l'administration coloniale a toujours procéder à des déguerpissements. Les quartiers africains étaient ainsi rejetés vers la périphérie.

MESSIAH écrivait : « dans la majorité des régions du tiers monde, l'urbanisme ne peut faire front à l'urbanisation. Il court après et s'essouffle à réparer dégâts et désordres. » (MESSIAH G. et TRIBILLON J.F., 1987)¹⁰.

Un autre problème mérite d'être soulevé. Il s'agit de la matérialisation du plan d'urbanisme. La promulgation du plan d'urbanisme n'est pas accompagnée d'une campagne d'information pour susciter l'adhésion de la population. Puisque leur objectif final est de construire un espace sain et agréable au bénéfice de la population urbaine, négliger la méthode participative, c'est aboutir à de maigres résultats. Depuis les indépendances, un seul plan a été élaboré en 1988. Ce plan est-il encore conforme aux réalités actuelles du terrain ? N'est t-il pas temps d'élaborer un autre même si l'on sait que la conception d'un plan d'urbanisme est très coûteuse ?

2.3.1 L'URBANISATION

Sur le plan urbanistique, nous voulons souligner quelques problèmes notamment liés à l'organisation et à la qualité de l'habitat. Vue de ciel sur Google, on a l'impression de voir une ville avec un habitat compact au centre, un découpage administratif anarchique, et dont les trois côtés sont limités par le réseau hydrographique.

¹⁰MENDY F., 2006, La ville de Bissau : Aménagement et gestion urbaine, page 216

Carte3:Vue du ciel de la ville de Ziguinchor (Google Earth 2010)



Mis à part quelques quartiers qui ont fait l'objet d'un aménagement ou d'un lotissement préalable, dans la majeure partie des quartiers de Ziguinchor l'occupation a été faite d'une manière désordonnée. En effet, elle est une forme populaire d'utilisation de l'espace qui obéit à une certaine spontanéité. Les habitations sont construites les unes après les autres sans plan de situation et plan de bâti. Morcelés par les propriétaires terriens sans l'aide d'un géomètre, les parcelles ont diverses formes géométriques. De plus, ceux-ci n'ont pas de soucis de laisser des passages larges pouvant permettre la circulation des véhicules.

La ville de Ziguinchor s'est étalée démesurément sur l'espace en un temps record. Cette expansion s'explique en grande partie par le système de l'habitat. Près de 90% des habitations de la ville ne sont pas en étage. A Ziguinchor les habitants dans leur grande majorité construisent en banco ou en dur parce qu'étant plus à leur portée. Mais avec ce type de bâtiment, il est impossible de construire en hauteur. En outre, ce système d'habitat consomme beaucoup d'espace. Beaucoup construisent à ras (sans étage) parce que le matériel coute

excessivement cher d'autant plus que tout est presque importé. Chose surprenante, il n'existe pas encore dans la ville un immeuble qui dépasse plus de 5 étages.

L'urbanisation rapide de la ville ces dernières décennies a provoqué une montée des prix des parcelles dans la ville. L'attrait monétaire a poussé les autochtones à vendre leurs domaines ancestraux. De même, la municipalité a procédé à de nombreux lotissements pour faire face à ses difficultés financières.

Par ailleurs, un tour dans les quartiers périphériques et inondables nous a permis de constater que l'activité agricole y est très développée. A voir les modes de vie et les stratégies de survie développés par les populations, on se croirait en milieu rural. Encore que la campagne n'est pas si peuplée. Comme le dit MENDY. F, 2006, ce sont des « villages urbains ».

D'autre part, l'occupation de l'espace dans ces quartiers est monotone. En effet, le paysage n'est constitué que de maisons. Peu d'infrastructures y sont construites et les habitants ne disposent de moyens pour y remédier. Des espaces ne sont pas prévus pour la mise en place d'infrastructures éventuelles. Les jeunes sont souvent obligés de se tailler un terrain de football un peu plus loin, parfois même dans les boulevards de la ville. Les quelques services qui existent ont été mise en place en réaménageant des habitations. Ainsi, cette forme d'occupation populaire de l'espace qui pose tant de problèmes d'aménagement est la conséquence de l'ignorance et l'attrait du gain. Les détenteurs traditionnels de terre n'ont pas de notions urbanistiques régissant l'occupation de l'espace en milieu urbain. Pour des questions pécuniaires, ils ne se laissent pas guider dans leur morcellement : ils leur coûtent de perdre de l'espace pour des infrastructures et services.

Pour installer des infrastructures, il faudra nécessairement casser des maisons pour libérer de l'espace. C'est le cas des quartiers qui ont fait l'objet d'une restructuration dans les années 80 et 90 à Ziguinchor. En visitant quelques uns de ces quartiers, on se rend compte des efforts importants qui ont été faits. Il a fallu détruire des maisons pour sortir des rues acceptables et mettre des infrastructures communautaires. C'est le cas du quartier Néma où des maisons ont été détruites pour implanter l'Hôpital de la Paix. On constate que les rues ne sont pas aussi rectilignes qu'on aurait voulu qu'elles soient. On note également dans certains quartiers des rues sans issue. Il n'existe de nos jours aucun espace libre au centre ville prévu ou pouvant accueillir une infrastructure d'une grande dimension. La zone d'extension reste le seul lieu de recours.

Cependant, il faut reconnaître que l'Etat et la municipalité ne s'impliquent pas assez dans la restructuration des quartiers « spontanés » de la ville. A défaut d'une restructuration, ils auraient pu procéder à un nouveau lotissement de ces quartiers. Ce type de construction anarchique est très répandu. En effet, beaucoup d'habitations de Ziguinchor sont construites en argile. La construction à base d'argile est solide mais sa durée de vie est limitée parce qu'elle ne dispose ni de fer, ni de chaînage, ni de fondation, si bien que les fissures dues aux mouvements du sol sont très accentuées.

Les murs en banco ne peuvent pas tenir s'ils dépassent une certaine hauteur. Ils ne peuvent résister à l'humidité. C'est pourquoi on construit une toiture qui déborde au moins d'un mètre pour les protéger. Ils ne peuvent pas supporter une toiture très lourde. Globalement on peut dire que la construction en banco est peu confortable et sa durée de vie est très limitée. Une réflexion doit être menée pour trouver des voies et moyens d'améliorer l'habitat en banco.

Par ailleurs, dans certains quartiers comme Boudody-Escale, les routes bitumées sont reliées les unes des autres et constituent le maillage de ces quartiers structurés. Cet espace regroupe presque toutes les infrastructures socio-économiques les plus importantes de la ville : (port, industries, routes bitumées, structures scolaires et sanitaires...). Le tissu urbain est caractérisé par une trame orthogonale où toutes les formes d'îlots sont représentées.

De nos jours, Le caractère urbain est marqué par un amalgame des caractères ruraux et urbains. Les mutations sont importantes. L'habitat moderne prend de plus en plus le pas sur l'habitat traditionnel. Une bonne partie des nouvelles constructions situées dans la zone d'extension (Kénia, Diabir) sont en dur. La construction en hauteur y est remarquable. On note actuellement la construction de deux cités : Cité SENELEC et cité Enseignant à Kénia et Kandialang Ouest et une HLM à Diabir.

CHAPITRE II : LES CARACTERISTIQUES DEMOGRAPHIQUES DE LA POPULATION

2.4 LE PEUPLEMENT : LES ETHNIES

L'hétérogénéité est une des caractéristiques majeures de la population de la ville de Ziguinchor. En effet, la diversité ethnique est à l'origine de celle linguistique et culturelle. Plusieurs vagues d'origines diverses constituent la population de la ville de Ziguinchor. Cette dernière est très cosmopolite. La complexité, le bon voisinage entre les différentes composantes de la population constituent un atout important pour la stabilité sociale.

Les principales ethnies qui composent la ville sont :

2.4.1 Les Diolas

Ils occupent la part la plus importante de la population de la ville (39,9%), BIAGUI, 1988. D'après certaines sources, les Diola seraient venus de la Guinée Bissau pour s'installer en basse Casamance. Ce sont de grands migrants. On peut les localiser dans tous les quartiers de la ville. Ainsi au fur et à mesure que l'on quitte le centre ville, vers la périphérie, leur nombre augmente. C'est un peuple très actif, solidaire et indépendant. On les trouve dans tous les secteurs d'activités de la ville. Ils sont en majorité musulmans, même si les chrétiens occupent une place considérable. Les Diolas constituent une société égalitaire et individualiste ; le défaut de structures politiques va de pair chez eux avec l'absence d'une hiérarchie sociale.

2.4.2 Les Mandingues

Ils occupent une part de plus en plus importante de la population de la commune. Ils viennent du Mali, de la Gambie et même de la Guinée. Ils se sont surtout installés dans les quartiers comme Boucotte, Grand Dakar, Kandialang. On les trouve dans tous les secteurs d'activités. C'est un peuple essentiellement constitué de musulmans.

2.4.3 Les Wolofs et Sérères

Ils constituent la vague venue du nord. Ils occupent une place non négligeable de la population urbaine. D'après certaines sources, ils se sont installés à Ziguinchor depuis la période coloniale et leur nombre augmente au fil des années. Ils sont localisés au centre ville et leur nombre diminue au fur et à mesure que l'on va vers les périphéries. Ils s'activent dans le secteur professionnel mais aussi dans le commerce et la pêche.

2.4.4 Les Peuls

Ils viennent de la Guinée Conakry, de la Guinée Bissau, de la Gambie et du reste du pays. Ce sont en majorité des commerçants. Avec leurs boutiques et magasins, ils sont localisés dans tous les coins des quartiers de la ville. La situation d'instabilité dans laquelle se trouve la Guinée renforce le nombre d'arrivée à Ziguinchor.

2.4.5 Les Manjacks et Mancagnes

Ils constituent la vague venue de la Guinée Bissau. On peut les localiser dans les quartiers surtout périphériques tel que Tiléne, Kénia, Lyndiane. La guerre de libération de la Guinée Bissau et la pauvreté sont les principaux facteurs qui ont entraîné les mouvements massifs de ces peuples vers Ziguinchor. Ils sont essentiellement constitués de chrétiens.

2.4. 6 Les Autres ethnies

Le reste de la population est constituée par les Ballantes, les Créoles, les Bainoucks qui sont les premiers habitants de Ziguinchor, les Toucouleurs, les Sarakolés, les Français entre autres les Arabes communément appelés « narres ».

En définitive, il est important de retenir qu'il y'a une bonne cohabitation entre tous ces peuples à l'image de tout le Sénégal. Il y'a également une forte similitude ethnique entre les peuples de Ziguinchor, ceux de la Guinée Bissau et de la Gambie. Cette similitude est le fruit de nombreux immigrants qui se sont renforcées surtout au XXe siècle par le truchement des systèmes coloniaux et des régimes issus des indépendances. Le caractère cosmopolite de Ziguinchor constitue un atout important pour le développement socio-économique de la ville.

2.5 ETAT ET STRUCTURE DE LA POPULATION

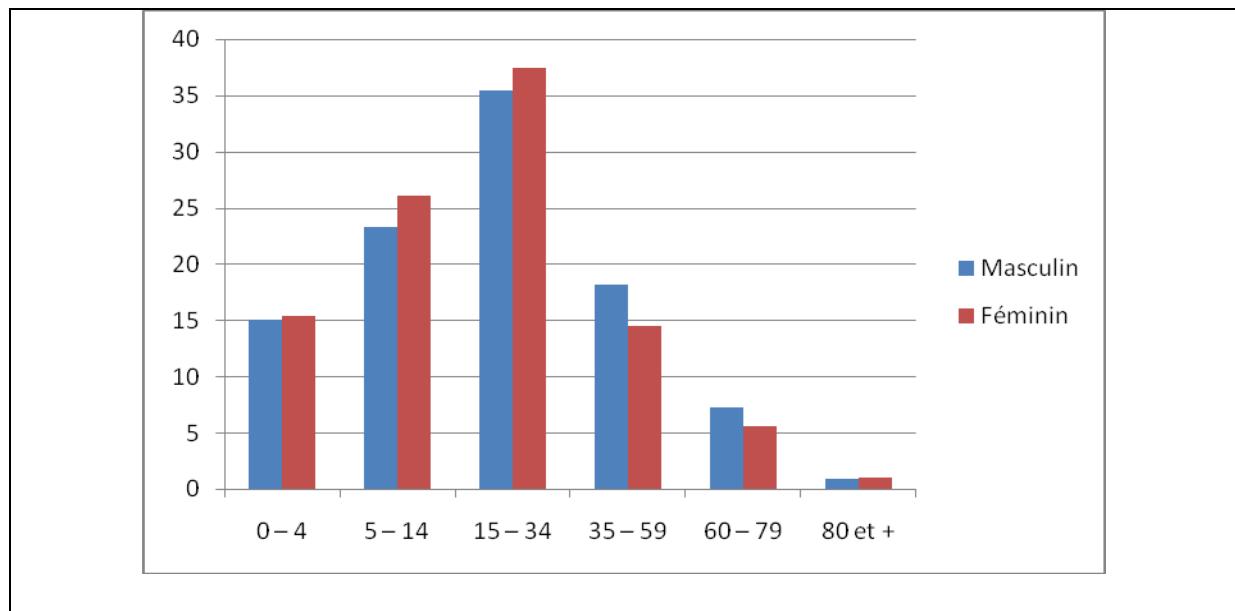
Dans le tableau et le graphique ci-dessous, nous tentons de mettre en relief les différentes tranches d'âges (masculin-féminin) de la région. On constate que les tendances féminines dominent dans la tranche 0-34 alors que l'autre phase 35-80 reste favorable aux hommes.

Tableau 3 : répartition de la population de la région de Ziguinchor selon les grands groupes d'âge.

Groupes d'âge	Masculin	Féminin	Ensemble
0 – 4	15,0	15,4	15,2
5 – 14	23,3	26,1	24,7
15 – 34	35,4	37,4	36,4
35 – 59	18,2	14,5	16,4
60 – 79	7,2	5,6	6,4
80 et +	0,9	1,0	1,0
Total	338.527	335.906	674.433

Source : ANDS, 2008

Graphique 1 : répartition de la population de Ziguinchor selon les grands groupes d'âge



Source : ANDS, 2008

La répartition régionale de la population selon le sexe fait apparaître un certain équilibre entre les hommes et les femmes avec toutefois une légère prépondérance des femmes. Sur une population estimée de 674.433 habitants ANSD, 2008, les hommes représentent 49,8% et le rapport de masculinité est de 99,2. L'étude de la population selon les grands groupes d'âge montre l'importance de la proportion jeune. En effet, ces groupes d'âge (0-14 et 15-34) représente environ 76% de la population régionale. Autrement dit 76,3% de la population à moins de 35ans. D'ailleurs ces études n'ont de sens que lorsqu' elles aident les décideurs à prendre des discisions pour répondre aux besoins de toutes ces tranches d'âge. La prise en charge de cette importante tranche d'âge (0-14) au niveau de la santé et de l'éducation constitue un lourd fardeau pour l'Etat et les parents. La proportion féminine de 0-34 représente 79% contre 74% pour les hommes. Au niveau national, les femmes représentent 52% de la population. Ce qui a incité les autorités à développer la politique de la scolarisation des filles. Il est rare de voir un jeune qui ne sait ni lire ni écrire à Ziguinchor. Beaucoup de jeunes de 15 à 34ans sont en chômage malgré leurs diplômes universitaires ou professionnels. Si certains sont devenus malgré eux des journaliers à la SUNEOR ou des volontaires de l'éducation, d'autres par contre papotent sous l'arbre à palabre.

Il faut noter que dans la tranche d'âge (0-34), on observe une prédominance des filles par rapport aux garçons. Mais au-delà, les effectifs des hommes deviennent plus importants essentiellement pour les tranches d'âges (35-59 et 60-79).

La population de 60ans et plus reste très faible et représente environ 08% de l'ensemble. Cette frange de la population malgré sa faiblesse nécessite une attention particulière de la part des pouvoirs publics surtout dans le domaine de la prise en charge médicale. Le niveau de vie de la population dépasse rarement 90 ans.

2.6 POPULATION ET REPARTITION SPATIALE

2.6.1 LA POPULATION

Le tableau ci-dessous montre l'évolution de la population de la commune en fonction des années. On constate l'ascendance de la population qui va tripler d'ici 2015 ;

Tableau 4: Evolution de la population de la commune de Ziguinchor

Année	Région	Département	Commune
1985	370.338	156.822	107.968
1988	398.067	176.403	124.283
2002	416.374	185.838	155.575
2008	674.433	315.152	252.005
2010	713.440	330.112	276.354
2012	746.860	345.574	289.298
2015	808.805	374.233	313.290

Selon les statistiques de (l'ANDS 2008), la population de la commune de Ziguinchor est estimée à 276.354 habitants en 2010, alors que BIAGUI, 1985 l'évalue à 107968 habitants et le recensement de la population de 1988 à 124.283 habitants. D'après les prévisions de l'ANDS, elle atteindra 289.298 habitants en 2012 et 313.290 habitants en 2015, au même moment celle de la région sera de 808.805 habitants. Le Taux de Croissance Naturel (TCN) de la région est de 2,6%.

Par ailleurs, à l'intervalle de deux décennies, c'est-à-dire 1988 à 2010, on constate que la population a doublé à tous les niveaux et même va tripler à l'horizon 2015 pour le département et la commune. Cette augmentation de la population communale s'explique non seulement par l'attraction de la ville, son niveau d'équipement par rapport au reste de la région, mais aussi à ces nombreuses populations rurales qui avec la crise continuent à venir trouver refuge en ville et qui avec la situation de ni paix ni guerre, finissent par s'installer définitivement.

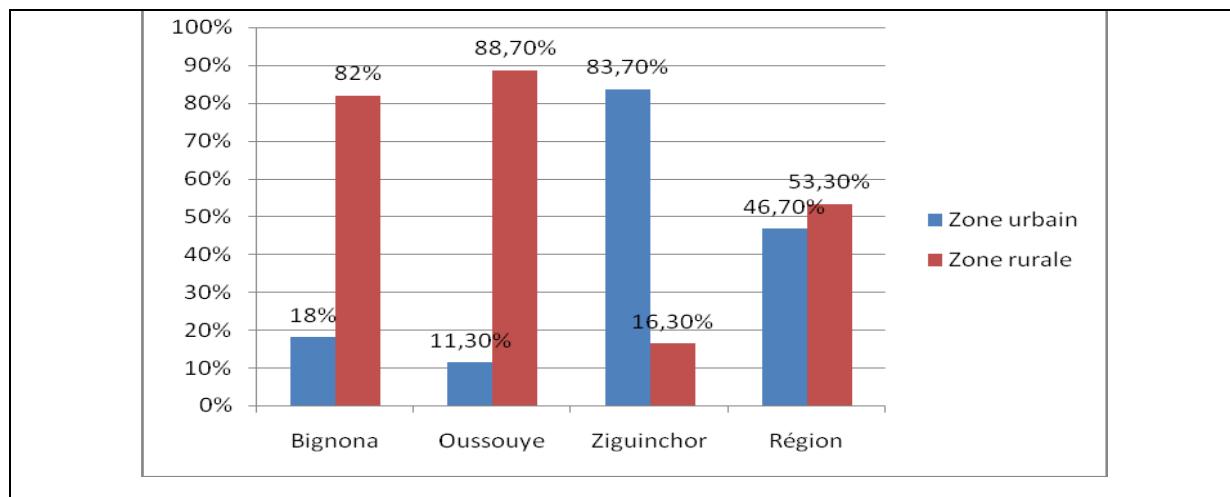
2.6.2 REPARTITION DE LA POPULATION SELON LA ZONE DE RESIDENCE

Le tableau et le graphique ci-dessous mettent en relief le déséquilibre dans la répartition de la population entre la zone urbaine et rurale. Le constat est que contrairement aux départements de Bignona et Oussouye, la population de Ziguinchor reste concentrée en ville.

Tableau 5 : répartition de la population selon les départements et la zone de résidence

Départements	Zone urbaine		Zone rurale		Ensemble
–	Effectifs	%	Effectifs	%	Effectifs
Bignona	56.450	18,0	257.821	82,0	314.271
Oussouye	6.697	11,3	52.439	88,7	59.136
Ziguinchor	252.005	83,7	49.021	16,3	301.026
Région	315.152	46,7	359.281	53,3	674.433

Graphique 2 : répartition de la population selon la zone de résidence



Source : ANDS, 2008

La répartition de la population selon la zone de résidence donne un taux d'urbanisation régional de 46,7% avec des disparités départementales importantes : 18% à Bignona, 11,3% à Oussouye et 83,7% à Ziguinchor. Cela met en exergue le poids démographique de la commune de Ziguinchor, contrairement aux deux autres départements où la zone rurale regroupe plus de 80% de la population. La concentration des infrastructures socio-

économiques dans la commune de Ziguinchor pourrait expliquer ce déséquilibre départemental et zonal.

La zone rurale du département de Ziguinchor constituée par l'arrondissement de Niaguis et Nyassia est presque déserte (16,3%). Cette déprise rurale s'explique par la carence en infrastructures et services. Ces deux arrondissements ne disposent d'aucune Pme pouvant atténuer l'exode rural des jeunes. A Nyassia, hormis les élèves du niveau moyen, toute la jeunesse est absente. Mais, la principale cause de ce dépeuplement est la crise casamançaise qui a beaucoup affecté ces deux zones engendrant ainsi un exode rural massif des populations vers la zone urbaine.

Ainsi, l'aménagement de la zone rurale et l'implantation d'infrastructures socio-économiques favoriseront l'émergence de petites villes et de nouveaux pôles qui joueraient un rôle de relai et d'équilibres de la zone urbaine. La résolution définitive de la crise casamançaise serait un atout majeur qui favoriserait l'essor de la région sud du pays.

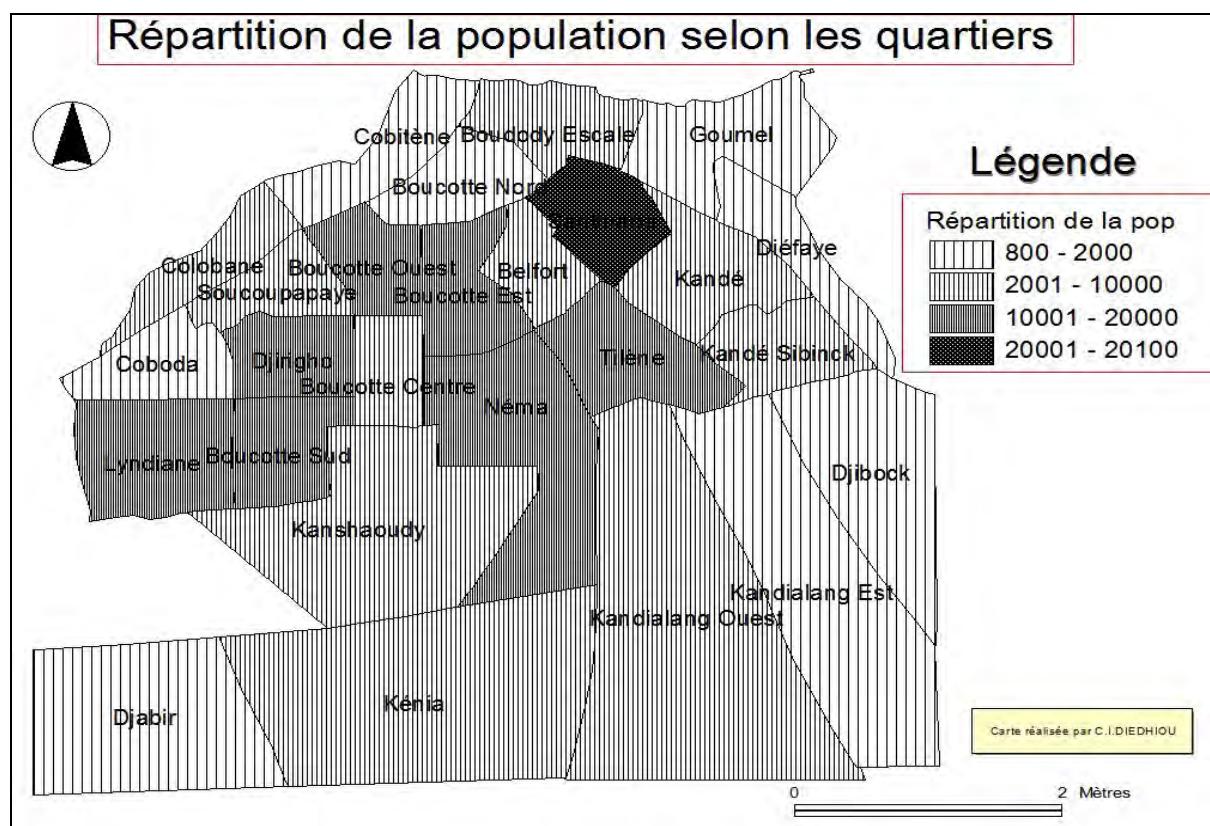
2.7 LE PEUPLEMENT EN FONCTION DES QUARTIERS DE LA VILLE

A l'instar des autres villes africaines, l'implantation de la population obéit à des réseaux de relations basées sur l'amitié, l'ethnie, la religion, etc. Avec le développement du commerce mais surtout, des comptoirs, d'autres populations venues d'un peu partout de l'intérieur du pays se sont implantées, les unes pour entretenir des échanges avec les marchands portugais puis français, les autres pour se mettre à leur service.

Ainsi, petit à petit, prenait forme une petite ville qui après plus d'un siècle d'existence a donné celle que nous avons aujourd'hui. Ces dernières décennies ont été marquées par une croissance urbaine très importante. La population est passée du simple au double, ce qui a favorisé le peuplement des 26 quartiers de la ville.

Le Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH-2002), montre qu'elle est de 155575 habitants. Elle est estimée à 276354 habitants en 2010. La densité moyenne en 2008 est de 261,1 habitants /km². Ainsi, la répartition spatiale de la population en fonction des quartiers laisse apparaître des inégalités très importantes. En fonction de la densité par quartier, nous avons ressorti quatre classes comme nous le montre la carte 4.

Carte 4 :



Conception : GOUDIABY A., Novembre, 2010

D'abord dans la première classe, nous avons (8) quartiers qui ont entre 800 à 2000 habitants. Il s'agit de Diabir, Djibock, Dièfaye, Goumel, Cobitène, Cobada, Kandialang Est, et Boucotte Nord. Hormis Goumel et Boucotte Nord, tous les autres quartiers sont situés au niveau de la périphérie de la ville. A l'exception de Goumel, qui peut être considéré ici comme un quartier régulier, tous les autres sont des quartiers spontanés.

Les quartiers spontanés sont les quartiers où « l'implantation des habitations n'a pas obéi à des normes urbanistiques notamment le morcellement par des géomètres assermentés, l'installation d'un minimum d'infrastructures et des services (adduction d'eau, électricité, téléphone, assainissement, routes, etc.), l'autorisation de construire, le titre de la parcelle (titre foncier, permis d'occuper, acte de vente reconnu ou délivré par l'Etat, etc.). Par contre, le quartier régulier est celui qui a obéit à toutes les normes urbanistiques citées plus haut » MENDY F. (2006), p 140.

Le faible peuplement de certains quartiers comme Djibock, Kandialang Est, et surtout Diabir est due au conflit casamançais. Ces quartiers sont affectés par la crise. Il fut un moment où on a noté le déplacement des populations de ces quartiers vers le centre ville à cause des combats entre l'armée et le MFDC. Beaucoup de maisons abandonnées se sont effondrées ou ont été détruites. Alors que certaines infrastructures (écoles), ont servi d'accueille aux militaires. Une bonne partie de la population est constituée de réfugiés. D'ailleurs, on note plus d'une soixantaine de maisons construites par l'ONG CRS à Kandialang Est et Ouest pour favoriser le retour des déplacés. Les contraintes physiques limitent l'étalement des quartiers périphériques situés dans la zone marécageuse.

Ensuite, nous avons la deuxième classe qui constitue les quartiers moins peuplés de la ville. Au total, nous avons dix quartiers qui ont entre 2001 à 10000 habitants. C'est dans ce lot que l'on trouve les anciens quartiers de la ville et les plus vastes Kénia, Kanshaoudy et Kandialang Ouest. Ce qui favorise leur peuplement.

Boudody-Escale est le quartier des affaires (quartier des européens). Les échanges qui se sont développés au niveau de ce site (port) ont fini par lui donner le nom d'« Escale ». Son niveau moins de peuplement peut s'expliquer par l'occupation d'une bonne partie de l'espace par les infrastructures et services. Il est difficile à part Boudody-Escale, de distinguer ou considérer ici un quartier comme régulier ou spontané. On peut trouver dans le même quartier des zones régulières et spontanées. L'absence dans beaucoup de concessions entre autre du titre foncier, de permis d'occupation, de l'acte de vente reconnu ou délivré par l'Etat font que l'on peut les considérer comme des quartiers spontanés. Ils n'obéissent pas à toutes les normes urbanistiques citées plus haut. L'implantation des populations déplacées à cause du conflit dans certains quartiers comme Kénia, Kandialang Ouest et Soucoupapaye a favorisé leur peuplement. Alors que la situation géographique de certains dans la zone marécageuse comme Belfort, et Colobane n'est pas pour favoriser leur peuplement.

L'autre classe qui attire bien notre attention est celle constituée par les quartiers Néma, Lyndiane, Tilène, Djirigho, Boucotte Sud, Boucotte Est et Ouest. Leur niveau de popularité varie entre 10001 à 20000 habitants. La croissance démographique est importante dans ces quartiers. Hormis Lyndiane qui est situé dans la zone périphérique, tous les autres sont au centre ville. Par ailleurs, une grande partie des habitants de Lyndiane est constituée de villageois, de paysans qui à cause du conflit ont abandonné leurs champs pour venir trouver

refuge ici. D'ailleurs, l'activité agricole y est très développée à l'image des autres quartiers périphériques. Les noms de « Lyndiane patate, école patate ou encore cité palmier » constitue une véritable illustration.

Les quartiers Boucotte Centre, Boucotte Nord, Boucotte Sud, Boucotte Est et Ouest qui se sont développés aux alentours des habitations des blancs et des comptoirs sont en plus de Santhiaba, les quartiers africains. D'ailleurs, la morphologie actuelle de certains le prouve. Ces anciens quartiers ont servi d'accueil aux déguerpis de Boudody-Escale lors de son lotissement. Leur proximité avec le centre des affaires a fortement contribué à leur peuplement.

Au même moment, Belfort, Tilène, Néma et Djirigho étaient des quartiers périphériques. Ils ont également reçu les déguerpis des quartiers cités plus haut. Tilène doit en grande partie de sa population aux mancagnes et manjacks venus de la Guinée Bissau. Ces derniers sont arrivés en masse lors de la guerre d'indépendance de ce pays. Le CEM Amilcal Cabral fut un ancien camp de réfugiés des guinéens. Ainsi, vue les normes de l'urbanisme, on peut dire que tout ce lot est constitué de quartiers spontanés.

Enfin, le quartier le plus populaire de la ville de Ziguinchor est Santhiaba avec plus de 20000 habitants. Sa population était de 26092 habitants (RGPH-2002). Cette situation s'explique par sa proximité avec le centre commercial et la plus grande usine de transformation de la ville (SUNEOR), mais aussi par le plus grand nombre de déguerpis de Boudody-Escale qu'il a reçu. D'ailleurs sur le terrain, nous nous sommes rendu compte qu'il y a Santhiaba Est et Ouest qui n'apparaissent pas sur la carte. Par ailleurs, sa situation géographique dans la zone marécageuse n'encourage plutôt pas les gens à venir s'y installer. On peut donc en déduire que sa population risque de stagner d'ici quelques années. En observant la carte 11, on constate aujourd'hui que la part de l'espace bâti de la ville est limitée par les dépressions et le fleuve Casamance. Cela signifie que ses possibilités d'extension sont réduites. Les quartiers situés dans la zone marécageuse sont de plus en plus déprisés par les populations. Ceci au profit de ceux situés dans la zone d'extension qui sont restés longtemps vide à cause de l'insécurité. Le rythme d'occupation de l'espace dans cette zone (Kénia, Diabir) et dans certains quartiers situés dans la zone continentale (Néma et Kandialang Ouest), laisse penser qu'ils seront les plus peuplés de la ville de Ziguinchor d'ici quelques décennies.

CHAPITRE III : L'ALIMENTATION EN EAU POTABLE ET ACTIVITES ECONOMIQUES

2.8 L'ALIMENTATION EN EAU POTABLE (AEP)

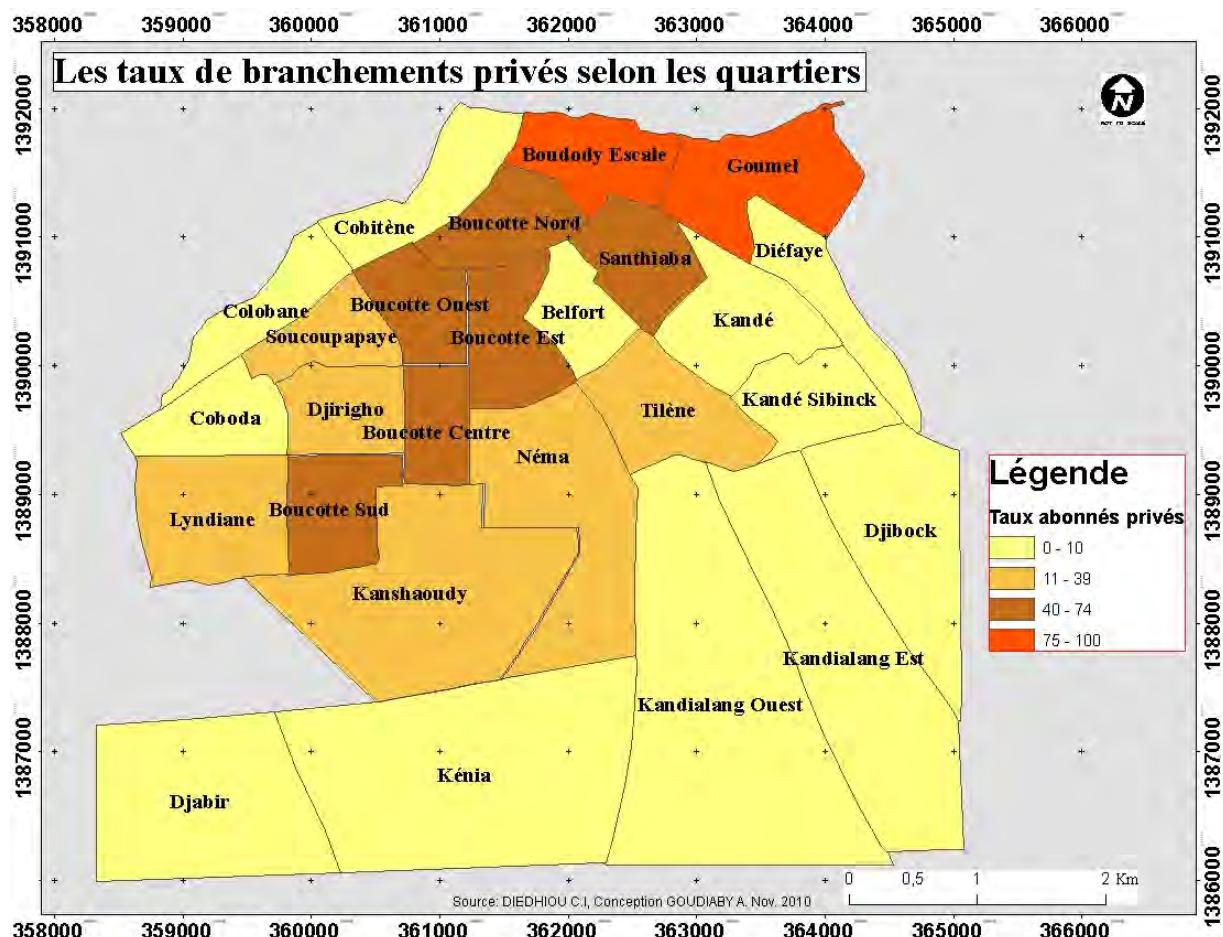
Trouver l'eau nécessaire à la ville n'a jamais été chose facile. Avec l'accélération de l'accroissement démographique et son corollaire, l'augmentation des besoins en eau aussi bien industrielle que de consommation courante, de nombreux et difficile problèmes ont été exacerbés. Ceci par l'existence de cours d'eau permanents et l'absence de sites de barrages proches pour ravitailler la ville.

Aujourd'hui, la société concessionnaire qui a eu la charge de l'exploitation et de la distribution de l'eau (SDE), retient toujours une politique d'exploitation des eaux souterraines. On peut cependant noter un manque de planification à long terme des recherches et études hydrologiques qui se traduit souvent à l'image des autres villes par des ruptures momentanées entre la consommation et la production, entraînant des coupures dans la distribution de l'eau comme l'ont souligné les enquêtés.

Mais l'exploitation des eaux souterraines a, dans son ensemble, satisfait globalement une demande croissante, lorsqu'elle a l'appoint des eaux conduite par canalisation enfouies depuis le château d'eau. La position géographique du site et le niveau de revenu des populations font que l'on peut noter différentes sources d'approvisionnements.

Dans la commune de Ziguinchor, nous avons deux sources d'approvisionnement : l'eau du robinet et/ou celle du puits. Le taux de branchements privés varie selon les quartiers. Au fur et à mesure que l'on quitte le centre ville vers la périphérie, le taux se réduit sensiblement. Il suit le niveau d'expansion de la ville comme nous le montre la carte ci-dessous.

Carte 5 :



Le taux de branchement va de 75 à 100% dans les quartiers Boudody-Escale ET Goumel. Cette situation s'explique d'abord par le fait que Boudody-Escale fut le « quartier européen » alors que Goumel est considéré comme « le quartier des nantis, les Almadis de Ziguinchor ».

Mais le fait majeur de ce taux élevé de branchement est la situation géographique de cette bande. Ces quartiers se trouvent dans les bas-fonds. La nappe souterraine n'est pas profonde. Elle est à moins de trois mètres de profondeur. Cette eau jugée sombre par les habitants est impropre à la consommation. Le niveau de revenus élevé des ménages de ces quartiers structurés fait qu'ils utilisent l'eau du robinet comme eau de boisson.

Dans les quartiers de Boucotte Nord, Boucotte Ouest, Boucotte Centre, Boucotte Est, Boucotte Sud, et Santhiaba le taux de branchement varie entre 40 et 74%. Les besoins fonciers des habitats font que dans certains quartiers comme Santhiaba, les zones marécageuses sont occupées par les populations. Peu de ménages utilisent l'eau du puits pour satisfaire leurs besoins secondaires (le linge...). Alors que, l'eau du robinet est usitée pour les

besoins primaires (boire, cuisiner, se laver...). La mauvaise qualité de l'eau du puits et le niveau de vie des habitants de ces quartiers font qu'ils usent le plus souvent l'eau du robinet.

Le taux de branchement privé devient de plus en plus faible, 11 à 39% dans les quartiers Néma, Lyndiane, Tilène, Kanshaoudy, Soucoupapaye et Djirigho. Au même, moment l'usage de l'eau du puits devient plus important. Ici, nous sommes dans les quartiers situés dans le plateau du continental terminal. La profondeur de la nappe souterraine varie entre 5 et 10 m. Le niveau moyen des ménages fait que les habitants de ces quartiers utilisent à la fois l'eau du puits et du robinet. L'eau du robinet qui a parfois une coloration rougeâtre dissuade certains consommateurs à l'utiliser comme eau de boisson. On javellise souvent l'eau du puits avant sa consommation.

Dans les quartiers périphériques de la ville le taux de branchement est très faible 0 à 10%. Cette situation est en parfaite corrélation avec le niveau de vie des populations et la taille des ménages. Le cout de l'abonnement à la Société Des Eaux (SDE) évalué à 130.000fcfa n'est pas à la portée de tous les ménages. « On s'approvisionne de l'eau du puits qui est gratuite, agréable et inodore », c'est la phrase qui revient souvent chez les populations interrogées. Dans certains ménages, on utilise l'eau du robinet pour la cuisine et se laver mais jamais comme eau de boisson. Les risques que présente l'eau du puits sont importants. Bon nombre de puits sont à ciel ouvert.

Dans certains quartiers, on note aucun branchement privé. Le nombre de puits devient plus important. Ici on utilise à 100% l'eau du puits.

La distribution de l'eau est confrontée à de nombreux problèmes. Les coupures intempestives sont très courantes. Certains équipements du réseau d'adduction d'eau datent de la colonisation ; cela aboutit à des ruptures et à des perforations de tuyaux. Malgré tous les efforts d'extension, le réseau reste encore très restreint.

Le curage des tuyaux n'est pas suffisant. On retrouve beaucoup d'éléments étrangers dans l'eau. Il suffit de la laisser se reposer pour s'en rendre compte à laissé entendre un consommateur.

La faible offre explique d'ailleurs pourquoi l'alimentation de la population en eau provenant du puits est importante. A ce niveau, il faut rappeler que beaucoup d'habitations de Ziguinchor disposent de puits, sans compter celles qui en dépendent.

Comme on le sait en Afrique, la solidarité veut que l'on se partage même les équipements. Le puits creusé dans une concession est utilisé par tout le voisinage. Cela est d'autant plus facile que les habitations ne disposent pas souvent de clôtures de séparation. Donc si l'on parle d'accès des habitations à l'eau du puits, ce taux pourrait être multiplié par trois. Les quartiers de la périphérie détiennent les densités de puits domestiques les plus élevées, d'autant plus que leur niveau d'accès à l'eau courante est faible.

Le niveau de branchement est aussi faible que celui de la ville de Bissau qui en 2006, 17% seulement des habitations ont accès à l'eau courante soit 3772 maisons MENDY F.2OO6. Selon ce dernier, c'est vraiment dramatique que dans une ville de surcroît une capitale, la consommation de l'eau potable provenant des puits soit de loin plus importante que la consommation d'eau courante. C'est paradoxal ! On se croirait en campagne !

D'ailleurs, un vaste programme d'extension et d'intensification du réseau de branchement privé est en cours d'étude par la SDE pour atteindre les OMD à l'horizon 2015.

2.9 LES ACTIVITES SOCIO-ECONOMIQUES

La région de Ziguinchor dispose d'énormes potentialités lui permettant de développer son économie. Cette dernière laisse apparaître un déséquilibre entre le centre ville et le reste de la région. Plusieurs secteurs d'activités y sont développés.

2.9.1 L'AGRICULTURE:

Elle peut être définie comme la culture du sol. A l'instar de certaines régions du Sénégal, l'économie reste dominée essentiellement par l'agriculture qui emploie la majorité de la population active. Elle constitue la racine dorsale de l'économie sénégalaise en général, casamançaise en particulier. Elle occupe plus de 60% de la population de la région,

L'agriculture y est très développée, mais reste tributaire de la pluviométrie et des problèmes récurrents liés à l'instabilité de la région depuis maintenant plus de deux décennies, mais aussi à la salinité des sols. Toutes ces contraintes aussi bien naturelles que matérielles font de cette agriculture, une agriculture traditionnelle et extensive.

Bien que bénéficiant des conditions climatiques favorables, elle reste encore très peu modernisée. C'est essentiellement une agriculture hivernale. Les principales cultures sont : le riz, l'arachide, le mil, le maïs, le niébé, manioc, patates douces, le sorgho, les cultures

maraîchères, etc. Par ailleurs, compte tenu de ses prédispositions forestières et arboricoles, la production fruitière et de cueillette y est assez importante. On y récolte des fruits tels que : mangues, oranges, citrons, noix d'acajous, ananas, et autres fruits sauvages : madd...

La pluviométrie de l'année 2008 s'est caractérisée par une augmentation pluviométrique par rapport à 2007. Tous les postes pluviométriques ont atteint un cumul dépassant 100mm de pluie. Sur l'ensemble de la région, la pluviométrie a été excédentaire de 20% passant de 969mm en 2007 à 1583mm en 2008. Cette augmentation de la pluviométrie a eu des impacts très positifs sur l'agriculture.

On note une augmentation des cultures vivrières, mais aussi et surtout des cultures industrielles. L'augmentation des superficies emblavées s'est répercutee sur les rendements et la production. La culture d'arachide d'huilerie reste la culture de rente dominante. De 2007 à 2008, les rendements de même que la production ont accusé des accroissements de 58,4% et 141,3% respectivement. La SUNEOR reste la seule unité industrielle la plus importante de la région. Elle transforme l'arachide en produit finis qu'elle vend au niveau local, national et international. Son impact sur la population urbaine est abordé dans les infrastructures économiques (deuxièmes partie).

En définitive, malgré toutes les contraintes, l'agriculture reste avec le tourisme le moteur du développement de la ville.

2.9.2 LE TOURISME

La ville de Ziguinchor est une localité à vocation touristique grâce à ses sites pittoresques, son riche patrimoine historique et culturel et sa végétation luxuriante. Avec l'agriculture, la pêche, le tourisme reste le poumon de l'économie de la région, la ville en particulière. Il est définit, comme une action de voyager pour son agrément (LAROUSSE). Le tourisme s'exerce sous deux formes différentes, mais complémentaires à savoir :

Le tourisme de grand standing est matérialisé par les hôtels de la ville de Ziguinchor, le complexe balnéaire du Cap Skiring et les réceptifs de Abéné et de Kafountine.

Le tourisme rural intégré constitué de multiples campements villageois, permet une articulation harmonieuse entre le tourisme et la vie locale (réalités locales).

La ville de Ziguinchor dispose d'infrastructures hôtelières permettant d'accueillir les touristes. Elle compte six (6) hôtels : hôtel Kadior, hôtel Diola..., des auberges et autres campements. Le caractère estuaire de la ville située sur la rive gauche du fleuve Casamance avec ses nombreux bolongs, le climat doux et ensoleillé constituent des atouts majeurs pour le tourisme casamançais en général.

La région compte 104 réceptifs répartis dans les trois départements. Celui de Ziguinchor compte 25 réceptifs en 2008 contre 22 en 2007 soit une hausse respective des infrastructures touristiques de 13,6% (ANDS 2008). Le tourisme a créé beaucoup d'emplois et a généré beaucoup de devise dans le budget de la municipalité. Il a aussi favorisé le développement du secteur artistique marqué par l'implantation du village artisanal à Boucotte Centre.

Cependant, la crise a touché de plein fouet ce secteur de l'économie. Elle a entraîné le ralentissement voire la fermeture de plusieurs hôtels de la ville et de la région. Elle a causé également une baisse de l'économie de la ville et une augmentation du taux de chômage.

Par ailleurs, l'accalmie relative constatée sur le terrain depuis 2001, ainsi que la signature d'un accord de paix entre l'Etat et le MFDC en 2004 donnent un nouveau souffle au tourisme casamançais. Mais la situation de « ni paix ni guerre » dans laquelle se trouve la région sud a fait que la durée de séjours, dans les réceptifs de la ville, a évolué en dents de scie au cours des huit dernières années (2001-2008). La durée de séjour a quasi stagné autour de 4 à 7 jours de 2006 à 2008. Entre 2008 et 2007, le nombre de nuitées au sein des infrastructures hôtelières a baissé de 24,6%, cette tendance est la même pour les arrivées avec une baisse annuelle de 25%. La promotion du tourisme casamançais, l'implantation de nouvelles infrastructures touristiques, la résolution du conflit casamançais, le développement du transport routier, maritime et aérien permettraient de relancer ce secteur.

2.9.3 LA PÊCHE

Elle est l'un des secteurs d'activités les plus importants de l'économie de la ville. Il s'agit en particulier de celle des crustacés et des mollusques. La région dispose de réelles potentialités en matière de pêche et même d'aquaculture. En effet, la région dispose d'un fleuve axial de 300km de long, auquel se rattachent de très nombreux bolongs. Elle est la quatrième région du Sénégal de par l'importance et la grande diversité de ses mises en terre ; elle recèle des

« ressources halieutiques exploitables estimées à 130.000 tonnes par an (ANDS en 2008). On y pratique la pêche industrielle et celle artisanale.

Les débarquements moyens annuels au port de Ziguinchor de 1988 à 1992 s'élèvent à 1650 tonnes de crevettes, 7428 tonnes de poissons lagunaires, 4004 tonnes de poissons marins, 1000 tonnes d'huîtres et 10 tonnes de crabes (DIOUF et AL. 1991). Les produits issus de cette transformation sont commercialisés au Sénégal et dans le monde. C'est dans ce contexte que BEAUJEU G. et CHABOT G. 1980 notent «qu'il y a fonction industrielle à partir du moment où la ville fabrique pour exporter ». Ces chiffres ont cependant connus une baisse considérable au fil des années.

Le volume réservé à la transformation industrielle est passé de 1159 tonnes en 2007 à 604 tonnes en 2008 soit une baisse de 48 %. On note également en cette période une diminution des captures de crevette de 555 tonnes. Cela est du au fait que beaucoup d'agriculteurs, pour des raisons de sécurité (champs minés), se sont convertis en pêcheurs. Ce qui a sans doute en plus des bateaux de pêche entraîné une surexploitation de la ressource halieutique. L'implantation de certaines infrastructures économiques telles que : SOSECHAL, IKAGEL, SOFRICAF, permettent d'exploiter et d'exporter le produit fini. Ces infrastructures créent de l'emploi et réduisent ainsi la pauvreté. On note également une hausse assez importante de 134 unités pour le filet filtrant à crevette en 2008.

Cependant, la crise casamançaise qui n'a épargné presque aucun secteur d'activité a aussi touché celui de la pêche entraînant du coup la fermeture de beaucoup d'usines. Ce qui a précipité beaucoup de chefs de ménages au chômage, les jeunes à la migration clandestine « Barça ou Barsac ».

Par ailleurs, l'insécurité qui prévaut dans les périmètres agricoles a fait que beaucoup de cultivateurs se sont convertis en pêcheurs. Ce qui entraîne aussi une surexploitation et la raréfaction de certaines ressources halieutiques. Il n'est pas rare d'entendre ou de lire dans la presse que des pirogues des pêcheurs sénégalais ont été arraisonnées par les gardes côtes de la Guinée Bissau, pays frontalier avec la région sud.

2.9.4 LES TRANSPORTS

Dans la région de Ziguinchor, le transport des personnes et des marchandises s'effectuent à la fois par la route, les eaux et les airs. Il est défini comme une action de porter d'un lieu dans un autre. Autrement dit, c'est l'ensemble des moyens d'acheminement des marchandises ou des personnes. Le transport routier sera abordé dans la deuxième partie.

2.9.4.1 LE TRANSPORT MARITIM ET FLUVIAL

Ce secteur pris à bras le corps par les pouvoirs publics, a connu ces dernières années de l'innovation majeure en termes d'investissements consentis. La réhabilitation du port par l'Agence Française de Développement (AFD) pour un coût de sept milliards a permis d'accueillir des navires gros porteurs. Ce qui a généré des centaines d'emplois. Le port a été plus fréquenté par les navires marchands en 2008 avec 198 contre 180 en 2007. Ce secteur génère beaucoup d'emplois à la population locale. Les retombées profitent également au trésor.

Le trafic passager est assuré par le bateau Aline Sitoé DIATTA qui en 2008 a transporté 60.934 passagers et 6.819 tonnes de marchandises (ANDS 2008). Le prix du billet varie de 10500 à 26500FCFA pour les nationaux et 15500 à 30500FCFA pour les étrangers nous a confié DIALLO K chef des équipements. Ce prix est jugé exorbitant par les passagers comparé au 3500fcfa du bateau le Jola. Il est prévu le dragage du fleuve et la création d'un port sec à Niaguis pour desservir la sous-région. Le transport fluvial s'est également beaucoup développé depuis quelques années. Il s'agit des pirogues qui assurent la liaison entre Ziguinchor et beaucoup de villages de la région. Ce type de transport de personnes et de biens s'effectue dans les bras de mer, les bolongs et la terre ferme.

2.9.4.2 LE TRANSPORT AERIEN

Il reste marqué ici par le trafic commercial au niveau de l'aéroport de Ziguinchor. On note une amélioration continue du trafic de 2006 à 2008 qui n'atteignit pas le niveau enregistré en 2004. En effet, en 2008, 1182 mouvements d'aéroports sont enregistrés contre 688 en 2007, soit une hausse de l'ordre de 71,8% ; pour le trafic passager, on trouve les même tendances : 34059 passagers en 2008 contre 28532 en 2007, soit une augmentation de 19,4%. Il constitue un des piliers majeurs du développement du transport et du tourisme.

Cependant, le transport aérien reste aujourd’hui handicapé par l’arrêt des rotations d’Air Sénégal International. Ce qui a suscité l’indignation et la colère de ces nombreux usagers qui prennent toujours leur mal en patience. Des privés assurent néanmoins les rotations même si elles ne sont pas quotidiennes. Cet aéroport polarise toute la région et la Guinée Bissau. L’irrégularité des vols fait que beaucoup de guinéens, les autorités en particulier passent par l’aéroport de Ziguinchor pour rallier l’étranger, nous a confié le commandant de l’aéroport.

DEUXIEME PARTIE

ELEMENTS D'HISTOIRE DE LA CRISE
CASAMANÇAISE ET LES ENJEUX DE
L'IMPLANTATION D'INFRASTRUCTURES
DANS CE TERRITOIRE EN CONFLIT

CHAPITRE I : ELEMENTS D'HISTOIRE ET DE GEOGRAPHIE

3.1 LES SPECIFICITEES REGIONALES

La Casamance naturelle, Ziguinchor en particulier est l'une des régions du Sénégal où on enregistre une richesse importante en données physiques, humaines, et culturelles. La diversité des paysages géographiques, la variété du tissu ethnoculturel, le complexe de rapports sociaux traduisant avant tout l'existence de rythmes historiques différenciés, constituent entre autres, des traits caractéristiques remarquables.

Ziguinchor doit son originalité à son isolement. Cette donnée majeure a certainement renforcé le sentiment de régionaliste et donné à certains de ses habitants l'impression d'être des citoyens à part, vis-à-vis de la nation sénégalaise.

La Casamance, région méridionale au sud du Sénégal, est le théâtre d'un conflit irrédentiste depuis décembre 1982. C'est sans nul doute le plus vieux conflit de l'Afrique de l'ouest. Il est catalogué conflit de « basse intensité », note CISSE N.

3.2 LES CAUSES DE LA CRISE CASAMANCAISE

Sur le plan socio-économique plusieurs facteurs participent à la naissance de ce conflit. A savoir la marginalisation durable de la Casamance, la carence en infrastructures, son passage mouvementé à l'économie marchande, particulièrement dans sa partie occidentale et l'arrivée massive des Nordistes en Casamance.

La marginalisation de la Casamance est une résultante de la logique du profit qui anime le mouvement des espaces économiques. En sont bénéficiaire au Sénégal le bassin arachidier et le Cap-Vert, pôle de délocalisation industrielle et plaque tournante d'échanges. Les français ont privilégié le Centre-Ouest de la colonie du Sénégal pour développer la culture arachidière, principale spéculation agricole de ce territoire. Cette culture a prospéré dans ce qui était « le Sénégal utile », mais aussi dans « le bassin arachidier ». La zone a ainsi bénéficié de toutes les infrastructures et services de l'époque : routes, chemins de fer, port, aéroport, unités de traitement de l'arachide... Des centres commerciaux importants s'y sont développés. Les régions périphériques ont été très faiblement mises en valeur. Il s'agit des anciennes régions du Fleuve (à l'extrême nord), du Sénégal Oriental (au sud est) et de la Casamance (au sud).

Cette politique de la centralité hérité de la colonisation est à l'origine des disparités régionales de développement.

Le contexte des années 70-80 reste marqué en Casamance par une carence notoire en infrastructures et services. La Casamance joue à l'image des autres régions périphériques, la fonction de réservoir de main-d'œuvre. Il va se produire des vagues migratoires des zones défavorisées vers « le Sénégal utile ». Ainsi pour des raisons scolaires mais surtout d'emploi, comme le souligne MARUT J.C, 2010, beaucoup de jeunes vont migrer vers le bassin arachidier (navetâne) ou Dakar qui offre plus de débouchés et d'opportunités de travail.

Par ailleurs, la même période a vue les différentes politiques de « mise en valeur » des richesses de la région depuis la période coloniale (palmiste, caoutchouc, sisal) se terminées par un fiasco. Au niveau national, on note la Politique d'Ajustement Structurelle (PAS), la crise économique au Sénégal, l'augmentation du coût de la vie, le manque d'emploi, la sécheresse... C'est dans ce contexte que l'on va noter des mouvements de retour.

Cette crise nationale va favoriser le développement du tourisme dans la verte Casamance, mais aussi et surtout l'arrivée massif des populations venant des régions du Nord fortement affectées par la morosité née du déclin de l'économie arachidière. Ces Nordistes très dynamiques dans beaucoup de filières économiques dont le commerce seront très tôt mal vus par les autochtones.

Ainsi, le sentiment de frustration face à la puissance économique d'éléments allogènes assimilés, à tort ou à raison, à « des pilleurs des richesses incommensurables » de la Casamance ne fait que se développer. Selon CISSE N., « les luttes politiques des années 70 à Ziguinchor autour du leadership du maire Mamadou Abdoulaye SY (aux origines nordistes) sont suffisamment révélatrices de l'acuité des enjeux de l'époque ».

Perçu d'un autre angle comme des accapareurs des circuits de décision et des envahisseurs, ils (Nordistes) sont assimilés, dans le même temps, à des responsables à part entière de la paupérisation croissante. Surtout quant ils sont bénéficiaires des expropriations foncières et immobilières note BATHILY A. 1990. A cet effet, les plans de restructuration des quartiers spontanés et les distributions de parcelles étaient décriés sur fond d'expropriation et d'attribution arbitraire et partisane. Il y avait manifestement une absence d'écoute en faveur des plaignants qui a exacerbé la frustration et un certain sentiment de mépris.

« On recense en 1980-1981 environ 2000 cas de parcelles d'habitations expropriées ou attribuées exclusivement à des non autochtones dans les quartiers Boucotte Est, Ouest, Nord Sud, Boucotte Centre, Lyndiane et Tilène de Ziguinchor»¹¹ BATHILY A.

Refoulés dans les limites des espaces urbains, c'est-à-dire dans des zones non loties, dépourvues d'eau courante, d'électricité, d'infrastructures socio-économiques de base, ils sont privés par l'administration de leur droit à la ville au moment où, pour eux, leurs vis-à-vis du Nord en jouissent.

Cette erreur monumentale de la « mal gouvernance locale » est, un des principaux catalyseurs parmi tant d'autres de la situation qui prévaut aujourd'hui en Casamance.

3.3 DES ASPECTS DE LA COMPLEXITE DU CONFLIT CASAMANCAIS

Le conflit casamançais est très complexe. Les causes sont multiples et variées. Le problème majeur des chercheurs c'est que les personnes ressources c'est-à-dire ceux qui détiennent la bonne information des origines du conflit sont difficile à identifier ; s'ils le sont, ils sont méfiants quelles que soit les assurances, alors que d'autres ne sont plus vivant. Certains qui en connaissent plus profitent de cet avantage pour se tailler le manteau ou se réclamer « secrétaire général du MFDC » depuis la disparition d'Abbé Diamacoune SENGHOR. Les enjeux de ce poste dont nous ignorons tout le contenu sont importants. Il n'est pas rare d'entendre un membre de l'aile politique se réclamer secrétaire général du mouvement. On peut également assimiler ce poste à celui du « Monsieur Casamance » désigné par l'Etat du Sénégal, également très convoité.

Les arguments manquent parfois pour justifier les vraies causes de ce conflit qui a duré 30 ans de nos jours. Ceux qui sont avancés par les chercheurs sont battus en brèche ou remis en cause par les supposés détenteurs de la bonne information. La conférence de MARUT J.C tenue à l'Alliance Franco-Sénégalaise de Ziguinchor le 13 octobre 2010 dont nous avons pris part est un bon exemple. Si en premiers lieu les autorités étatiques avaient refusé la tenue de la conférence, certains arguments avancés ou propos tenus lors de la conférence par le conférencier comme « les arguments avancés par le MFDC pour réclamer l'indépendance ne sont pas solides » ou encore « le MFDC a perdu la guerre, mais l'Etat n'a pas gagné la

¹¹ Abdoulaye BATHILY, 1990, Casamance la crise, Mémorandum de la LD/MPT, 86 pages

paix »¹² n'ont également pas été du goût de certains éléments du MFDC présents et qui sans succès ont tenté de démontrer le contraire. On ne cesse de se demander sur quelles bases se fonde le MFDC pour continuer la guerre ? Existe-t-il un document qui atteste que la Casamance n'est pas partie intégrante du Sénégal ? On ne saurait répondre.

La division du MFDC en fronts, (un front sud dirigé par César Atoute BADIATE, et un front nord dirigé par Salif SADIO), rend plus complexe les tentatives de résolution du conflit. Ce dernier se réclame et s'affirme toujours être « le chef d'état major général du maquis reconnu de l'ex secrétaire général, en l'occurrence l'Abbé Diamacoune SENGHOR, jusqu'à son rappel à Dieu le 13 janvier 2007. En outre on a une aile politique et une combattante qui ne parlent pas le même langage. Ce qui handicape les négociations, indispensables, inéluctables pour le retour de la paix en Casamance. Mais, avec qui négocier dans ces conditions ? La division du maquis est confirmée par Salif SADIO qui dans un de ses communiqués envoyés à la presse datant du 14 septembre 2010, accuse le gouvernement de passer par d'autres voies pour résoudre le conflit en Casamance. Il a cité parmi ces voies « celle de la corruption, de la division, de l'intoxication, de la diffamation ». Il a d'autre part taxé le gouvernement « d'avoir tenté de créer (...), le Mouvement pour le Fédéralisme et la Démocratie Constitutionnelle qui n'a rien d'assimilable, rien de commun avec le mouvement, en vue de le substituer au vrai MFDC »¹³. D'ailleurs, les communiqués de presse restent de nos jours un des moyens privilégiés par les différentes ailes du mouvement pour se faire entendre.

L'arraisonnement le 31 octobre 2010 au Nigéria d'un navire en provenance d'Iran et à destination de la Gambie, transportant une cargaison de 13 conteneurs remplis d'armes, a laissé supposer selon plusieurs observateurs, que la vraie destination est le MFDC. Un fait qui vient élucider la part des pays limitrophe dans la complexité du conflit. Cet état de fait a entraîné la rupture des relations diplomatiques entre le Sénégal et l'Iran. La crise casamançaise est très complexe. Ceux qui connaissent et qui osent dire la vérité toute haute, là où tout le monde le dit tout bas sont soit menacés de mort par le MFDC, soit arrêtés par l'Etat du Sénégal. Sinon comment comprendre la confiscation des ouvrages de MARUT J.C à l'aéroport par la douane ou encore le refus de la publication de beaucoup d'ouvrages sur

¹² MARUT J.C, 2010, Le conflit de Casamance : ce que disent les armes

¹³ Journal L 'A S, communiqué de Salif SADIO, 14 septembre 2010

le conflit casamançais ? On est souvent accusé à tors ou à raison d'être pro-Etat ou pro-MFDC. Voilà pourquoi beaucoup de personnes ne parlent pas. Le conflit devient ainsi une question taboue. Une question à l'image de tous les sujets de ce genre qui pouvait faire l'objet de discussion entre un professeur et ses élèves. Ou encore un sujet de dissertation «quelles solutions préconisez-vous pour un retour définitif de la paix en Casamance ? ». Mais, il faut d'abord expliquer à cette jeunesse ignorante et innocente, les causes de ce conflit.

Les conséquences sociales, politiques, économiques sont importantes. Le nombre de mort et de disparus est compté par millier. On en dénombre aujourd'hui 751 victimes de mines. Mais en Casamance tout le monde est victime ou handicapé (car le handicap n'est pas seulement physique, mais aussi mental et social). La région qui fut le grenier du Sénégal a accusé un retard extraordinaire dans son développement. Le grenier du diola ne peut assurer une année.

Sur le plan géographique, de nombreux villages Badème, Bagame, Djiragone, Sindian... situés dans l'arrondissement de Niassia pour ne citer que ceux-là sont aujourd'hui inexistant. Des champs sont abandonnés par leurs cultivateurs pour plusieurs raisons dont la principale est les mines anti-personnel. La pauvreté gagne de plus en plus du terrain.

La Casamance a une histoire différente de celle qu'elle traverse depuis maintenant trois décennies. C'est celle d'avant indépendance, des années 70, celle des grands moments de joie, la Casamance au claire de la lune, la Casamance multiculturelle, celle de ses héros Aline Sitoé DIATTA, Djignabo BASSENE, KUYITO¹⁴..., « Nul ne peut effacer la page de l'histoire d'un peuple, car un peuple sans histoire est un monde sans âme »¹⁵

Il urge de mettre fin à ce conflit et penser comment développer cette région riche en potentialités. Hors, on ne peut parler de développement sans infrastructures de qualités. Ces dernières sont au début et à la fin de tout développement. On doit diagnostiquer les maux que souffre la Casamance pour lui apporter des solutions définitives.

D'ailleurs, l'implantation d'infrastructures socio-économiques pourrait répondre à la troisième cause de ce conflit qui selon MARUT, J.C, 2010, est liée à « l'emploi des jeunes ».

¹⁴ KUYITO, reine de l'arrondissement de Tendouck , Aline S. DIATTA (1920-1944), reine de Kabrousse et Djignabo BASSENE (1820-1906) , Homme célèbre de Bandial se sont beaucoup distingués dans la protection de la population locale contre les aléas climatiques, le mauvais sort et l'envahisseur blanc.

¹⁵ Alain FOKA, Archives d'Afrique, émission à la Radio Rfi

Les efforts actuels du gouvernement, de la collectivité et des partenaires au développement dans le cadre de l'implantation d'infrastructures doivent être renforcés pour atteindre les OMD. C'est dans l'esprit des gens qu'est né ce conflit, c'est dans l'esprit de ces derniers qu'il faut semer la graine de la paix disaient d'autres. « Un jour, la Casamance fleurira disait A. D. SENGHOR». Mais, il ne peut avoir de paix sans que tout le monde ne soit dans cette mouvement.

3.4 LA FACE CACHEE DU CONFLIT

Décidément, si beaucoup de gens luttent pour le retour de la paix, d'autres prennent le sens inverse. Nombreux sont ceux qui se nourrissent du conflit « le malheur des uns faisant le bonheur des autres » a-t-on l'habitude de dire. Que ça soit l'Etat, le MFDC, l'armée, les ONG, une partie de la population, les pays limitrophes, tous tirent profit du conflit.

L'Etat gagne à travers les bailleurs de fonds qui financent les ONG, mais aussi à travers les réalisations des ONG ; Le MFDC à travers les braquages, la culture du chanvre indien, le pillage de la forêt surtout au nord avec la complicité de la Gambie. Pour preuve, dans le communiqué cité plus haut, SADIO S. a accusé César A. BADIATTE et compagnie « de procéder au pillage de la forêt casamançaise». Pourtant cette forêt constitue un atout majeur pour le MFDC. Ce dernier ne trouve refuge que dans la forêt où on ne peut voir plus de 200m. L'armée également tire profit du conflit à travers le pillage de la forêt et les primes de risques journalières. D'ailleurs, selon un militaire en service en Casamance « on gagne plus en Casamance que dans le reste du pays ». Il ajoute « c'est comme celui qui est allé en mission à l'extérieur, à la seule différence que ce dernier est payé par les Nations Unies» ; La Gambie, lieu de refuge de certains bandits et de certains éléments du MFDC est un grand receleur des produits issus des braquages. Idem pour la Guinée Bissau qui en plus s'approprie des vergers des réfugiés casamançais installés dans son territoire. Les populations à travers les réalisations des ONG (construction d'écoles, de maisons, de postes de santé...) mais aussi, à travers le pillage de la forêt. « On voit souvent la nuit des charrettes remplies de troncs d'arbres entrer dans la ville à partir du quartier Kénia » nous a confié un habitant. Il se dégage dans ce contexte une nouvelle classe de riches qui est celle des menuisiers. « On achète rarement les planches, le client, civile ou militaire vient avec ses planches ou troncs et n'ayant pas parfois de l'argent pour nous payer, on fabrique deux lits ou armoires et on se les partage », affirme un menuisier de la place.

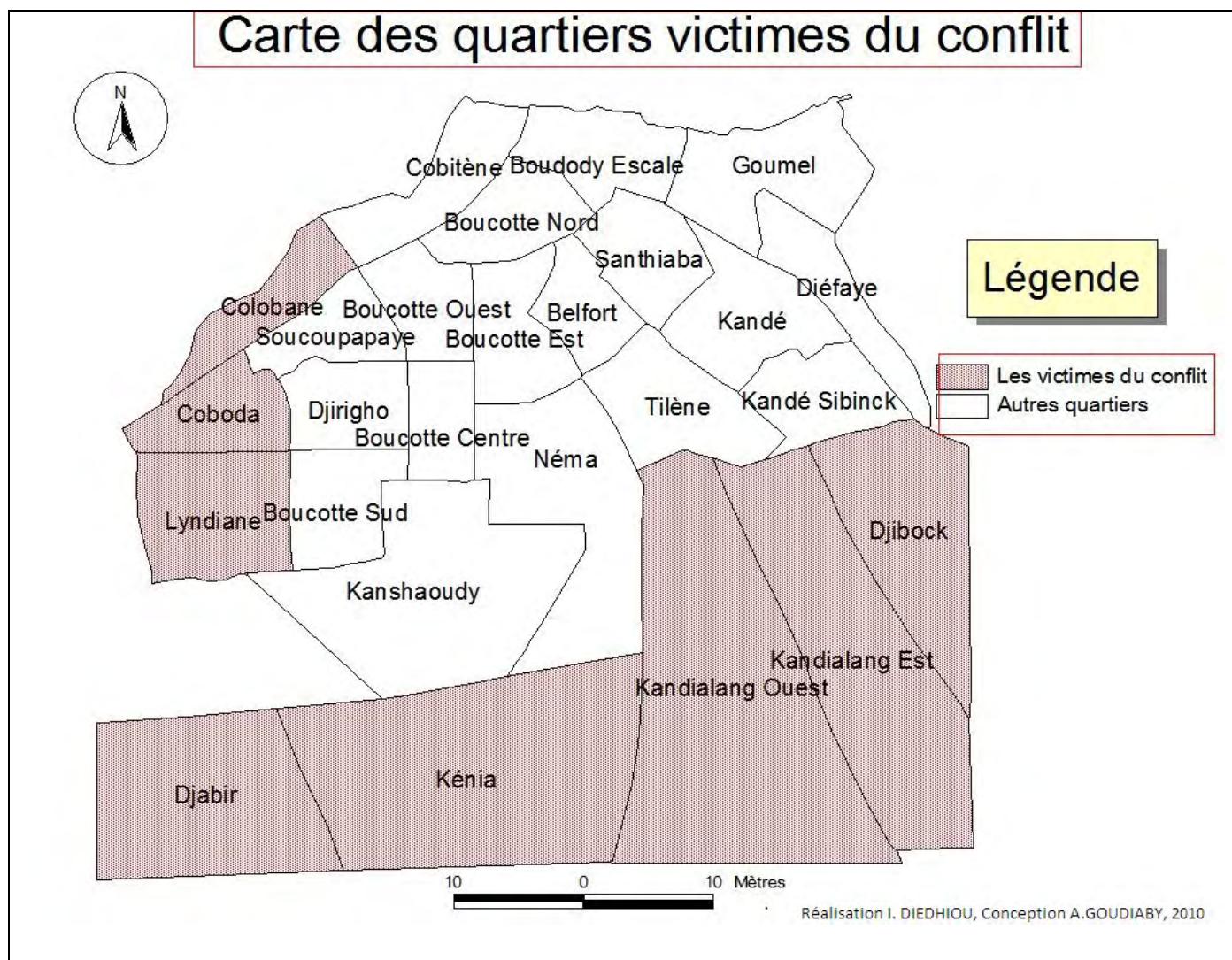
Les ateliers de ce domaine sont omniprésents dans la ville. Un autre fait marquant est celui des ONG, groupements, des GIE ou autres associations intervenant tous dans le cadre de la crise casamançaise. On trouve beaucoup d'ONG en Casamance. Mais, on ne sent pas bien leur impact. Le grand malheur est qu'ils ne travaillent pas en synergie. Même s'il faut reconnaître que sur le terrain des réalisations sont visibles, force est de constater que les besoins surtout en infrastructures et services restent encore énormes malgré l'intervention de l'Etat et des bailleurs de fonds. A la question de savoir : à qui profite le conflit Casamançais ? Nul ne peut répondre avec exactitude. Ce que l'on sait, c'est qu'on ne peut tout dire sur le conflit casamançais. Car, il y a une marée noire de non dite, et d'information qui reste encore non exploitée.

3.5 LES QUARTIERS AFFECTÉS PAR LE CONFLIT

Il est important de se demander pourquoi le conflit a aussi affecté la ville de Ziguinchor ? La réponse est qu'il est né en décembre 1982 dans la ville. Les quartiers périphériques de Kandialang et de Diabir avaient servi non seulement comme point de rencontre et de départ des manifestants vers la gouvernance, mais aussi de refuge après les affrontements avec la police et la gendarmerie. L'intervention de l'armée a fait que les ces manifestants se sont éparpillés dans les villages environnants de la ville. Le conflit atteint ainsi toute la partie sud avec la création dans certains villages de camps de rebelles. Ces derniers venaient souvent dans les quartiers périphériques pour piller des boutiques. Ce qui entraîne des combats parfois très intenses avec l'armée.

Ce qui a par conséquent entraîné le déplacement des populations de certains quartiers périphérique vers le centre ville pour trouver refuge. Voilà pourquoi ces quartiers que nous montre la carte ci-dessous sont dépourvus comme nous allons le voir plus tard, en infrastructures surtout économiques. Personne ne veut investir dans ces quartiers périphériques même si la situation de stabilité notée laisse à présager un avenir prometteur dans ces parties qui regorgent de nos jours la part la plus importante de la population. .

Carte6



CHAPITRE II: ENJEUX, ANALYSE ET INVENTAIRE DE L'ORGANISATION PHYSIQUE DES INFRASTRUCTURES ET SERVICES DANS CE TERRITOIRE EN CONFLIT

Les infrastructures ont un enjeu important dans un territoire en conflit. Elles jouent un rôle primordial. Quand on parle de la reconstruction de la Casamance, on fait surtout allusion aux infrastructures. Ces dernières sont non seulement source de développement, mais aussi de paix et de stabilité. Si le chômage, la pauvreté, l'exode deviennent plus accrus, c'est parce que la ville, la région en général souffre d'un déficit en infrastructures.

D'ailleurs, comme le manque d'infrastructures est une des causes parmi tant d'autres de la situation que traverse la région, il faut donc en planter pour atténuer les frustrations des populations. Beaucoup de personnes interrogées soulignent que l'implantation d'infrastructures favoriserait le retour de la paix. Parce qu'elles donneront du travail à la population, aux jeunes en particulier qui ne seront plus préoccupés par la guerre. C'est quand il n'y pas de travail que les gens se lancent dans toutes sorte d'activités pour subvenir à leurs besoins.

Pour que les infrastructures aient un impact sur la population, il faut relever plusieurs défis. Il s'agit entre autres de la pauvreté sous ses diverses formes : la pauvreté dans les infrastructures, la pauvreté dans le développement humain,... Il faudra, au niveau des individus et de l'Etat, mettre en place une stratégie permettant de lutter contre la pauvreté qui engendre l'émigration, le chômage, le banditisme, l'immobilisme, la corruption... Il est temps de soutenir les infrastructures qui doivent modeler nos villes. Les infrastructures constituent non seulement un véritable outil de création de richesses, mais également un puissant moyen de mobilité de la population.

3.6 LE RÔLE DES ACTEURS

Les acteurs sont entre autres l'Etat, la collectivité, les ONG et Agences, les bailleurs de fonds, la population... Tout le monde a son rôle à jouer dans le cadre de l'implantation des infrastructures. Selon GUEYE A. responsable administratif de l'ADM, c'est l'Etat à travers les politiques sectorielles qui fixe les grandes orientations. Il élabore une pyramide de priorités à court terme en fonction des besoins de la population. L'État investisseur, oriente les grandes dépenses publiques (grands travaux, financements de grandes infrastructures) et pilote les secteurs qui lui paraissent stratégiques (défense, automobile, énergie,...).

Idem pour la collectivité qui intervient en fonction de la demande de la population. Le maire peut avoir des priorités différentes de ceux de l'Etat. Les bailleurs de fonds appuient les politiques définies par l'Etat ou la collectivité. Dans le domaine de la coopération décentralisée, c'est le ministère qui organise les domaines d'interventions des différents acteurs pour éviter les contentieux. Les interventions sont ciblées en fonction de l'intérêt du bailleur. Quant à la population, elle est la principale bénéficiaire. La politique de l'approche participative est le meilleur gage de la réussite de tout projet de développement local.

La municipalité est dans l'incapacité de satisfaire la demande en infrastructures dont à besoin la population. Elle n'a pas selon le Secrétaire Général de la mairie les moyens de sa politique à l'instar de beaucoup de municipalités sénégalaises.

D'ailleurs, son faible budget de 4914627198 milliards est suffisant pour illustrer ses limites d'intervention. Ce qui justifie d'autre part, en plus de l'Etat, l'intervention des Agences, ONG, des bailleurs de fonds pour tenter de remédier à ce déficit. Ainsi, beaucoup d'Agences et ONG interviennent dans la reconstruction de la Casamance. On peut citer ANRAC, ADM, AJAC/APRAN, FADDO, AJAEDO, USOFORAL, CRS, KAGAMEN, PROCAS, PADERCA, ASACASE, CARITAS, etc. Ils implantent des infrastructures dans tous les domaines (scolaire, sanitaire, économique, voirie...)

Dans un territoire en conflit, le nombre d'infrastructures varie d'un milieu à l'autre. L'inventaire que nous avons mené à permis de constater qu'au fur et à mesure que l'on va vers les quartiers les plus affectés par le conflit, le nombre d'infrastructures diminue.

3.7 L'APPORT DES INFRASTRUCTURES DANS LE RETOUR DE LA PAIX A DIABIR

Diabir est un quartier de la ville de Ziguinchor situé au sud-ouest. Sa population estimée à 1500 habitants, est constituée en majorité d'agriculteurs. Le paysage laisse apparaître une transition entre le paysage urbain et rural. L'habitant est constitué de maison en zinc. Les quelques rares maisons en dur et la construction de la nouvelle HLM, montre que l'habitat moderne prend de plus en plus le pas sur l'habitat traditionnel.

Il faut noter dans l'histoire de la crise casamançaise que ce quartier constitue un lieu de regroupement des manifestants de décembre 1982.

Ce quartier proche de l'aéroport, jusqu'à un période récente fut un véritable champ de combat

entre l'armée et le MFDC.

Cependant, l'implantation de nouvelles positions militaires mais surtout d'infrastructures a favorisé le retour de la paix à Diabir. L'implantation de l'université a selon les personnes interrogées participé à la stabilité du quartier. Les mouvements quotidiens des étudiants et travailleurs pour relier le centre universitaire, la construction de logements pour les étudiants, la construction d'une route électrifiée pour faciliter son accessibilité participent à l'animation du quartier. Les enjeux fonciers autour de l'université sont entre autres les raisons qui ont poussé très loin le front de combat. Autrement dit, la progression du front urbain fait reculer le front de combat vers les villages situés au delà de Diabir.

Ce quartier qui selon le PDU devait servir de contre poids au centre-ville et qui devait recevoir les Pme n'a jusqu'à présent aucune infrastructure économique.

3.8 INVENTAIRE ET ANALYSE DE LA REPARTITION DES INFRASTRUCTURES SOCIO ECONOMIQUES ET SERVICES

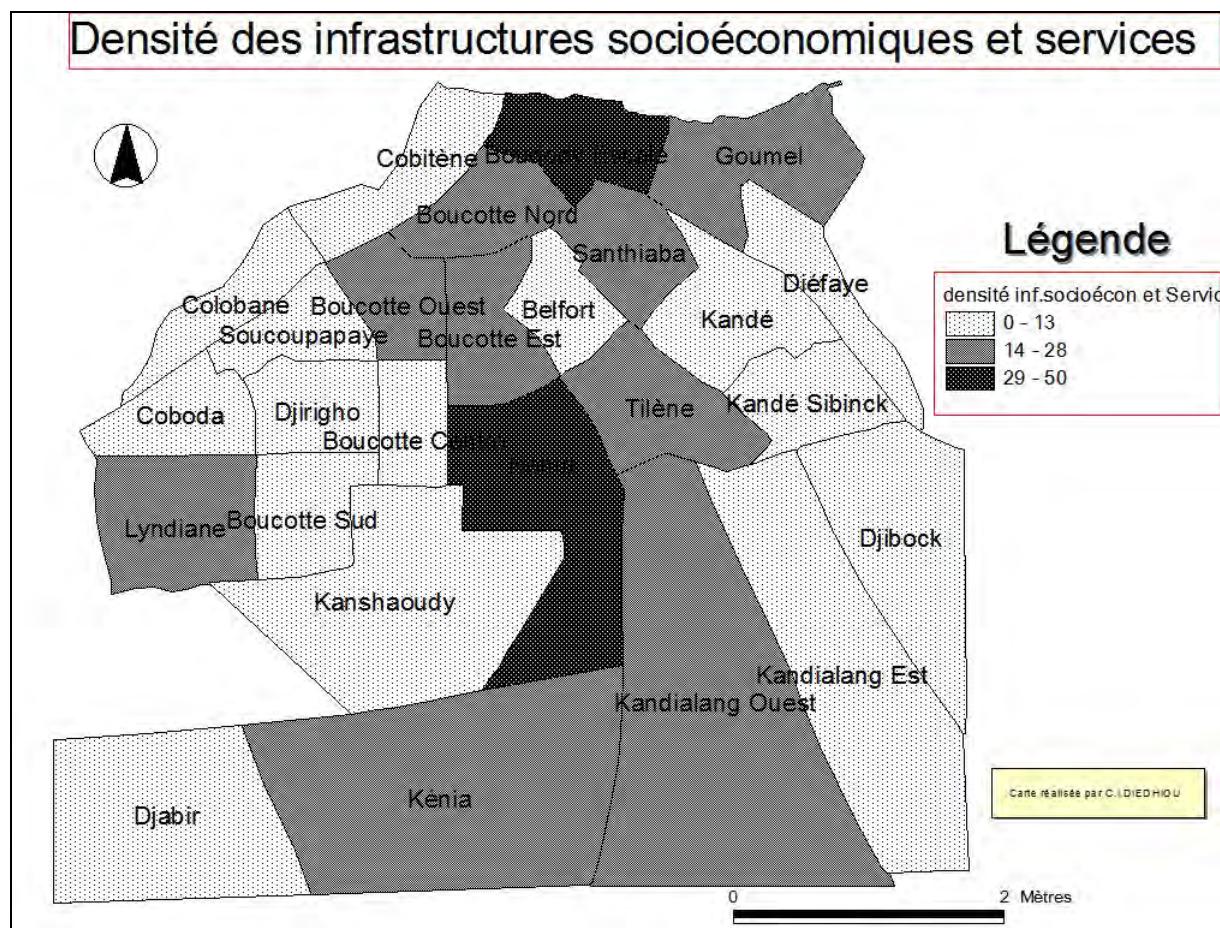
Ayant ciblé quelques types d'infrastructures et services (voir tableau annexe), nous avons tenté de faire une cartographie de leur répartition géographique en fonction de leur densité. Nous avons au total répertorié 370 infrastructures socio-économiques et services qu'on a divisé par le nombre de quartiers (26) pour avoir la moyenne qui est de 14. Ce qui nous a permis d'avoir le tableau suivent et la carte 6.

Tableau 6 : répartition des infrastructures socio-économiques et services dans les quartiers de la commune

Ecart	Nombre de quartiers	Nbre d'infras. & service	Pourcentage
0 à 13	16	96	26%
14 à 28	8	139	37,5%
29+	2	135	36,5%
Total	26	370	100%

Source : Enquête de terrain, 2010

Carte 7 :



La réparation des infrastructures socio-économiques et services, au niveau des quartiers de la commune laisse apparaître des disparités importantes avec trois niveaux d'équipement différents. Leur densité varie d'un quartier à l'autre. Cet état de fait est lié principalement à trois facteurs : la colonisation, la croissance urbaine et le conflit casamançais. Ces infrastructures et services ont pour fonction de satisfaire les besoins de la population, de même qu'il y avait autrefois en chaque village un forgeron et un charron ; la seule différence c'est que les besoins sont plus nombreux, répondent à un niveau de vie élevé et que l'on s'efforce de tous les satisfaire sur place. La répartition de ces infrastructures laisse apparaître trois classes de niveaux différents.

D'abord, 16 quartiers ont un faible niveau d'équipement en infrastructures et services qui varient entre 0 et 13 unités. Ils regroupent 26% de ces dernières. Certains comme Diabir, Kandialang Est, Cobitène, Soucupapaye, Coboda, ou encore Djifaye avec une moyenne inférieure à 07/14 unités, peuvent être considérés comme des déserts.

Proche de la moyenne, Boucotte Nord, Boucotte Sud, Boucotte Centre, Kanshaoudy, Djirigho, Djibock, Colobane, Kandé Sibinck et Belfort, pouvaient occuper une bonne place s'ils étaient bien aménagés et dotés d'infrastructures de qualités.

Ainsi, l'implantation du poste de santé de Kandialang Est, le lycée à Djibock, les routes en pavées à Kandé Sibinck a permis d'atténuer les frustrations de ces populations qui se sentent souvent oubliées par les autorités compétentes. Mais, le fait le plus marquant reste l'accalmie notée depuis la bonne marche de l'université située à Diabir qui jadis fut un champ de bataille entre l'armée et le MFDC. Cette espace est aujourd'hui le deuxième après Kénia à être convoité par les sociétés immobilières et les particuliers. D'ailleurs, c'est dans cette seule zone d'extension que l'on peut aujourd'hui planter des infrastructures de hautes dimensions. Il urge donc de renforcer l'implantation d'infrastructures et services dans les zones directement touchées ou non par le conflit pour atténuer les frustrations des populations et favoriser le retour de la paix en Casamance.

Ensuite, 8 quartiers ont un niveau d'équipement moyen, même si l'on retrouve dans ce lot presque toutes les sortes d'infrastructures et services. Il s'agit des quartiers Boucotte Ouest, Boucotte Est, Goumel, Santhiaba, Tilène, Lyndiane, Kénia et Kandialang Ouest. Ils regroupent 37,5% des infrastructures et services implantées dans la ville de Ziguinchor. Avec une moyenne qui varie entre 14 et 28 unités d'infrastructures et services, et la situation géographique de certains comme Kénia et Kandialang Ouest situés dans la zone d'extension de la ville, ces quartiers auraient pu concurrencer Boudody-Escale si leurs infrastructures et services étaient renforcés. D'ailleurs, on peut noter dans le PDU de la ville que la zone Kénia-Diabir est prévue pour accueillir les PME et devrait être le deuxième pôle de la ville après Boudody-Escale. La proximité de certains quartiers avec le centre-ville font d'eux des pôles actifs. Leur capacité de polarisation est moyenne. On trouve dans ce lot de quartiers, les quartiers les plus vastes et les plus peuplés de la commune. A l'exception du quartier Goumel, leurs insuffisances résident dans la faiblesse d'industries.

D'ailleurs, on constate que certains quartiers directement affectés par le conflit (Lyndiane, Kénia, Kandialang Ouest) sont mieux lotis en infrastructures et services que d'autres situés au centre ville. Ce qui montre que le conflit ne constitue pas un véritable handicap à l'implantation des infrastructures et services.

Enfin, les deux quartiers restants Boudody-Escale et Néma ont un niveau d'équipement très élevé qui varie entre 28 et 50 unités.

Boudody-Escale peut être considéré ici comme un quartier super-équipé. Il dispose de toutes les infrastructures et services. Il constitue un pôle d'activité très actif. C'est le centre des affaires. Sa capacité de polarisation est très élevée. On y trouve le port, la Sunéor, les banques... Le seul fait marquant, c'est qu'il ne dispose pas de mosquée.

Son niveau d'équipement est quatre fois supérieur à la moyenne qui est de 14 unités d'infrastructures et services. Il est dix fois plus équipé que dix autres quartiers. Son fort se trouve dans les infrastructures économiques et services.

Cette situation est héritée de la colonisation. C'est cette configuration que l'on trouve dans beaucoup de capitales coloniales africaine dont Dakar qui reste une parfaite illustration. Mais le facteur particulier ici est le conflit casamançais. Par mesure de sécurité, on implante les infrastructures et services au centre ville. Il regroupe ensemble avec Néma 36,5% des infrastructures et services implantés dans la commune.

Ce dernier constitue le deuxième pôle choisi pour planter des infrastructures et services dans la commune. Il est un pôle d'activité actif. Sa capacité de polarisation est moyenne par rapport à Boudody-Escale. C'est une zone stable qui n'a jamais été affectée par le conflit. Ce quartier fait partie des plus vastes mais surtout des plus peuplés de la ville avec 16252 habitants (RGPH-2002).

Il est important de noter que le déficit en infrastructures routiers reste le commun de tous les quartiers. Entre autres infrastructures sociales et services, nous avons répertorié 54 mosquées dont près de $\frac{3}{4}$ sont construites par AMA Sénégal, 07 églises, trois camps militaires, 04 postes de police et gendarmerie, 06 cimetières, 06 stations radios, deux monuments. On dénombre également 03 infrastructures sportives, ce qui semble selon CISSE N., président de l'équipe mère de la région le Casa Sport, insuffisant pour cette ville, la région en générale footballistique. Cette équipe joue les premiers rôles dans le championnat professionnel de la D1 au Sénégal. Selon notre interlocuteur, « le sport est un facteur d'union et de paix ». On doit dans ce cadre prévoir l'implantation d'un grand stade dans la zone d'extension de la ville.

En définitive en observant la carte 6, force est de reconnaître que le déséquilibre est très marquant entre le centre ville et le reste. La collectivité, dans une politique de la gouvernance

participative doit diagnostiquer les problèmes de chaque quartier pour répondre aux besoins de la population. Toute la ville converge vers le Centre ville et tout part de là-bas. Il arrivera un moment où l'accès au centre sera très difficile comme c'est le cas actuellement à Dakar à cause des embouteillages. L'implantation d'infrastructures et services dans la zone d'extension pourrait favoriser l'émergence d'un nouveau pôle d'équilibre.

3.8.1 LES INFRASTRUCTURES ECONOMIQUES ET SERVICES

A l'image des autres capitales régionales du Sénégal, celle de Ziguinchor dispose d'importantes ressources naturelles et d'une main-d'œuvre considérable pour développer son économie.

Le niveau d'équipement de la ville de Ziguinchor en infrastructures économiques et services est faible comparé à celui de Thiès ou encore de Dakar, mais moyen au niveau national. Parmi les infrastructures et services choisis, nous avons les industries, port, aéroport, banques, marchés, hôtels, stations d'essence, boulangeries, pharmacies...

Photo1 : Usine de production de vinaigre de mangue de Kénia



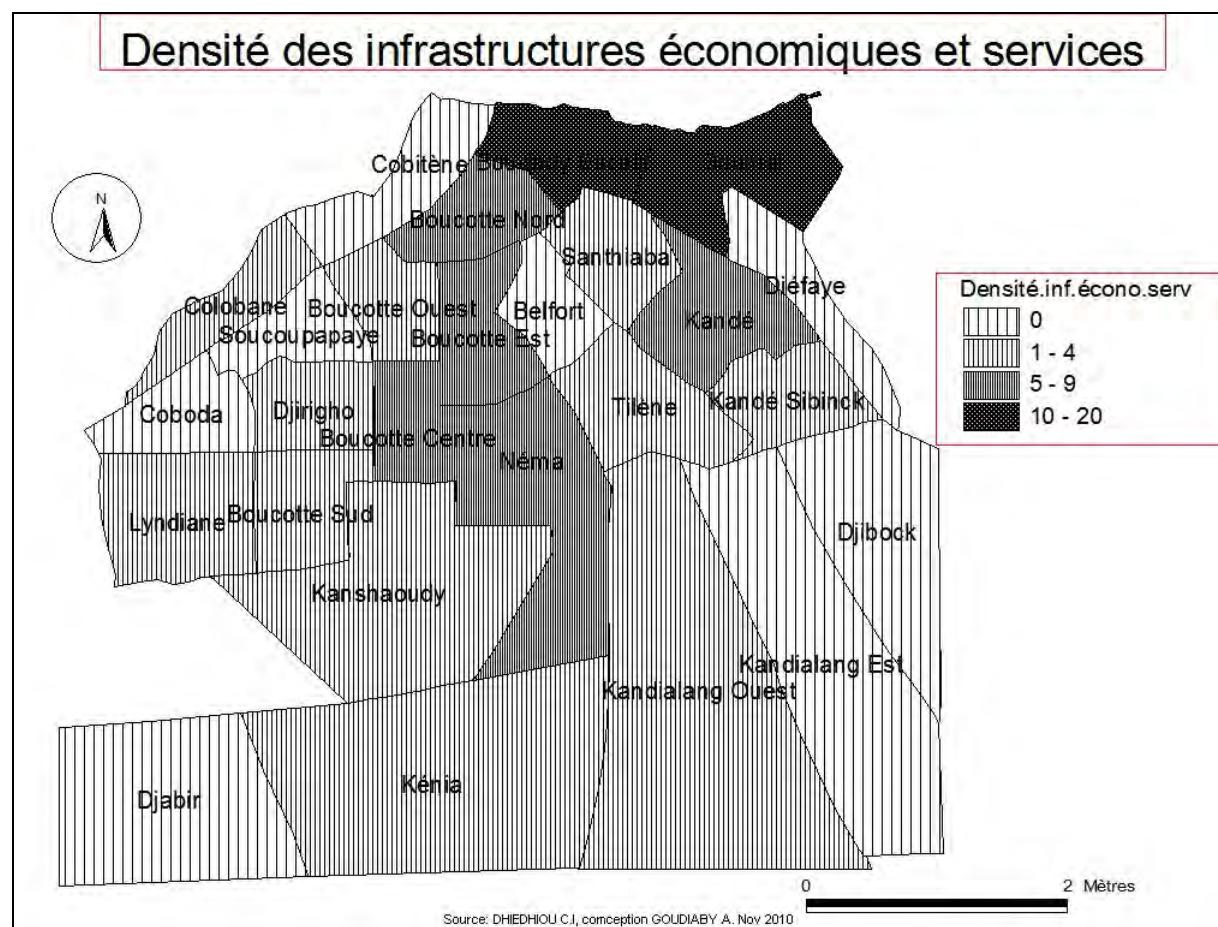
Le tableau suivant met en relief le déséquilibre noté dans la répartition géographique des infrastructures économiques et services au niveau des quartiers.

Tableau 7: répartition des infrastructures économiques et services dans les quartiers de la ville

Ecart	Nombre de quartiers	Nbre d'infrastructure	Pourcentage
0 à 0	08	00	00%
1 à 3	11	23	24,2%
4 à 9	5	26	27,4%
10 à 32	2	46	48,4%
Total	26	95	100%

Nous avons répertorié 95 unités d'infrastructures économiques et services qu'on a divisé par le nombre de quartiers (26) pour avoir la moyenne qui est de 4. Leur densité laisse apparaître des disparités spatiales très importantes entre le centre ville et la périphérie. La carte suivante élucide bien ce déséquilibre.

Carte 8 :



Nous avons en premier lieu 8 quartiers qui ne disposent d'aucune infrastructure économique et service. Ils ont un pourcentage qui est nul. Plusieurs facteurs justifient le désert de ces quartiers. Situés en majorité dans la zone périphérique, ils souffrent d'un mauvais aménagement. Le mauvais état de la voirie, l'absence d'eau potable, le conflit casamançais, l'occupation anarchique de l'espace habitable, sont entre autres les facteurs qui dissuadent les investisseurs. Certaines populations sont obligées de faire de longues distances pour satisfaire leurs besoins. La situation géographique de certains implantés dans des zones marécageuses ou inondables n'est pas pour faciliter l'implantation d'infrastructures économiques. En outre, ces quartiers déserts sont occupés par une population en majorité pauvre.

Par ailleurs, le vide noté dans certains quartiers comme Diabir, Kandialang Est, Djibock peut s'expliquer par le conflit casamançais qui les a affectés et avait même provoqué le déplacement de la population. Ses impacts dans l'économie de la ville, la région en générale sont considérables. Voilà pourquoi Diabir prévu dans le PDU de 1988 pour constituer le deuxième pôle de développement économique de la ville tarde à être une réalité. Il est jusqu'à nos jours avec « zéro » infrastructures économiques malgré tout l'espace qu'il occupe, alors c'était le lieu prévu pour accueillir des industries non polluantes. Il est difficile dans ces localités de trouver des personnes qui travaillent dans les industries de la ville.

-On note que 11 quartiers ont un niveau d'équipement en infrastructures économiques et services faible. Ils regroupent 24,2% de ces dernières. Ce sont les quartiers périphériques les plus vastes et les plus peuplés de la ville qui se caractérisent ainsi par leur carence en infrastructures. Cette situation peut s'expliquer d'une part par le mauvais aménagement de la ville et le conflit casamançais d'autre part.

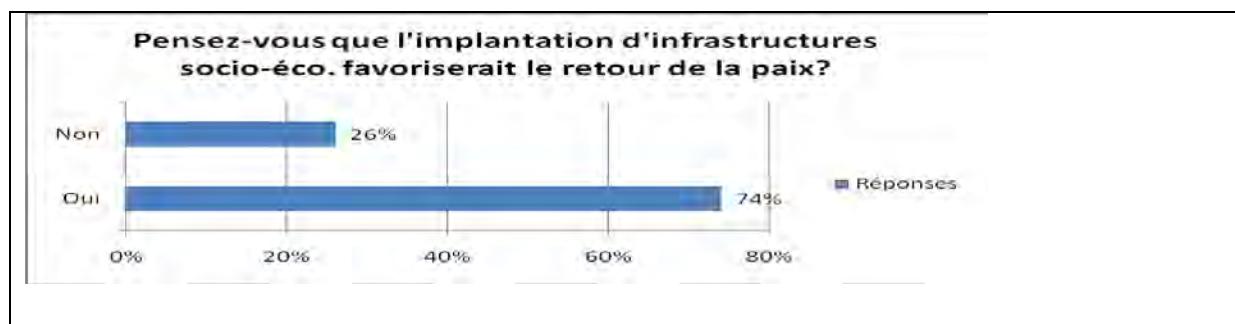
L'occupation anarchique du territoire fait qu'aucun espace n'est réservé à cet effet. Pour implanter une infrastructure de grande envergure, il faudrait déguerpir des maisons. Alors que dans certains quartiers comme Kénia ou encore Kandialang Ouest, c'est la thèse de l'insécurité qui est toujours avancée par les investisseurs. Ce qui constitue plus ou moins une réalité.

Mais le conflit ne peut constituer un blocage à l'implantation d'infrastructures. La construction de la Casamance passera nécessairement par l'implantation d'infrastructures économiques et services. Ces dernières constituent « une des clé de sortie de crise pour une

paix durable ». Or, ces quartiers constituent « un réservoir d'espaces favorables à l'implantation d'infrastructures et services ».

D'ailleurs, 74% de la population interrogée estime que l'implantation d'infrastructures favoriserait le retour de la paix. Il faut rappeler que 76,3% de la population est constituée de jeunes de moins de 35ans. Donc les infrastructures permettraient de donner à cette masse active de l'emploi, mais aussi dans un future proche l'insertion des combattants.

Graphique 3 :



Source : Enquête de terrain 2010

C'est dans ce cadre de lutte contre le chômage que l'on note l'implantation de certaines unités de transformations de produits agricoles à Kénia (voir photo1), usine de production de vinaigre de mangue financée par la coopération française, une autre unité agroalimentaire est implantée à Kandialang Ouest et à Lyndiane pour ne citer que celles-là. Ces unités emploient pour la majorité des femmes qui parviennent tant bien que mal à satisfaire leurs besoins.

Par contre, 26% des interviewés pensent qu'il faut faire la paix d'abord avant de s'adonner à l'implantation des infrastructures. Le conflit n'encourage pas l'arrivée des investisseurs.

Comme nous le montre la carte 7, les autres quartiers moyennement équipés en infrastructures économiques et services sont Boucotte Nord, Boucotte Centre, Boucotte Est, Kandé et Néma. Cet espace représente 27,4% des infrastructures économiques et services implantés dans la Commune. Ces derniers sont constitués pour la majorité de pharmacies, de boulangeries, de stations d'essence et de petites unités de transformation et de l'aéroport.

Ce dernier occupe une place centrale dans le développement économique de la ville. Hormis la route et la mer, l'aéroport constitue la troisième voie d'entrée et de sortie de la ville. « Les aéroports n'ont pas encore eu le temps d'exercer sur la géographie urbaine l'influence qu'ils

ne manqueront pas d'avoir ».¹⁶ La plupart des aéroports sont entre 10 et 20 kms du centre ville.

C'est le cas pour celui de Ziguinchor situé à l'extrême sud de la ville.

Cependant, les villes sont ainsi sollicitées de s'étendre vers leurs aéroports. Voilà pourquoi celui de Ziguinchor se trouve aujourd'hui à l'intérieur de la ville, ce qui pose un problème de sécurité. L'importance de ce secteur pour le développement de certaines activités, notamment touristiques est certaine.

C'est pourquoi la collectivité locale a réhabilité l'aéroport (extension et prolongement de la piste). Ce qui a favorisé les mouvements de passagers qui sont passés de 31.450 en 2007 à 34.035 en 2008 correspond à une augmentation de 8,22%.

Cependant, la mort en 2009 de la Compagnie Air Sénégal International qui assurait quotidiennement la navette Dakar-Ziguinchor-Dakar a eu beaucoup d'impact dans l'économie de la ville. Néanmoins des compagnies privées assurent aujourd'hui cette liaison.

D'ailleurs, il a été prévu dans le Plan de Relance pour la Réactivation Economique et Sociale de Ziguinchor la construction de l'hôpital Silence et de l'aéroport de Tobor pour une valeur de 114 milliards,(Le Soleil 1999). Malheureusement, ce projet est rangé depuis longtemps dans les oubliettes à cause de la crise casamançaise. Il urge donc de trouver une solution à ce conflit qui continue d'handicaper l'économie de la région.

Nous avons enfin le centre-ville constitué ici par les quartiers Boudody-Escale et Goumel. Ils regroupent 48,4% des infrastructures économiques et services de la ville. Ainsi, deux faits majeurs expliquent cette situation : le modèle de la croissance urbaine héritée de la colonisation et le conflit casamançais.

La ville est née autour d'un comptoir (port) implanté au nord de la ville à proximité du fleuve Casamance. De là, s'est développé les échanges et a pris départ l'évolution de la ville. L'espace est aménagé pour donner à la population de meilleures conditions de vie. Voilà pourquoi on y trouve aujourd'hui toutes sortes d'infrastructures économiques et services. Le deuxième fait est la crise casamançaise. Pour des raisons de sécurité, beaucoup d'investisseurs implantent leurs industries au centre-ville.

¹⁶ Beaujeu-Garnier J. et Chabot G., 1963. p 143 : Traité de Géographie Urbaine

C'est dans cette partie de la ville que l'on trouve le domaine industriel précisément à Goumel. On y trouve plus d'une dizaine d'industries dont la majorité est spécialisée dans le domaine de la pêche. Il s'agit entre autres de la SOFRICAF, IKAGEL, Sosechal Crustagel, Sopica, ou encore Sine-Sen (ex casa-jus), Peca, AMG, Casa palme..., mais aussi des usines de fabrication de glace.

C'est également dans cette bande que l'on trouve toutes les cinq banques implantées dans la ville (CBAO, SGBS, Banque Centrale, Ecobank, BHS), mais aussi les 5/8 des hôtels, les 4/6 des stations d'essence, ¼ des pharmacies, la gare routière, mais surtout la Suneor et le port. Voilà pourquoi, chaque matin, tout le monde converge vers le centre-ville.

Ces infrastructures ont un enjeu économique important. Des centaines de jeunes (permanents ou journaliers) y travaillent.

La SUNEOR est une industrie spécialisée dans la transformation de l'arachide. Des milliers de tonnes d'arachides y sont débarquées à chaque campagne arachidière. La production d'arachide huilerie est de 7666 tonnes en 2007 contre 18195 tonnes en 2008, soit un accroissement de 141,3%, ANDS, 2008. Ainsi, industrie et commerce sont deux choses qui vont de pair. Le commerce fait appelle à l'industrie. On fabrique pour alimenter le commerce. « L'industrie apparaît donc, dans bien des cas, la conséquence du commerce »¹⁷. Cette infrastructure génère des ressources financières importantes dans l'économie locale. En outre, elle crée des emplois même s'il faut reconnaître que beaucoup reste à faire. Beaucoup de jeunes sont en chômage.

Cependant, il faut le souligner, la position géographique de cette industrie située dans le quartier Escale en pleine ville, constitue un danger permanent pour la population. Il urge donc dans un contexte de sécurité publique de la délocaliser vers Boutoute prévue pour recevoir les industries polluantes.

L'autre pilier de l'économie de la ville est le port définit par ALLMANG G. comme un point de contact entre l'espace maritime et l'espace terrestre. Le passage de l'un à l'autre nécessite un site abrité naturel (comme une baie, une rade, un quai ou un fond d'estuaire), pour permettre aux navires d'accoster. Ainsi la navigation sur de longues distances supposait des escales : il fallait se ravitailler en eau douce, en légumes frais, en combustibles. « Le

¹⁷ Beaujeu-Garnier J. et Chabot G. : Traité de Géographie Urbaine

commerce est fondé sur la circulation, et il n'y a pas de voie de circulation qui ait joué un plus grand rôle que la mer. Ainsi les places de commerce sont-elles multipliées le long de cette voie » BEAUJEU-Garnier J. et CHABOT G., 1980.

Ils ajoutent que « la navigation maritime était autrefois le seul moyen commode de transporter des marchandises encombrantes ». La navigation non seulement représentée le seul moyen de transport des marchandises entre les blocs continentaux, l'aviation étant à peu près réservée aux voyageurs, mais elle reste le moyen le plus commode pour transporter les gros tonnages même à l'intérieur des blocs continentaux. Il ne faut donc pas s'étonner ajoutent-ils si les deux plus grandes villes du monde ont des ports : Londres et New-York » donc on ne voit pas en quoi la ville est enclavée. Il suffit dans une politique de développement locale de renforcer les moyens de transports maritimes.

Chaque année, de nombreuses tonnes de marchandises y sont débarquées ou exportées. C'est dire donc l'importance de ce port dans l'économie de la région et même de la sous-région. Il génère beaucoup de ressources financières qui contribuent à gonfler le budget de la mairie.

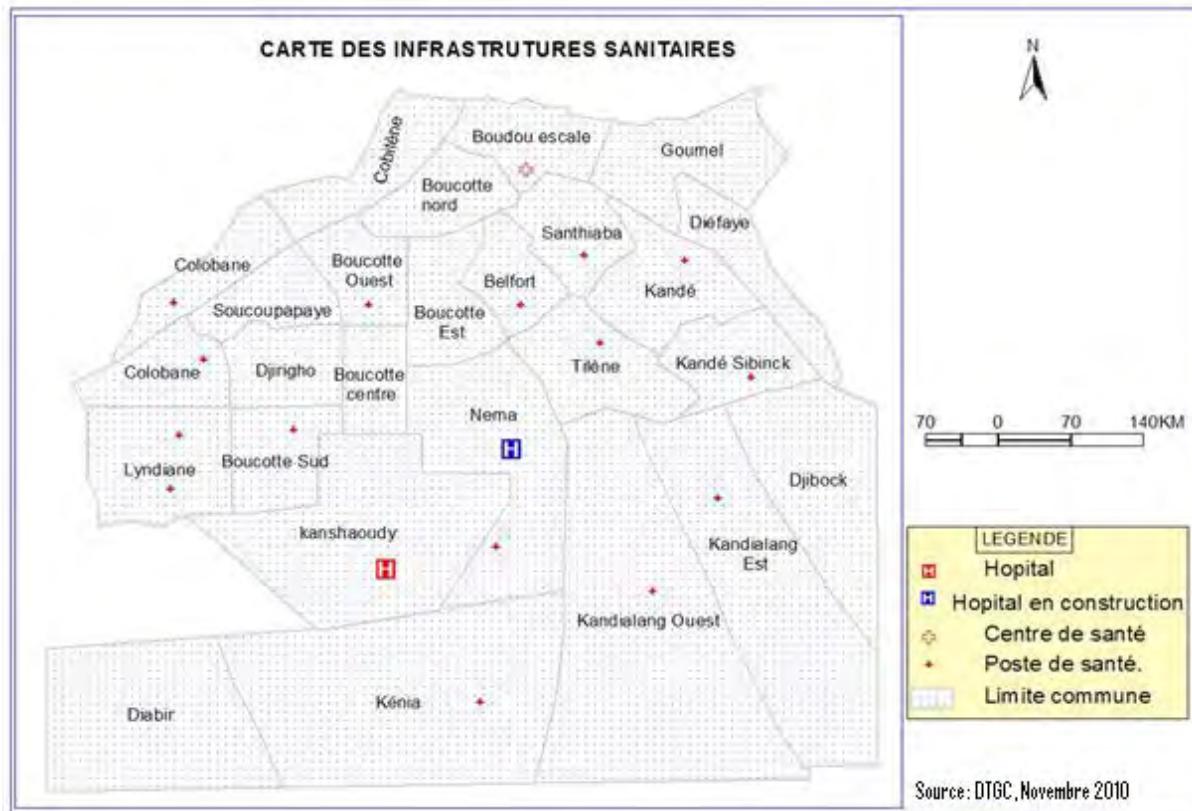
L'implantation de toutes ces infrastructures économiques dans la ville favorise l'exode rural. Alors selon DIOP A¹⁸. « la solution à l'exode rural et à la convergence vers les grands centres réside de la répartition spatiale plus rationnelle des équipements qui apparaît comme la solution la plus efficace pour désengorger une ville »

3.8.2 LES INFRASTRUCTURES SANITAIRES

Il s'agit des hôpitaux, centres de santé et postes de santé implantés dans la commune de Ziguinchor. Le district sanitaire de Ziguinchor couvre les arrondissements de Niaguis et Niassya. A travers notre enquête de terrain, nous avons répertorié un (1) hôpital, un (1) centre de santé et 15 postes de santé réparties dans les différents quartiers de la ville.

¹⁸ DIOP A., 2003, Ville et aménagement du territoire au Sénégal, page 180

Carte 9 : répartition des infrastructures sanitaires



Au total 16 quartiers sur les 26 disposent au moins d'une infrastructure sanitaire. Du centre ville à la périphérie, on trouve des postes de santé. Tous les quartiers les plus peuplés et les plus vastes de la ville disposent également d'une infrastructure sanitaire.

Pour une population de 252005 habitants, le nombre d'infrastructures sanitaires paraît insuffisant (une structure sanitaire pour environ 15000 habitants). Il faut noter également que neuf (9) quartiers ne disposent pas d'infrastructures sanitaires.

Sur l'ensemble du territoire, on compte un hôpital et un centre de santé. Les deux sont les principaux lieux de recours aux soins de santé de la population de la région, mais aussi de la sous-région. Leur niveau d'équipement, leur capacité d'accueil et la qualité des soins font que ces structures restent les plus fréquentées de la ville. Le centre de santé récemment rénové et réfectionné retrouve son image d'antan après une longue traversée de crise. Il dispose d'une nouvelle maternité bien équipée grâce à la coopération espagnole. Au même moment, l'hôpital régional vient d'accueillir un scanner de dernière génération, le deuxième au Sénégal après Dakar. On y trouve presque tous les services.

Cependant, ces infrastructures sanitaires font face à de nombreux problèmes. Elles souffrent d'un déficit de personnel, de médecins spécialistes à l'image d'autres structures sanitaires du Sénégal mais aussi manquent de bâtiments en hauteur pour accueillir plus de malades et consommer moins d'espace. Elles n'ont pas les moyens de leur politique sanitaire. Cette situation est à l'origine de nombreuses grèves. Comme partout en Afrique, l'entretien du matériel et des locaux posent véritablement problème. « L'absence de motivation est très marquante dans les hôpitaux africains »MENDY F. 2006. Par ailleurs, les frais de consultation ou d'hospitalisation à l'hôpital régional sont jugés exorbitants par rapport au niveau de vie de la population (3000fcfa).

Les postes de santé assurent les premiers soins des patients avant qu'ils ne soient évacués à l'hôpital si la situation est grave. Certains disposent d'équipement pour faire les analyses de selles, d'urine et de sang.

Les postes de santé constituent le maillon faible du système sanitaire de la ville. Ils sont en proie à de nombreuses difficultés. Ils ne disposent pas d'un matériel performant pour répondre à tous les besoins des malades. Globalement, ils souffrent des mêmes maux que les hôpitaux. Ils sont pour la majorité fréquentés par les populations qui ont un niveau de revenus faible.

Le choix des lieux de recours aux soins dépend du niveau de revenus, mais aussi de la distance. On fait souvent recours à la structure la plus proche et la plus accessible même si la prestation de service n'est parfois pas des meilleurs. Les populations des quartiers situés au

Sud-est éprouvent beaucoup de difficultés à trouver un moyen de transport pour se rendre dans les grandes structures de santé.

Toutes ces infrastructures sanitaires jouent un grand rôle dans un territoire en conflit. Elles assurent les soins de toutes les victimes du conflit, (civiles, militaires et même parfois des éléments du MFDC). Selon un médecin, « toutes les victimes du conflit de la région sont acheminées à l'hôpital régional avant d'être évacuées si nécessaire à Dakar surtout pour les militaires ». Elles atténuent surtout dans les quartiers périphériques, la souffrance d'une population meurtrie d'une crise qui a duré aujourd'hui 28ans.

La construction de postes de santé de proximité dans les zones affectées par le conflit comme Kandialang Est et Ouest, Lyndiane, Kénia est une stratégie positive des autorités pour calmer les frustrations des populations qui se sentaient comme des citadins à part.

Par ailleurs, le paludisme constitue la première cause de décès au Sénégal avec près de 59% de cas. La mortalité palustre à Ziguinchor est de 14,98% en 2008, 30,82% à Kolda, 7,95% à St Louis et 18,17% au niveau national.

Photo 2 : Hôpital de la Paix(en construction)



Cependant, il faut noter l'implantation d'un deuxième hôpital qui est « l'Hôpital de la Paix ». Ce dernier est localisé au quartier Néma. Ainsi, plus d'une décennie après sa construction, cet hôpital n'a pas encore ouvert ses portes. Sur place, le constat est désolant, les bâtiments sont en ruine, à l'intérieur, on se croirait être dans un champ vu l'évolution de l'herbe, certains locaux sont devenus des lieux de refuges pour les animaux. Les multiples promesses de sa finition continuent de tombées des autorités de l'Etat, mais sur place le constat est toujours le même. L'ouverture de cet hôpital tant attendu par la population locale et de son équipement, permettrait non seulement d'atténuer les flux vers l'hôpital régional et Dakar, mais aussi d'accueillir les malades venant du reste du pays et de la sous-région.

3.8.3 LES INFRASTRUCTURES SCOLAIRES

L'éducation est un maillon essentiel du processus du développement économique et social de toute nation. Elle est l'une des compétences transférées par l'Etat aux collectivités locales.

Au Sénégal, l'intérêt accordé à ce secteur peut être noté, entre autre, dans les efforts de mise en place d'infrastructures publiques et privées. Les principaux acteurs qui interviennent dans leur mise en œuvre sont la Banque Mondiale, F.M.I, les O.N.G, la collectivité locale, mais

aussi et surtout l'Etat qui a alloué 40% de son budget à ce secteur. Les infrastructures scolaires connaissent une évolution considérable au cours de ces dernières décennies. De l'indépendance à nos jours, le nombre est passé du simple au double. Ceci fait preuve d'amélioration constante du système éducatif. Elles constituent l'aspect physique le plus significatif de la carte scolaire de la commune. Leur nombre diminue du centre ville vers la périphérie. Toutes ces infrastructures montrent que la région de Ziguinchor est très scolarisée.

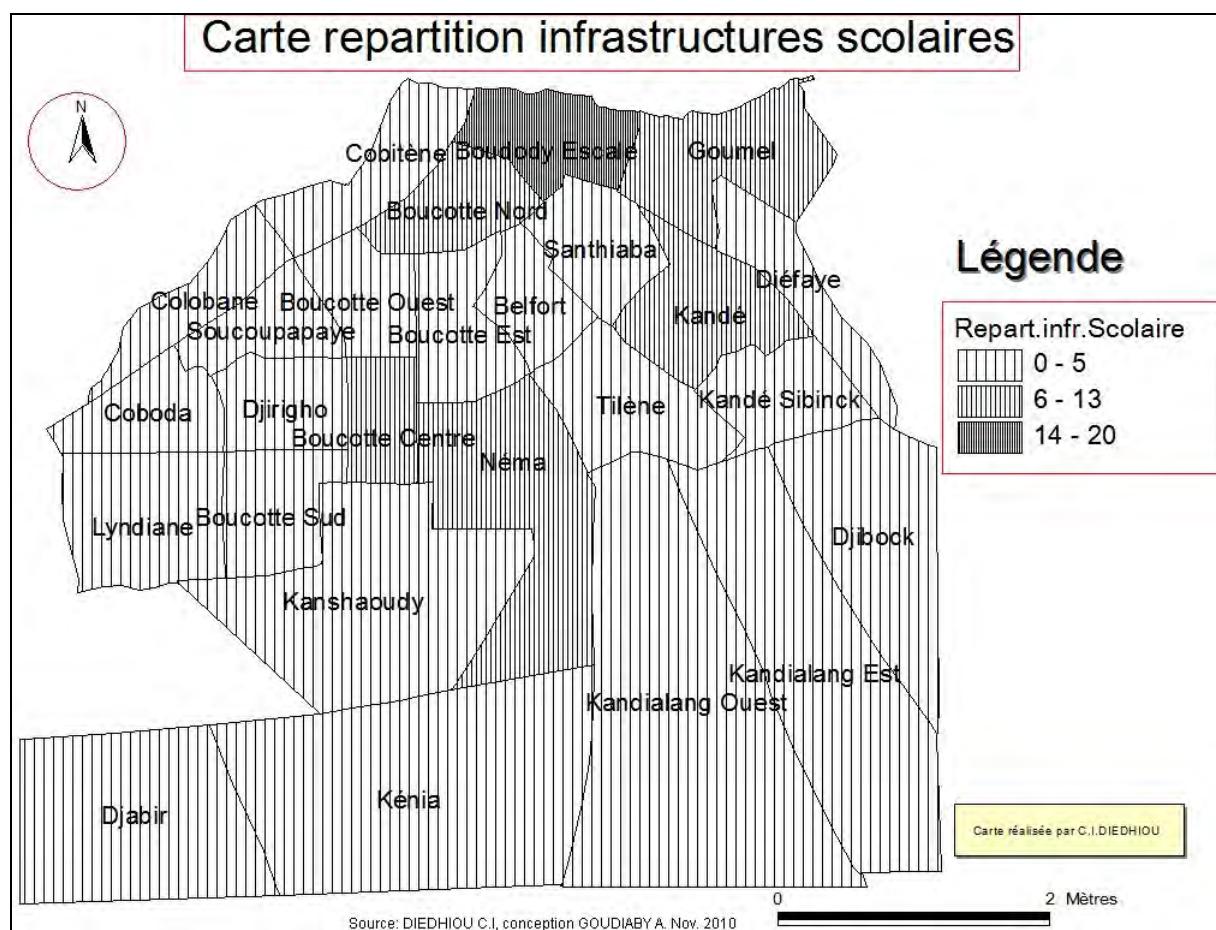
Ces importants efforts consentis par le gouvernement du Sénégal, participent de sa volonté à relever le défi des Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD) à l'horizon 2015. La répartition du Taux Brut de Scolarisation (TBS) selon les régions et l'année présente de fortes variations. Seules les régions de Dakar et de Ziguinchor enregistrent un TBS supérieur au seuil de 100%. Le déséquilibre entre la région de Ziguinchor qui présente un TBS de 107,6% en 2008 et celui de Diourbel 53,1% met en relief les importants efforts de scolarisation qui malgré la crise continue à occuper une place non négligeable. Ici presque tout le monde a accès à l'éducation. Il est très rare de trouver un ménage où les enfants n'ont pas accès à l'éducation.

Les politiques de scolarisation « l'éducation pour tous » occupent une place non négligeable. Le taux d'analphabète est faible 43% contre 75% à Diourbel pour une moyenne nationale de 65%. La région de Ziguinchor est la deuxième après Dakar la plus scolarisée du Sénégal. A travers notre enquête, nous avons répertorié 165 infrastructures scolaires qu'on a réparti en trois classes. Les structures publiques et privées étudiées sont: le préscolaire, l'élémentaire, le moyen secondaire, le professionnel et le supérieur. Tous les quartiers de la ville disposent au moins d'une infrastructure scolaire. Leur densité au niveau des quartiers laisse apparaître des disparités spatiales importantes avec trois niveaux d'équipements différents.

Tableau 8 : réparation des infrastructures scolaires dans les quartiers de la ville

Ecart	Nombre de quartiers	Nbre d'infrastructure	Pourcentage
0 à 5	13	48	29%
6 à 12	9	61	37%
13+	4	56	34%
Total	26	165	100%

Carte 10 :



Les quartiers Boudody-Escale, Lyndiane, Tilène et Néma sont les quartiers qui ont un niveau d'équipement en infrastructures scolaires élevés. Ils regroupent 34% de ces dernières.

Si pour Boudody-Escale cette situation peut s'expliquer par son caractère de « quartier européen », tel n'est pas le cas pour les trois autres. Ces derniers sont des quartiers spontanés et sont parmi les plus peuplés de la ville. On trouve dans cet espace toutes sortes d'infrastructures scolaires du préscolaire au supérieure en passant par les professionnelles.

La croissance démographique de la population urbaine est très importante dans ces quartiers. A cela s'ajoute les populations déplacées à cause du conflit et qui ne trouvent refuge que dans les quartiers Lyndiane, Néma et Tilène. Ces infrastructures jouent un rôle considérable dans un territoire en conflit. Elles ont toujours accueilli les élèves déplacés. D'ailleurs, les infrastructures scolaires de Lyndiane et Néma ont servies d'accueille aux élèves de Baraf lors des derniers événements entre l'armée et les combattants du MFDC. On en dénombre entre 2007 et 2008 environ 6000 élèves déplacés. Ces derniers sont accueillis dans les différentes

écoles de la ville. L'insertion des élèves n'a pas été du tout facile car toutes ces structures scolaires avaient déjà affichées le plein. Néanmoins, leur orientation a permis d'atténuer la souffrance des parents qui se soucis de l'avenir de leurs enfants. Ainsi, même avec le conflit, la ville, la région en général reste après Dakar la plus scolarisée du Sénégal.

Cependant, malgré les efforts consentis par l'Etat et ses partenaires dans ce secteur, force est de constater que les infrastructures scolaires sont encore insuffisantes. Le nombre d'élèves augmente, mais les infrastructures ne suivent pas. La capacité d'accueille des écoles est passée du simple au double. Il urge donc de construire de nouvelles infrastructures scolaires dans les quartiers moyennement équipés. La construction en hauteur pourrait être la solution la mieux adaptée pour répondre à cette forte demande.

Ensuite neuf (9) autres quartiers ont un niveau d'équipement en infrastructures scolaires moyen. Ils regroupent 37% de ces dernières. C'est dans ce lot que l'on trouve les quartiers les plus vastes de la commune. Les quartiers comme Kénia et Kandialang Ouest regorgent un espace important pour accueillir des structures scolaires de hautes envergures. Ainsi, malgré le conflit qui les a affectés, ils ont une moyenne supérieure à la normale qui est de 5 unités d'infrastructures scolaires.

Pour atteindre les Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD), il est important d'implanter de nouvelles infrastructures scolaires dans ces quartiers non seulement pour désengorger le centre ville, mais aussi pour répondre à la demande scolaire de plus en plus croissante. La construction d'infrastructures dans ces quartiers périphériques à forte densité peut diminuer la situation d'insécurité qui y prévaut. Par ailleurs, la construction de CEM de proximité est aujourd'hui une réalité sur le terrain. 17 des 26 quartiers disposent au moins d'un CEM.

Enfin, nous avons un lot de 13 quartiers qui ont un niveau d'équipement en infrastructures scolaires faible. Ils regroupent 29% des infrastructures scolaires implantées dans la commune de Ziguinchor. A l'exception de quelques quartiers, la majeure partie est située au niveau de la périphérie faiblement peuplée. Le fait marquant ici c'est que certains anciens quartiers comme Boucotte Nord, Belfort ou encore Santhiaba n'ont pas eu la moyenne. Cette situation peut s'expliquer par le fait qu'ils sont situés dans une zone marécageuse et une occupation anarchique de l'espace. Le mauvais aménagement et le faible peuplement dans d'autres quartiers comme Diéfaye, Cobada, Kandialang Est font que ces derniers souffrent d'un déficit

en infrastructures scolaires. En effet, l'implantation du Centre Universitaire Régionale à Diabir a fortement contribué au retour de la paix dans cette zone qui fut le théâtre de véritables combats entre l'armée et des éléments supposés appartenir au MFDC. Cette infrastructure a créé des enjeux fonciers importants. Le prix de la parcelle est passé du simple au double. Beaucoup de maisons de même qu'une HLM sont entrains de sortir de terre. Ce quartier situé dans la zone d'extension de la ville dispose d'un espace très favorable pour accueillir des infrastructures modernes et de grandes capacités.

Cependant, malgré les efforts consentis par l'Etat et ses partenaires au développement dans la construction d'infrastructures scolaires, force est de constater qu'elles sont encore insuffisantes vu le taux de scolarisation qui a dépassé les 100%. En outre, le taux de réussite à l'entrée en sixième et les bons résultats aux BFEF et au Bac sont venus confirmer le déficit en infrastructures dans la ville. Des abris provisoires sont notés dans beaucoup d'écoles élémentaires et moyennes. Un des faits majeurs qui rend cette situation complexe est que l'arrondissement de Niassya qui compte plus d'une vingtaine de villages ne dispose pas de lycée.

CHAPITRE III : ETUDE DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES

4.1.1 LA VOIRIE

Dès la fin du XIXe siècle, s'est posé un problème fondamental.

Comment gérer les territoires et réaliser leur mise en valeur ?

Comment faciliter la circulation des marchandises et assurer la liaison des divers pays et régions avec la capitale Sud ?

Il existait dès le début un lien étroit entre les villes et les voies de communication. Le réseau routier de Ziguinchor est mis véritablement en place après l'indépendance du Sénégal. Il a favorisé le développement de la vie urbaine. L'implantation du réseau routier s'explique par des raisons économiques. « Au Sénégal, les routes ont fini par jouer un rôle économique plus important que le rail » souligne KANE L.M ; 1989. Ainsi, selon FALL. A, 2004 « la voirie est constituée de tracés individualisés doté d'une certaine linéarité ayant fonction de circulation et participant à la structuration de l'espace communal. L'implantation des parcelles à usage résidentiel ou économique et des principaux réseaux techniques structurant (électricité, adduction d'eau, assainissement...) est souvent commandée par la mise en place au préalable du réseau de voirie qui organise et délimite l'espace ». Généralement, le tracé de la voirie obéit au principe de la hiérarchisation et aux règles de liaison, de continuité et d'orthogonalité qui assurent la viabilité des implantations ultérieures.

Les infrastructures routières restent moins importantes. Le réseau routier de la région est long de 1000km et est composé de routes bitumées 323km et non bitumées 746,35km (AATRZ 2008). La voirie urbaine est longue de 16km. Le réseau routier est enjambé par des ponts dont le département de Ziguinchor en compte 15 unités. Ces ouvrages sont dus au nombre important de marigots existant qui bordent la ville. Le réseau routier de la ville de Ziguinchor est constitué de routes bitumées c'est-à-dire de route revêtues et de route non bitumées.

4.1.2 LES ROUTES BITUMEES

Elles concernent pour la majorité les routes principales. Elles desservent les plus grands quartiers de la ville en termes de population et de surface et de même tous les quartiers structurés de la commune. La voirie revêtue a doublé en trois ans, 10km en 2007 et 21km en 2010. Le nombre de quartiers qu'elles desservent détermine leur importance.



Photo 3: Route de l'université

Boulevard des 54m

Les axes Boudody-Escale-Boucotte-Aéroport, le boulevard des 54m(voir photo3), Néma-Lyndiane, le circuit habituel des cars de transport urbain, Colobane- Escale- Santhiaba, et récemment Boucotte-Néma- Université et Tilène- Kandé Sibinck-Santhiaba restent les routes les plus importantes. D'ailleurs, les flux qu'elles accueillent quotidiennement le prouvent. La densité du réseau routier diminue au fur et à mesure que l'on va vers la périphérie. Rare sont les quartiers qui ne sont pas traversés par ces routes (Diabir, Kandialang Est ou encore Djibock). Hormis Boudody-Escale, Boucotte Centre et Kanshaoudy, 23 quartiers ne disposent pas d'un réseau bitumé interne d'un niveau moyen.

Les principaux axes routiers facilitent le trafic interne, les échanges entre la commune et le reste de la région mais aussi avec la sous-région. Le réseau routier est également constitué de routes qui passent dans les différentes rues du centre-ville et les rues de la zone structurée des quartiers. Elles forment aussi un réseau très dense et permettent une bonne circulation à l'intérieur de ces zones. Le réseau viaire de la ville ne suit pas toujours un quadrillage conforme au principe de la hiérarchie et s'individualise en fonction des modes de l'inscription de l'habitat (planifié, régulier ou irrégulier). L'habitat construit par les sociétés immobilières comme les HLM ont des voies toutes bitumées.

4.1.3 LA DEGRADATION DES ROUTES ET IMPACTS SUR LA POPULATION

L'état de la voirie est tel que nul ne peut mener aujourd'hui une étude sur les infrastructures à Ziguinchor sans évoquer l'état de la voirie. Il attire l'attention de tout étranger qui débarque et qui tente de faire un tour dans différents quartiers de la ville.

Cependant, note GOUDIABY B, dans « un plan Marshall pour Ziguinchor » que « la capitale régionale de Ziguinchor a perdu son image d'antan à cause de la problématique des infrastructures routiers ». Ces derniers comme nous le montre les photos 4 et 5 présentent des dégradations très importantes sur la chaussée.

En hivernage, circuler à Ziguinchor en automobile relève d'un véritable chemin de croix. Le trafic routier devient difficile voire exténuant. Les nids de poules sont omniprésents et dictent leurs lois aux usagers de la route.

Ainsi, il n'y a pas mieux que le titre « *les routes du calvaire* » signé GOMIS P. 2006 dans le bulletin « Sud Echos » pour décrire leur état. Cette situation, a suscité l'indignation et la colère des usagers de la route. Le goudron lié au réseau routier, s'effiloche au profit des trous béants non sans liens avec les effets des eaux de pluie (ennemi numéro 1 de la voirie) et l'inadaptation d'un programme d'entretien de la voirie (P.E.V). Le mauvais état des routes concerne aussi bien le centre-ville que les quartiers périphériques. L'état de la rue Javelier située au cœur de la ville ne laisse personne indifférent. Cette dernière pourtant très animée se vide de ses usagers dès les premières goûtes de pluie.



Photo 4 : Rue Javelier, Escale



Photo 5 : Route de Lyndiane



photo 6 :Route pharmacie Néma -hôpital régional

La dégradation du réseau d'adduction d'eau et surtout de la voirie est due au manque d'assainissement (canalisation) et aux fortes précipitations enregistrées en saison des pluies. Il pleut environ 2000 mm / an dans la région sud du pays, même si on peut noter des années déficitaires durant cette dernière décennie.

Dans certains quartiers comme Djibock, Kandialang Est, Ouest ou encore Lyndiane pour ne citer que ceux-là, la dégradation de la voirie, les pistes boueuses et les ravins dissuadent les chauffeurs de taxi en particulier à desservir ces zones au grand dam des populations. Pour éviter les nids de poules, les voitures sont obligées de rouler comme on le voie sur la photo 5 hors de la chaussée. Ce qui occasionne souvent des accidents de la route.

L'état de la voirie constitue un véritable manque à gagner pour l'économie locale. La Casamance n'a point besoin de nos jours de belles paroles, mais plutôt des actions concrètes pour tenter de combler son retard.

Graphique 4 :



Source : enquête terrain 2010

D'ailleurs, 91% des personnes interrogées jugent l'état de la voirie mauvais voir même très mauvais pour certains. Toutes les routes principales sont dégradées.

La dégradation de la voirie est accentuée par la conjugaison de plusieurs facteurs. Hormis l'eau, il faut noter que le manque de moyen de la municipalité et la carence de personnels employés sont fort contraignants. Cette situation met en relief l'échec d'une politique d'aménagement et d'urbanisation depuis la création de la ville. Elle ne facilite pas la gestion efficace des objectifs que se fixe la municipalité pour la promotion des services urbains. L'indigence en personnel qualifié et en matériel de fonctionnement rend illusoire

l'accomplissement de ces préoccupations que sont l'entretien de la voirie, la maîtrise des équipements marchands et l'amélioration des espaces socio-éducatifs et collectifs. En plus, la cogestion des 41 km de la voirie revêtue dont 31km, relève de la responsabilité de l'Etat et les 10km à la mairie constituent un frein terrible pour une politique cohérente d'entretien des routes en cas de conflit de compétence.

Le manque de canaux latéraux adéquats pour l'évacuation des eaux pluviales fait que l'eau reste pendant des jours sur la chaussée accentuant ainsi sa dégradation.

Par ailleurs, les routes dégradées martyrisent aussi bien les voitures que les conducteurs. Si ces derniers qui sont trop secoués par les trous souffrent de problème de dos, le reste de la population est exposé aux risques du paludisme car les routes gorgées d'eau sont des terrains de reproduction et de prolifération des moustiques (anophèles femelles).

Il est intéressant de se rendre compte que le mauvais état des routes a favorisé l'émergence d'une nouvelle classe de riche notamment les mécaniciens et les revendeurs de pièces détachées « le malheur des uns fait le bonheur des autres ».

Au total, il y'a une insatisfaction, et une insuffisance notoire en matière de voirie car tout le reste du réseau est constitué de voies non aménagées.

4.1.4 LES ROUTES NON AMENAGEES

Elles représentent plus de 80% de la voirie urbaine. Au fur et à mesure que l'on va vers la périphérie, leur densité augmente. On peut les considérer comme les routes périphériques. Elles sont concentrées à l'Est et au Sud-ouest et facilitent en quelques sortes l'accès dans ces zones qui ne sont desservies que par les routes bitumées.

Par ailleurs, ces routes sont peu usitées par les automobilistes et les transporteurs en commun. Elles ne sont pas véritablement des routes de production. Hormis les quartiers réguliers comme Boudody-Escale, ces routes constituent le maillage des quartiers spontanés. Elles marquent une certaine continuité du centre-ville.

Photo 7 : Un boulevard à Boucoute Sud



En saison des pluies, les flaques d'eau constituent le décor de ces routes non aménagées. Au risque de s'embourber, les taxis s'arrêtent sur la route bitumée quelque soit la distance qui sépare la maison du client à la route. Les moustiques vecteurs du paludisme prolifèrent et font de plus en plus de victimes. Et les crapauds, hôtes des eaux stagnantes font quotidiennement un tapage nocturne dans certains quartiers comme Santhiaba, Belfort de sorte que trouver le sommeil devient difficile. La dégradation de la voirie à Ziguinchor est inquiétante. Son mauvais état a fini de susciter l'indignation et la colère de la population. De nombreuses manifestations et des grèves ont été organisées par les transporteurs qui ont bénéficié du soutien de la population pour réclamer de bonnes routes. Il urge donc de construire de nouvelles routes pour atténuer les frustrations d'une population qui a beaucoup souffert d'un conflit armé.

Ainsi, l'émergence de nouveaux acteurs politiques, l'appartenance au nouveau maire de la ville au parti au pouvoir, le dynamisme de l'équipe municipale, toutes ces opportunités ont été saisies par ces acteurs pour tenter de satisfaire une vieille demande. Ceci par l'implantation d'infrastructures routières de qualité. Ces dernières sont un pilier principal du développement économique d'une ville. Elles favorisent les échanges au niveau local, national et international.

Un grand programme de construction, de reconstruction et d'entretien de la voirie urbaine qui a vu la participation de beaucoup d'acteurs vient d'être lancé.

En outre, l'implantation d'une usine de fabrication de pavés et le début de la construction de nouvelles routes en pavés suscite beaucoup d'espoir de la part de la population.

4.1.5 LA REHABILITATION ET LA CONSTRUCTION DU RESEAU ROUTIER (ROUTES EN PAVES)

Le XXI^{ème} siècle marqué par la libre circulation des personnes et des biens commande la mise en place d'un réseau de voirie performant qui confortera la ville de Ziguinchor dans ses relations avec son hinterland.

C'est ainsi que pour améliorer la desserte par des actions prioritaires, les autorités municipales ont développé des initiatives de partenariat avec les bailleurs de fonds, avec l'appui de l'Etat en amont.



Un vaste programme spécial de la voirie urbaine de Ziguinchor a été mis en œuvre. Il concerne certains axes du centre-ville et de la périphérie. Le programme de route par le pavage est exécuté par l'entreprise AREZKI financé par l'UE. Le projet qui a démarré depuis janvier 2010 et doit durer 30 mois génère près de 3000 emplois.

La tranche initiale concerne 11 km de routes réparties sur plusieurs axes : cimetière mixte-marché Banéto (Kandé Sibinck)-mosquée, jonction axe 1 et 2, Carrefour Banéto-Haute

tension, marché foral-boulevard 54m, Ecole David Carvalho-Grand Pont de Lyndiane. Le programme sera étendu sur 8 km pour un montant de 5 milliards de francs CFA de l'UE.

Ainsi, le chef de délégation de l'UE au Sénégal Mr HERVIO a rappelé au cours de sa visite des chantiers routiers et de l'usine de fabrication des pavés installée à Bourofaye (10 km de Ziguinchor) que « la ville de Ziguinchor fait partie des pôles prioritaires de l'intervention de l'UE ».

Le programme de voirie à haute intensité de main-d'œuvre concerne la ville de Dakar et de Ziguinchor, financé par le 9^e FED, pour un coup de 18 milliards de francs CFA. Il a pour but la lutte contre l'immigration clandestine par la création d'emploi, le développement et l'amélioration de la mobilité urbaine : l'accessibilité des quartiers périphériques. Le volet assainissement est pris en compte en édifiant des canaux latéraux pour l'évacuation des eaux pluviales.

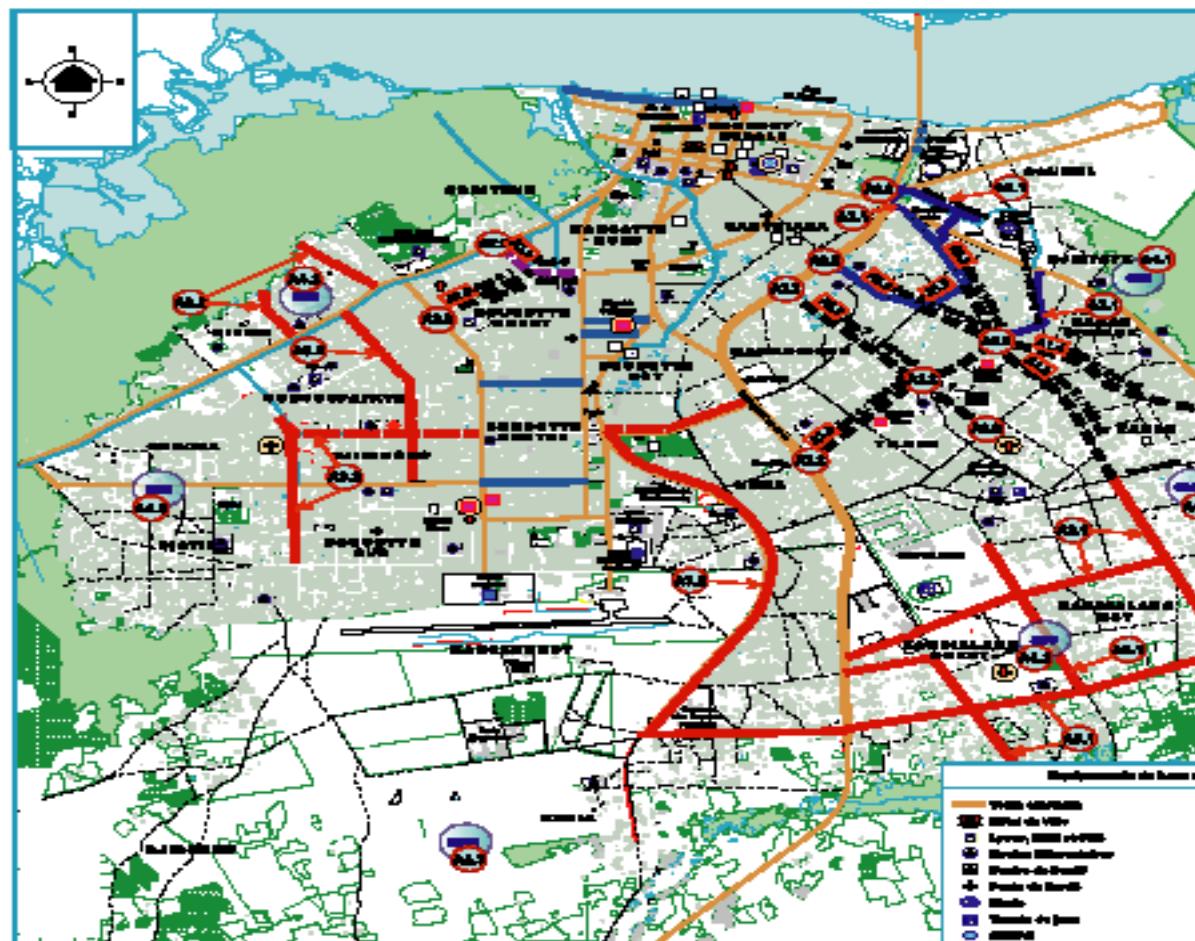
Cette volonté politique des acteurs locaux à doter de la ville de nouvelles infrastructures routières de qualités va dans le cadre d'atteindre les Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD) pour l'horizon 2015.

Cependant, le financement de ces programmes soulève souvent la question de la bonne gouvernance. En effet, le concept de « bonne gouvernance » est la manière dont les ressources financières sont gérées par les autorités locales. Ces derniers sont souvent accusés de mal gouvernance. Ce qui justifie en 2006, le blocage du financement d'un programme de reconstruction et d'adjonction de plusieurs routes de la ville que devaient financer Maryland (USA), partenaire de la mairie.

Seulement, les Américains ont pour devise : "Trade not aid ", c'est-à-dire le commerce et non l'aide ; d'où une attitude réservée de la part de certains observateurs vis-à-vis du projet.

Au total, « une dizaine de projets sont en cours ou prévus », souligne le maire adjoint chargé des grands travaux, de l'assainissement et des espaces verts Samba GAKOU.

Ainsi, la carte ci-dessous met en relief une bonne partie des infrastructures et services de la ville de Ziguinchor. Mais, ce que nous voulons le plus montrer dans le cadre de notre étude c'est bien les zones de réhabilitation et de construction de routes.



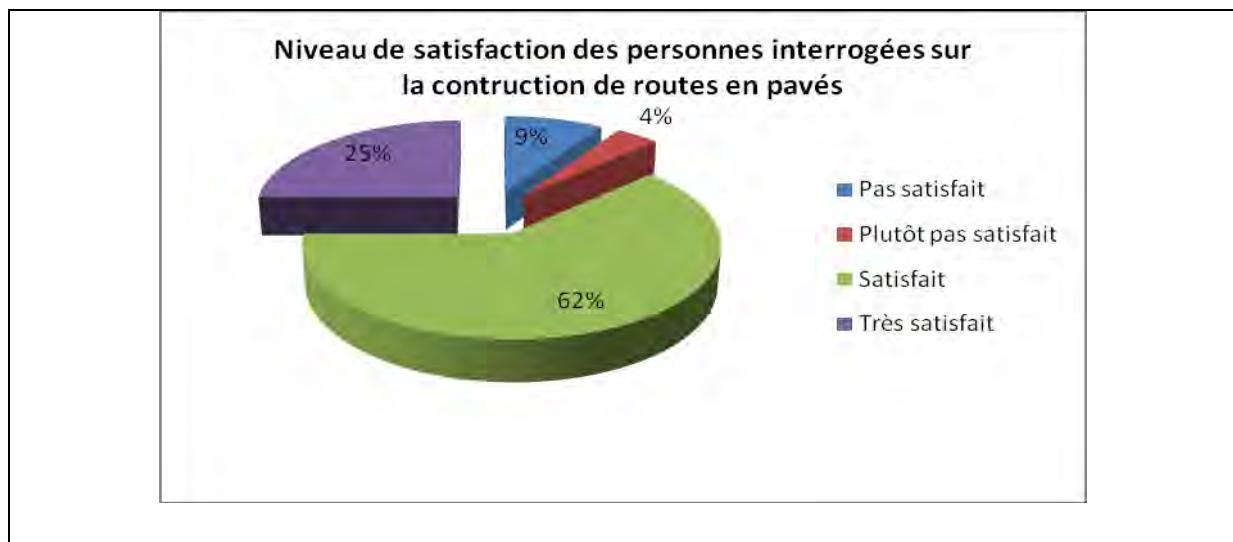
CONTRAT DE VILLE DE ZIGUINCHOR

Les travaux qui semblent attirer l'attention du visiteur, sont sans nul doute, ceux ayant trait à la voirie, et ils sont nombreux en cours d'exécution. Les quartiers aux rues principales jadis impraticables comme Kandé Sibinck, Tilène, Santhiaba, Kadior en sont les grands bénéficiaires. Notamment la rue qui va de la place Aline Sitoé Diatta, située à l'entrée de la ville de Ziguinchor en venant de Dakar, jusqu'à l'église de Tilène et même le quartier d'Alwar, en passant par le quartier de Kandé Sibinck. « Le dallage est accompagné de l'assainissement et il est également prévu de l'éclairage public » noté M GAKOU. Une autre rue quitte le boulevard 54m et longe le marché Tilène avant de se croiser avec la première à Kandé Sibinck (voire photo 6). Elle est en 2x2 voies avec des trottoirs et surtout une canalisation centrale. En effet, sur certaines rues comme Boucotte Centre, la canalisation est déjà réalisée et il ne reste que le pavé central.

Ces travaux font revivre Kandé Sibinck devenu un carrefour puisque plusieurs routes s'y croisent. On y trouve un rond-point où se croisent toutes les rues de la zone. Il est prévu également à la clé une grande station. Au total pour ce premier programme, 13km de rues seront faits en pavé. Selon EGYIR J. superviseur des travaux, « actuellement, 8,5 km sont réalisés pour un coup de 3milliards 500millions ». Il ajoute que « la construction d'une route en pavé coute moins chère que celle bitumée, même si elle n'est pas assez confortable. L'avantage avec les routes en pavés est qu'on peut à tout moment faire des réparations ».

A terme, la ville bénéficiera d'une vingtaine de km non sans préciser que ces travaux s'inscrivent dans le cadre du Preco 1, financement Banque Mondiale et de l'Agence de Développement Municipal (ADM) que le chef de l'Etat a bien voulu accorder à la ville de Pikine et de Ziguinchor. GAKOU S. explique que « si toutes ces rues sont faites en pavés, c'est parce que Ziguinchor est implanté dans une marre, c'est pourquoi notre choix est porté sur les pavés à la place du goudron ».

Graphique 5 :



Source : enquête terrain 2010

Le niveau de satisfaction de la population varie en fonction des quartiers où nous avons menés nos enquêtes. 62% des enquêtés se disent satisfait des travaux de construction de routes en pavés. Elles rendent beaucoup plus accessible certains quartiers longtemps exclus du réseau de transport urbain. Les populations de ces quartiers sont pour la majorité très satisfaites et représentent 25%.

Alors que 4% de la population sont plutôt pas satisfaits et 9% ne sont pas satisfaits des travaux. Si certains déplorent la qualité même de ces routes qui présentent déjà des signes de dégradation sous l'effet de la pluie, d'autres par contre sentent leurs quartiers oubliés ou regrettent le fait que ces travaux ne concernent seulement les routes secondaires.

4.1.6 LA REHABILITATION DU POINT EMILE BADIANE

Le pont Emile Badiane sur le fleuve Casamance, est le plus long du Sénégal (640m). Il porte le nom d'une grande figure de l'histoire casamançaise. Situé au Nord-est de la ville, ce pont joue un rôle important dans le trafic routier au niveau régional, mais aussi suprarégional dans le cadre des relations d'échanges.

Cependant, cette infrastructure qui constitue le trait d'union entre la ville et le reste du Sénégal est en état de dégradation très avancé. C'est pourquoi, les autorités locales ont pris la décision d'interdire le croisement de deux camions gros porteurs dans le pont.

Ceci pour éviter une deuxième catastrophe après celle du bateau le Diola qu'on se le rappel à fait plus de 2000 morts.

La question du pont dépasse les compétences de la collectivité locale et devient une affaire de l'État. Ainsi, annoncé à plusieurs reprises par les autorités politiques, le démarrage des travaux de réhabilitation du pont est toujours à l'état de projet. L'intervention de l'entreprise Eiffage n'a suffi pour atténuer l'indignation des usagers et les risques que présente ce pont.

TROISIEME PARTIE

LA VILLE DE ZIGUINCHOR
DANS L'ESPACE REGIONAL
ET SOUS-REGIONAL

CHAPITRE I: LES RELATIONS VILLE-CAMPAGNE

La question des relations ville-campagne implique une investigation reposant sur une connaissance parallèle des mutations urbaines et des mutations rurales (au plan des représentations comme à celui des faits). « L'idée de ce qui est la relation ville-campagne est une véritable boîte noire marquée par l'évolution des idéologies, en particulier des idéologies anti-urbaines dont l'influence est dominante »MATHIEU N. 2004.

Les campagnes et les villes sont antagonistes et complémentaires, leur rapprochement de fait prend de sens, note FROIDEFOND D. 2000. Autrefois très différenciés, les territoires urbains et ruraux connaissent aujourd'hui une véritable interpénétration géographique, économique, sociologique, de multiples échanges quotidiens, des évolutions de population, de mode de vie qui estompent les différences et provoquent une interdépendance de plus en plus forte entre ces espaces de vie. Les nouveaux enjeux de développement qui apparaissent laissent à penser qu'il est nécessaire de raisonner sur des espaces complémentaires. Or, qui dit relation, dit forcément flux, échange ou rapport entre deux objets suffisamment distincts pour que la relation se fasse.

La relation ville-campagne est pensée comme une relation fonctionnelle avec une hiérarchisation de l'affectation des usages du sol (du centre-ville au « rural profond », en passant par le périurbain), et comme un ensemble de flux d'individus et de capitaux qui s'ancrent (temporairement) dans les localisations industrielles et tertiaires et surtout dans la localisation des logements permanents ou secondaires : flux de travail entre espaces d'emploi et espaces résidentiels, flux de récréation entre résidences principales et secondaires, entre lieux contraints et lieux « libres » des vacances. On comprend pourquoi ce modèle signe la fin de la distinction entre ville et campagnes, réduit le contenu même de la relation qui ne se décline plus que par le terme d'étalement urbain, de « ville rétrécie », de périurbanisation et donc par la « consommation », « l'absorption », « l'intégration » de la campagne dans la ville. Deux entités que la tradition veut distinctes, mais que les évolutions sociales, économiques, professionnelles récentes tendent à rapprocher : d'absorption en périurbanisation, la distinction s'efface.

5.1 LES MUTATIONS SPATIALES

Au fur et à mesure que l'on quitte le centre-ville vers la périphérie, la morphologie urbaine change. Le nombre d'infrastructures socio-économiques diminuent. On est dans les quartiers périphériques situés au sud de la ville : Kénia Diabir, Kandialang Ouest. Vu les espaces non habités dans ces quartiers transformés en champs de maïs, de mil, de patate ou d'arachide, on se croirait déjà en milieu rural. Le long de la route de Kénia, la présence de poteaux électriques nous montre qu'on est toujours dans la ville. Soudain, un boulevard perpendiculaire à la nôtre de direction Est-Ouest marque la limite de la ville. L'électrification et le lotissement s'arrêtent là. Ainsi à quelque vingt mètres après le boulevard, se trouve un autre habitat différent de celui de la ville : c'est l'espace rural ou périurbain, l'espace conflictuel entre la ville de Ziguinchor et la Communauté Rurale de Niaguis. Il s'agit du territoire du village de Boucotte Mancagne.

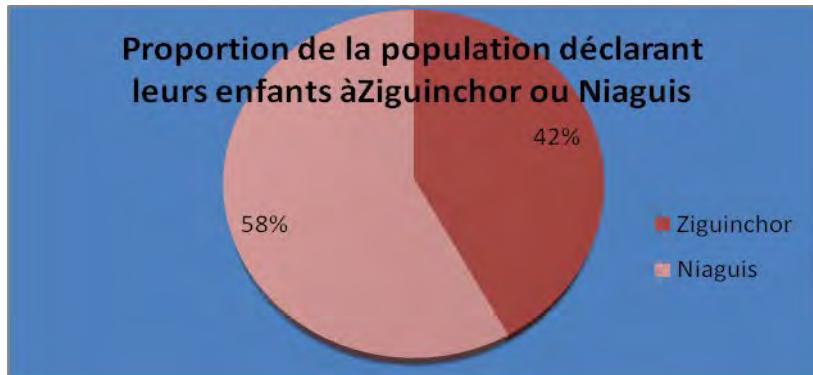
Alors que dans la partie Sud-est le long du boulevard des 54m, et à l'Ouest de la ville, le prolongement du marigot de Boutoute et de Djibélor (voir carte 13) marque la limite de la ville. Ainsi, à quelque 800m, on aperçoit de part et d'autre les villages de Kantène et de Djibélor. Ici, on a un habitat aligné. Les maisons sont soit en dur ou semi-dur. Elles appartiennent à des personnes travaillant ou ayant travaillé ailleurs qu'au village. Les maisons en paille se font de plus en plus rares. On aperçoit à la sortie du quartier Kénia dans les terrains nus des plaques immatriculées portant le nom du propriétaire. Ici presque tous les terrains sont vendus. L'espace n'est pas aménagés ni lotit. L'eau et l'électricité sont absentes.

5.2 LES RELATIONS ENTRE LA VILLE ET LES VILLAGES ENVIRONNANTS DE LA C.R DE NIAGUIS

Les populations des villages environnants en voulant éviter la ville créent la ville. La montée des prix se fait à une vitesse vertigineuse. Elle dépend des besoins, de la demande mais aussi de la spéculation. Le prix du terrain est multiplié par 5. Au fur et à mesure que la ville tentaculaire se développe, le prix des terrains augmente dans les villages de plus en plus urbanisés. On arrive à une distorsion inquiétante entre la plus-value des terrains ruraux et celles des zones dont on peut prévoir l'urbanisation dans un délai plus ou moins long. Ce phénomène se produit dans tous les pays qui connaissent une croissance fulgurante de leurs populations. Selon le chef du village de Djibélor, « les champs du village sont dans les mains des étrangers c'est-à-dire des non autochtones. Je compte mener un recensement pour vérifier

leur légalité ». Il reconnaît l'avancée à pas de géant de la ville qui menace d'absorber son village. Cependant, plusieurs facteurs déterminent le choix du lieu de déclaration de naissance des enfants de ces différents villages comme on peut le voir dans ce graphique.

Graphique 7 :



Source : Enquête de terrain, 2010

Les populations des villages de Djibélor, Kantène, Boucotte Mancagne, Boutoute, Bourofaye, Baraf pour ne citer que celles-ci, entretiennent des relations étroites avec la ville de Ziguinchor. 42% des personnes interrogées déclarent leurs enfants à Ziguinchor. La principale raison avancée est celui de la distance. Selon Ibrahima Diédhioù un habitant de Boucotte Mancagne, « j'éprouve beaucoup de difficultés pour me rendre à Niaguis en cas de besoins d'extrait de naissance. Dix à quinze kilomètres nous séparent de Niaguis, les frais de transport ont augmenté, alors qu'il me faut moins de 30mn et même à pied pour arriver à la mairie de Ziguinchor. Voilà pourquoi je n'ai déclaré aucun de mes cinq enfants à Niaguis ».

Pour Mamadou Touré ancien gardien de Robert Sagna, « moi je suis né à Ziguinchor, nous faisons tout à Ziguinchor, donc je ne vois pas pourquoi aller déclarer mes enfants à Niaguis. D'ailleurs, nous, nous sommes dans la commune de Ziguinchor, il y a que l'électricité et l'eau potable qui nous manque, sinon on a rien à envier à ceux de la ville ».

En effet, ils sont nombreux à penser comme lui. Les habitants des villages proches de Kénia surtout se considèrent comme appartenant à la commune qu'à la communauté rurale de Niaguis. Pour preuve, certains n'hésitent pas à brandir leurs papiers d'achat du terrain où l'on peut voir et la signature du chef de quartier de Kénia, et le cachet de la mairie.

Selon Ousmane Badji, adjoint au chef de l'urbanisme « ces villages environnants étaient les champs des populations des quartiers périphériques mais aussi des citadins. Donc par ignorance des limites de la ville, elles peuvent toujours se considérer comme appartenant à la

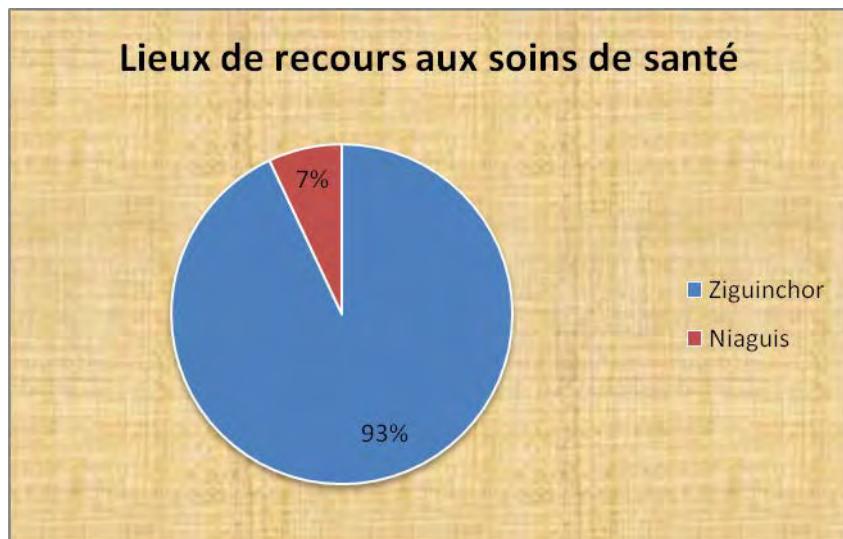
commune ». Il ajoute « si elles payaient les impôts elles allaient savoir si elles sont de Niaguis ou de Ziguinchor ».

Cependant, il faut noter que cet état de fait constitue un manque à gagner pour la collectivité de Niaguis. Ceci, par le fait que la fabrication des actes de naissance est un des principales ressources de ces collectivités souvent confrontées à des problèmes de moyens financiers pour subvenir à leurs besoins.

Par ailleurs, le manque d'infrastructures scolaires jusqu'à une période récente fait que beaucoup de ménages inscrivent leurs enfants dans les établissements de la ville Kénia, Diabir, Kandialang Ouest, Lyndiane, Colobane.

Cependant, d'après un élus local de Niaguis « nous sommes incompétents face à l'avancée de la ville. Dans le cadre de l'élaboration de certains projets de la mairie dans notre territoire on est souvent impliqué dans la prise des décisions ». D'ailleurs, pour tenter d'y remédier, la collectivité de Niaguis s'est engagée à construire des écoles de proximité pour non seulement contraindre l'avancée de la ville, mais aussi marquer ses limites. Voilà pourquoi une école primaire est implantée depuis maintenant deux ans à Djibélor et une autre de deux classes est actuellement en cours de finition à Boucotte Mancagne. D'ailleurs, une campagne d'information et de recensement des enfants en âge d'aller à l'école est lancée par les parents d'élèves de ce village.

Graphiques 8 :



Sources : Enquête de terrain, 2010

Le manque d'infrastructures sanitaires est le commun de tous ces villages cités précédemment et de la petite ville de Niaguis. « Une ville se situe à un niveau supérieur par rapport à une autre parce qu'elle lui sert des services rares, lui donne des ordres ou lui sert de relais »¹⁹ DIOP A. 2003. La commune de Ziguinchor constitue le principal lieu de recours aux soins de santé pour les populations de ces localités. On note un poste de santé à Mandina Mancagne et à Djibélor. Ces structures manquent de tout. Voilà pourquoi seul 7% de la population locale se font consulter dans ces structures. Le manque d'équipements et d'un personnel qualifié font que 93% de population font recours aux structures sanitaires de la commune (Kénia, Boudody Escale), plus équipées. Ces ménages qui ont pour la majorité l'agriculture comme source de revenus ont souvent des difficultés pour accéder dans les grandes structures sanitaires comme l'hôpital régional. Toutes les femmes de ces villages accouchent à Ziguinchor. Une raison de plus pour beaucoup de chefs de famille qui déclarent leurs enfants à Ziguinchor.

Par ailleurs, tous les produits agricoles (concombres, bissapes, arachides, noix d'acajou...) récoltés dans ces villages sont vendus soit sur place soit aux marchés de Tilène, de Boucotte Est et Centre à Ziguinchor au détriment de la petite ville de Niaguis. Les femmes commerçantes qui viennent quotidiennement en ville achètent au retour des produits manufacturés.

Les mutations sociales sont importantes. On retrouve les mêmes comportements en milieu périurbain que dans les villages environnants. Ce sont les mêmes plats qui sont préparés en ville qu'on y retrouve. Dans un autre aspect, il n'est pas surprenant de voir des jeunes de ces villages venir danser dans les boîtes de nuit de Ziguinchor et rentrer. Ces derniers s'habillent de la même manière que ceux de la ville. D'ailleurs, beaucoup d'entre eux sont nés en ville.

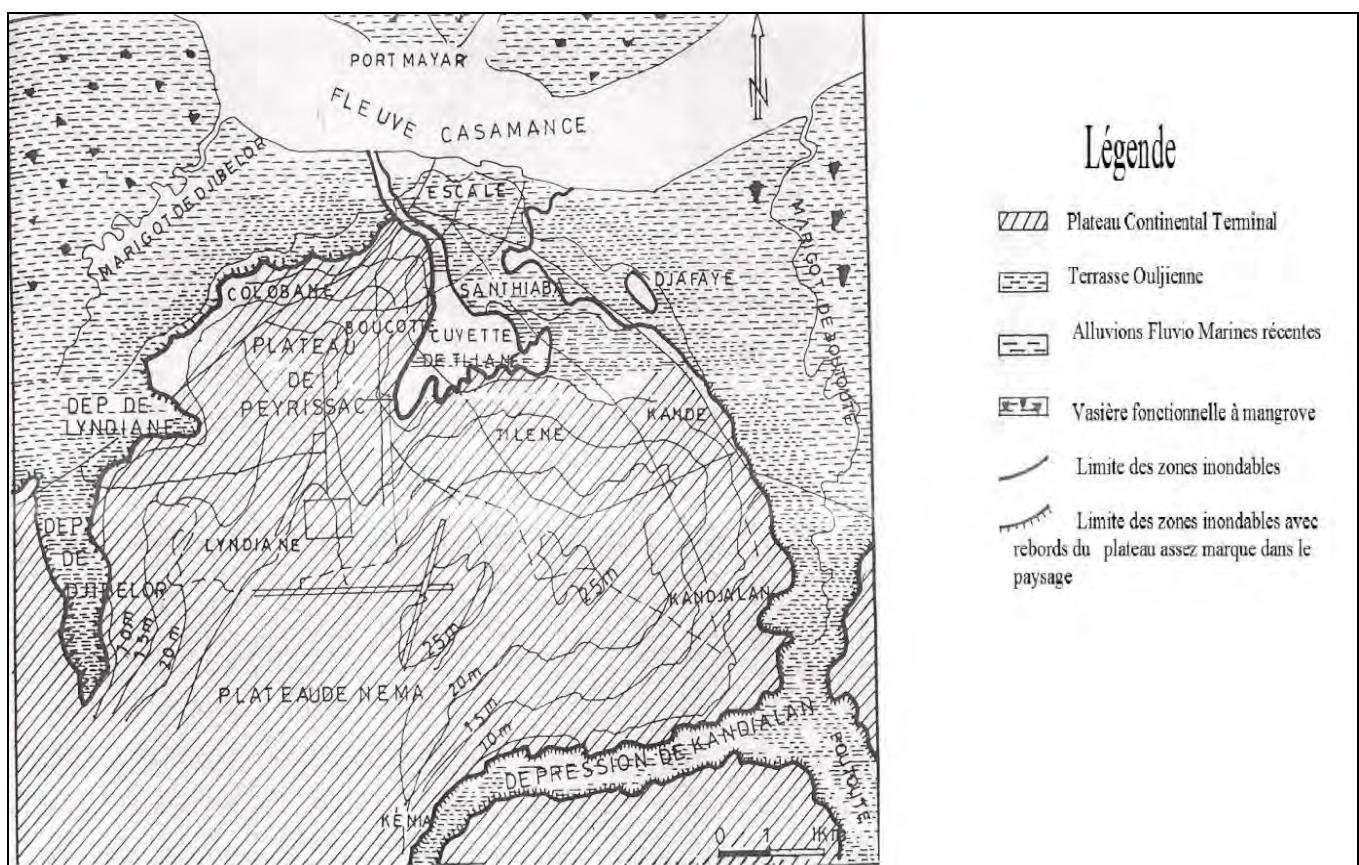
Sur le plan sportif communément appelé "navétane", nombreux sont les jeunes de la ville qui viennent monnayer leur talent au village et vis-versa. D'ailleurs, l'ex entraîneur de l'ASC Kénia quartier de la ville est un habitant du village de Boucotte Mancagne situé dans la Communauté Rurale de Niaguis. Ce qui montre la complexité des relations de sociabilités entre la ville et la campagne.

¹⁹ DIOP A., 2003, Ville et aménagement du territoire au Sénégal

5.3 LES LIMITES D'EXTENSION DE LA VILLE

Les contraintes physiques constituent le principal obstacle de l'extension de la ville de Ziguinchor. Limitée comme nous le montre la carte à l'Est par le marigot de Boutoute, à l'Ouest par le marigot de Djibélor et au Nord par le fleuve Casamance, la ville ne peut s'étendre que vers le Sud c'est-à-dire vers le plateau de Néma qui constitue aujourd'hui la zone d'extension mais aussi de conflit entre la commune de Ziguinchor et la communauté rurale de Niaguis.

Carte 12 : limites d'extension de la ville



Source : Bruneau, J.C, 1979

D'ailleurs, la zone de croissance de la ville s'illustre bien dans la carte ci-dessus. Cette zone fait de nos jours l'objet d'une convoitise très importante de la part de la population.



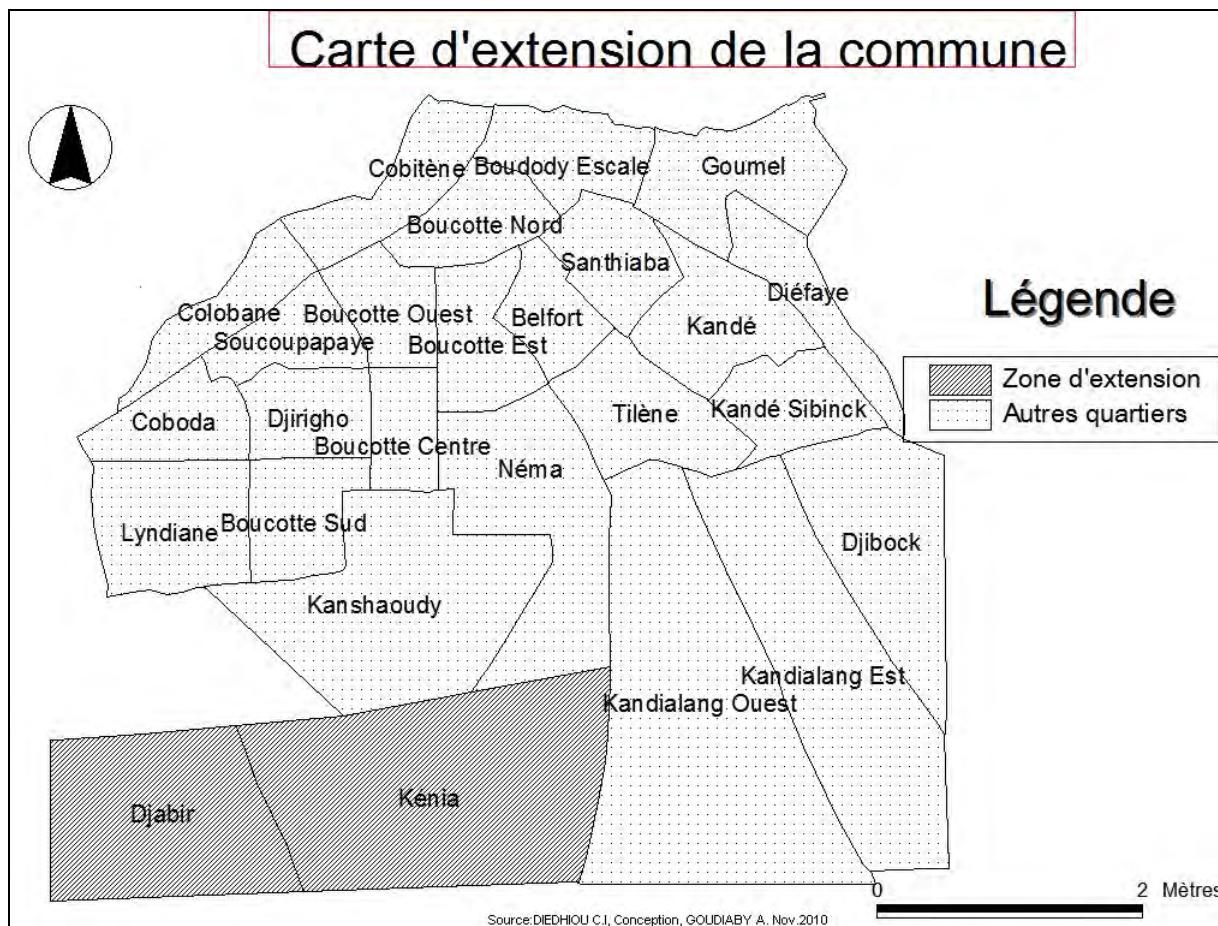
Photo 9: La dépression de Kandialang, limite entre la ville à gauche et le village de Kantène

Le déficit pluviométrique noté ces dernières décennies fait que l'habitat et la forêt réduisent de plus en plus les espaces cultivables. L'occupation de la zone marécageuse fait que des inondations sont souvent notées dans beaucoup de quartiers de la ville. La photo met également en relief l'importance accordée à la culture du riz dans la verte Casamance. Le Sénégal importe environ 750000 tonnes de riz /an. Il est important de développer, de moderniser cette activité dans la vallée du fleuve et en Casamance dit « le grenier du Sénégal » pour atténuer le coût des importations et assurer notre autosuffisance alimentaire. Contrairement à la vallée du fleuve Sénégal où on exploite de grandes surfaces (Grands Périmètres Irrigués), avec des techniques modernes, ici, elle est toujours à l'état traditionnel. Le développement de l'agriculture irriguée permettra d'avoir une double culture (saison des pluies et saison sèche). Ce qui permettra aussi non seulement l'accroissement de la production alimentaire, mais aussi l'augmentation des revenus de l'agriculture, de lutter contre la pauvreté et l'expansion des déserts dans d'autres zones.

5.4 LA ZONE D'EXTENSION DE LA VILLE ET LES ENJEUX FONCIERS

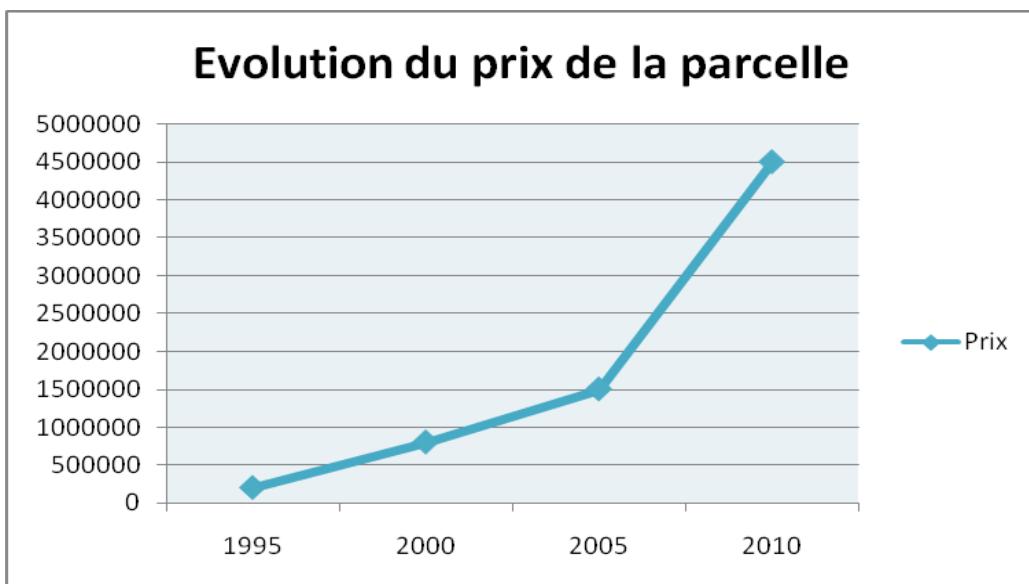
Le sud reste la zone d'extension de la ville de Ziguinchor. Cette zone comme nous le montre la carte est située dans les quartiers Kénia et Diabir. Les conditions physiques sont favorables pour accueillir un habitat moderne et des infrastructures de qualités à haute dimension.

Carte13 : Zone d'extension de la ville



L'implantation du Centre Universitaire Régionale dans cette partie de la ville a fortement favorisé son émergence. Aujourd'hui trouver une parcelle aux alentours de cette infrastructure relève d'un véritable parcours du combattant. Cet état de fait a entraîné une flambée des prix qui sont passés du simple au double comme nous le montre le graphique 6. Les propriétaires terriens qui sont dans l'incapacité de mettre en valeur leurs terres les vendent à toute personne ayant les moyens financiers et aux sociétés privées.

Graphique 6



Source : Enquête de terrain, 2010

Le prix de la parcelle de 300m² qui coutait environ 200000 f CFA en 1995, est passé à 800000f CFA en 2000, puis à environ 1500000 FCFA, a atteint aujourd’hui un niveau jamais égalé. IL tourne de nos jours autour de 4,5 millions f CFA selon Ousmane BADJI Adjoint Chef de la direction de l’urbanisme de Ziguinchor et le chef du quartier de Kénia. La demande de plus en plus croissante suit également le rythme d’évolution des prix comme on peut le voir sur le graphique ci-dessus. D’ailleurs, il n’est pas donné à n’importe qui d’acheter ici une parcelle.

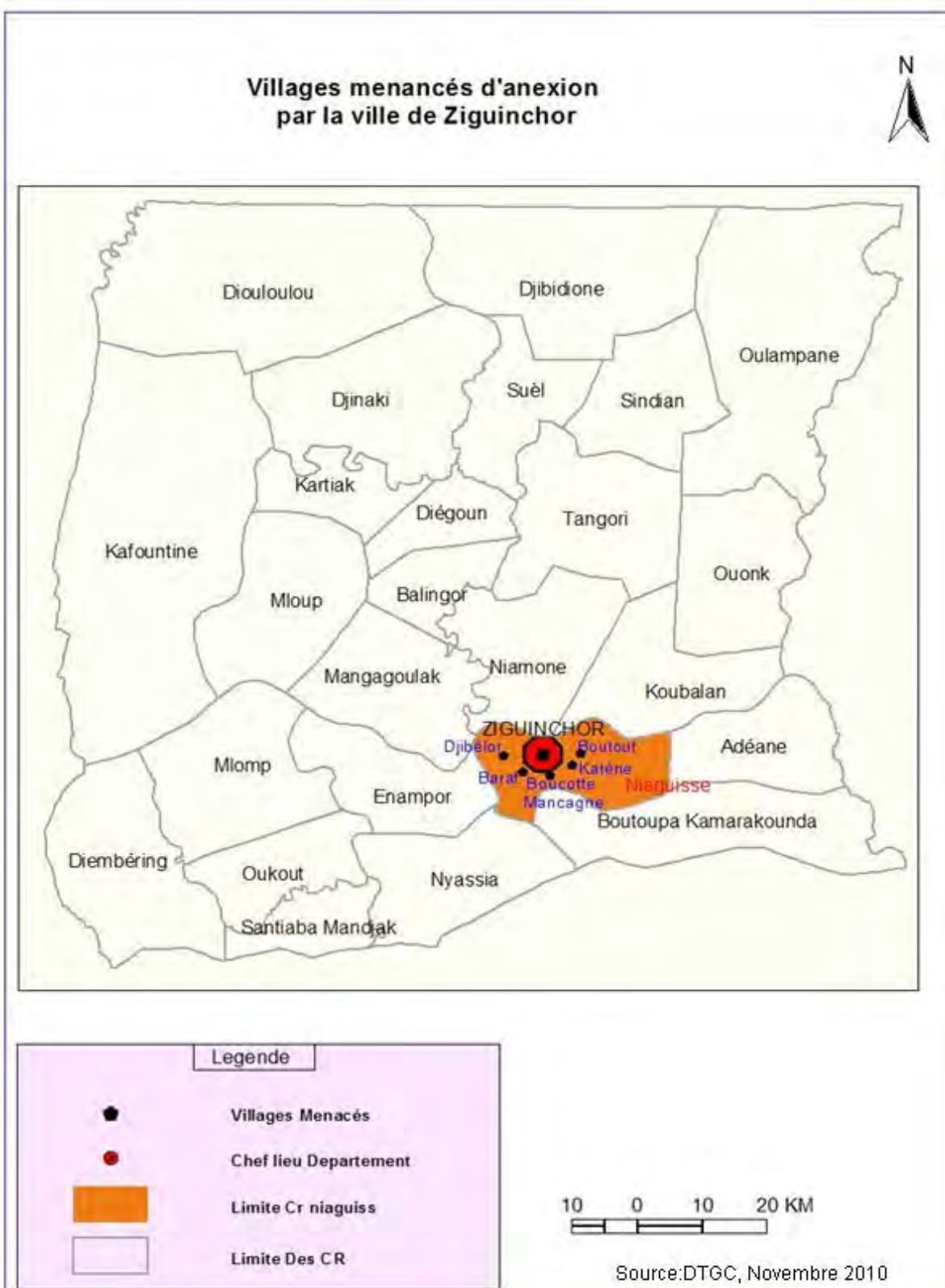
Par ailleurs, la loi sur le domaine national de 1964 déclare que l’Etat est le seul propriétaire de toute la terre nationale. Dans la vallée du fleuve Sénégal, elle a changé les formes d’appropriation de la terre car selon elle, la terre doit être donnée aux gens qui ont les moyens de la mettre en valeur. Toujours dans la même perspective, une autre loi a été promulguée par l’Etat en 1972 portant sur les Communautés Rurales. Elle donne à ces dernières le droit d’affectation et de désaffectation de la terre. Voilà pourquoi ici les propriétaires terriens qui sentent l’arrivée de l’Etat mettent en valeur ou vendent leurs terres pour ne pas les perdre au profit de l’Etat. La mise en place de ces lois a bouleversé le système traditionnel d’appropriation et par conséquent a des conséquences sur le foncier. Ces lois semblent réduire le pouvoir des chefs coutumiers et cela leur paraît inacceptable. Si la situation d’insécurité a longtemps entravé le développement de cette partie de la ville, l’accalmie notée depuis un certain temps lui donne une nouvelle dynamique spatiale. L’implantation de l’université a

beaucoup influé sur le prix de la parcelle. Les enjeux sociaux et économiques expliquent d'une part l'évolution du bâti. De belles maisons surtout en hauteur sortent de terre. Par ailleurs, certaines zones de Boucotte Mancagne, de Kantène et d'autres parties sont considérées comme zone d'extension de la ville. Mais, comme nous allons le voir plus tard, cette zone appartient à la Communauté Rurale de Niaguis.

5.5 LES PROBLEMES SPATIAUX DE LA CROISSANCE URBAINE

Le développement spontané des villes et les ruées vers les mêmes lieux de foules sans cesse plus nombreuses ont souvent aboutis à la création de véritables monstres. Monstres, certaines le sont par leur énormité même génératrice d'insolubles problèmes ; d'autres, par leur spécialisation outrancière, telles ces villes nées de la mine et vivant pour la mine dans un cadre parfois infernal ; presque toutes ; petites ou grandes ; souffrent de l'absence d'organisation que leur a valu la croissance anarchique. Pour une ville qui grandit, la première difficulté est d'ajuster ses limites administratives à l'ampleur de la croissance démographique et spatiale. Les grandes villes rencontrent souvent une opposition farouche de la part des communes ou communautés rurales limitrophes qui refusent de se laisser absorber. « New-York n'a annexé aucun territoire depuis plus de 40 ans ; Philadelphie ne s'est étendu que d'un quart (1/4) de kilomètre carré depuis 1854 ... »GEORGE PIERRE, 1974. Pourtant, quelques villes ont plus de chance et réussissent à obtenir une transformation de leurs limites traditionnelles : « Sydney a englobé huit communes suburbaines industrielles en 1948 ; en Inde, la surface de Bombay qui n'avait augmenté lentement entre 1872 et 1949 a brusquement été multipliée par 4,2 et atteint maintenant 240 km² avec la réalisation du « Grand Bombay ». Un décret du 18 août 1960 a fait passer le territoire de la ville de Moscou de 356,4 à 875 km², englobant cinq villes voisines GARNIER J-B, CHABOT G, 1963 ».Ainsi, la commune de Ziguinchor à l'image de beaucoup de communes Sénégalaïses telles que Mbour, Rufisque, Saint Louis, etc., est confrontée à un problème d'espace. En l'espace d'une quarantaine d'années, ses limites traditionnelles ont été multipliées par quatre. Celles décrétées en 1972, 3400 ha et en 2004, 4450 ha sont aujourd'hui franchies. Seule une volonté politique du chef de l'Etat peut à partir d'un décret présidentiel étendre les limites actuelles de la commune comme il l'a récemment fait pour Tivaouane élargit de 7000 ha. Comme nous l'a montre la carte 13, l'étalement de la ville fait qu'elle empiète sur l'espace de la Communauté Rurale de Niaguis. Ceci n'est pas sans conséquences. De nombreux villages environnants sont menacés d'annexions.

Carte14 :



Source : DTGC, novembre 2010

Les relations ville-campagne sont soumises à des changements et des transformations qui affectent non seulement la nature mais aussi la vie de l'homme tant en campagne qu'en ville. Dans le cadre de notre étude, les forces dynamiques qui agissent en ville sont entre autres l'extension spatiale de la ville avec un front unique d'urbanisme et l'intensification de l'intégration de l'espace rural dans l'espace urbain.

Les conséquences sur le plan politique, social et culturel sont les conflits fonciers entre ruraux et urbains, l'intensification de l'influence culturelle des villes sur les campagnes mais surtout l'intégration des villages dans la commune.

La ville empiète de nos jours sur le territoire de la Communauté Rurale de Niaguis. Les villages de Boucotte Mancagne, Kantène, Djibélor, Baraf et de Boutoute sont les plus menacés par l'étalement de la ville. Ils seront dans un futur proche phagocytés par la ville qui ne cesse de s'agrandir. D'ailleurs, en plus de ces derniers, celui de Bourofaye, de Boulome et de Bankouwouleng seront annexés par la commune. Il ne reste qu'un décret présidentiel pour que ces territoires reviennent à la commune. D'ailleurs c'est dans ces villages situés au sud de la ville qu'est prévue la Zone d'Aménagement Concertée (ZAC). En plus de la l'implantation de l'usine de fabrication de pavés à Bourofaye, il est prévu également, dans cette partie une zone frange industrielle selon l'actuel ministre des Mines, de l'Industrie, et des Pme, maire de Ziguinchor BALDE A.

CHAPITRE II : LA PLACE DE LA VILLE DANS L'INTEGRATION SOUS-REGIONALE

Alors que le contexte mondial permet d'observer en Chine, en Inde, aux USA et dans l'UE, une adoption de stratégies spatiales dans de grands ensembles souligne Alvergne 2008 ; il est constaté en Afrique l'échec de politiques publiques qui souffrent de leur propre ignorance du territoire. Ainsi bénéficiera l'Afrique de l'appui de l'UE et de la Banque mondiale, à l'instar de toutes les communautés, pour intégrer la dimension territoriale afin qu'elle soit à même de résorber les disparités spatiales de ces espaces d'intégration. Dès lors, l'aménagement du territoire se signale comme une « voie d'expression populaire », tout comme la démocratie. L'objectif majeur des politiques d'aménagement est de rééquilibrer l'espace, de réduire la littoralisation et la macrocéphalie. Par conséquent, l'aménagement du territoire se présente plus comme qu'un outil qu'un enjeu politique. En ce sens, les acteurs doivent être imprégnés comme culture. Parlant d'eux, il est bon de signaler l'intervention et l'émergence de nouveaux acteurs suite à la mise en place par les Etats du processus de décentralisation.

Les nouvelles échelles offertes par le NEPAD permettent à des échelons inférieurs de mieux décliner la politique publique du mondial au local.

Ainsi face à ces observations, de nouveaux objectifs se déclinent dans la perception des politiques territoriales à travers différents domaines tels que le rôle des infrastructures, la notion de collectif et d'espaces publics, la prise en compte de nouvelles formes de peuplement et de mobilité. Ces politiques s'orientent désormais de plus en plus vers une dimension sous-régionale. Les prises de connaissances nouvelles et différenciées ont permis aux décideurs de se rendre compte que tous les territoires offrent des potentialités qu'il faut valoriser pour faire face aux défis lancés par les territoires.

5.6 CONSTRUCTION DU TERRITOIRE : EQUIPEMENTS ET INSTITUTIONS

5.6 1 INVESTIR DANS LES EQUIPEMENTS

Le potentiel de développement des territoires dépend de deux facteurs. Le premier regroupe le contexte institutionnel, la politique économique de l'Etat et des instances infranationales et les orientations relatives à l'attractivité du pays.

Le second concerne l'offre d'infrastructures, la fiscalité et les charges sociales. Si pour les uns il faut mettre l'accent sur les équipements d'autres privilégient les institutions.

Le NEPAD qui résulte de la fusion de trois plans de quatre chefs d'Etat, prône les infrastructures et la bonne gouvernance et envisage des projets ambitieux.

Le NEPAD selon ALVERGNE C. 2008, comporte deux orientations :

L'Afrique doit être équipée en infrastructures de base et un bon nombre d'entre elles doivent être sur une base régionale pour augmenter leur efficacité. Cette vision est contestable et contestée car, disent d'autres, le plan Marshall n'a pas produit les mêmes effets partout en Europe et les pays concernés avaient déjà fait leurs preuves sur le plan économique.

Parmi les projets du NEPAD, on note :

Un projet routier :

- Le désenclavement des pays sahéliens par une route transe-sahélienne Dakar-Ndjamena 4460 km ;
- Une transe-côtière Mauritanie Nigéria pour favoriser l'intégration ;

Projet maritime :

- Le renforcement des ports de Dakar et d'Abidjan

Projet aéroportuaire :

- La sécurité des aéroports

Projet énergétique :

- Connexion énergétique intra-régionales avec la création d'un gazoduc ouest africain et du West power pool.

Projet assainissement eau :

- Aménagement du bassin du fleuve Niger et l'établissement d'un plan intégré des ressources en eaux.

Projet télécommunication :

- Pour l'instant pas de projet d'envergure pour combler le « fossé numérique » qui caractérise l'Afrique.

5.6.2 METTRE EN PLACE DES INSTITUTIONS

Le lien entre infrastructures et développement est complexe. A certaine période c'est le renforcement institutionnel qui est privilégié, à d'autre la construction d'infrastructures.

Aujourd'hui le NEPAD, à l'image de notre sujet, a remis les infrastructures au centre des priorités. L'intervention du secteur privé est nécessaire pour rentabiliser et pérenniser les investissements pour le long terme.

5.7 POLARISATION DE CERTAINES INFRASTRUCTURES DE LA VILLE DE ZIGUINCHOR DANS LA SOUS-REGION

Le niveau d'équipement a une importance considérable sur l'animation de l'espace. Une ville polarise un arrière pays ou l'intérieur du pays grâce aux infrastructures et aux services qu'elle est capable d'offrir.

Ainsi, la ville de Ziguinchor est dotée d'un certain nombre d'infrastructures à dimension sous-régionale qui polarisent l'espace sous-régional. Il s'agit entre autres de l'Université Catholique d'Afrique de l'Ouest (UCAO), de la Gare Routière et de l'Hôpital régional de Ziguinchor.

3.7.1 UNIVERSITE CATHOLIQUE D'AFRIQUE DE L'OUEST (UCAO)

C'est en 1984 qu'est créée la CERAO (Conférence Episcopale Régionale de l'Afrique de l'Ouest) qui regroupe le Burkina Faso, le Cap Vert, la Côte d'Ivoire, la Guinée, la Guinée Bissau, le Mali, la Mauritanie, le Sénégal, et le Togo. Le projet a commencé à prendre forme lors de la conférence épiscopale des Évêques en 1992 visant la création d'Unités Universitaires dans les pays de l'Afrique de l'Ouest.

L'Université Catholique d'Afrique de l'Ouest (UCAO), créée en février 2002 à Conakry à l'initiative des évêques de la CERAO, est un ensemble d'Unités Universitaires (UU) implanté dans la sous-région. En effet, si les évêques de la CERAO ont décidé de créer des universités catholiques en réseau d'Unité Universitaire, c'est pour répondre au besoin en éducation et en instruction supérieure de qualité dans la sous-région.



Photo 10 : UCAO

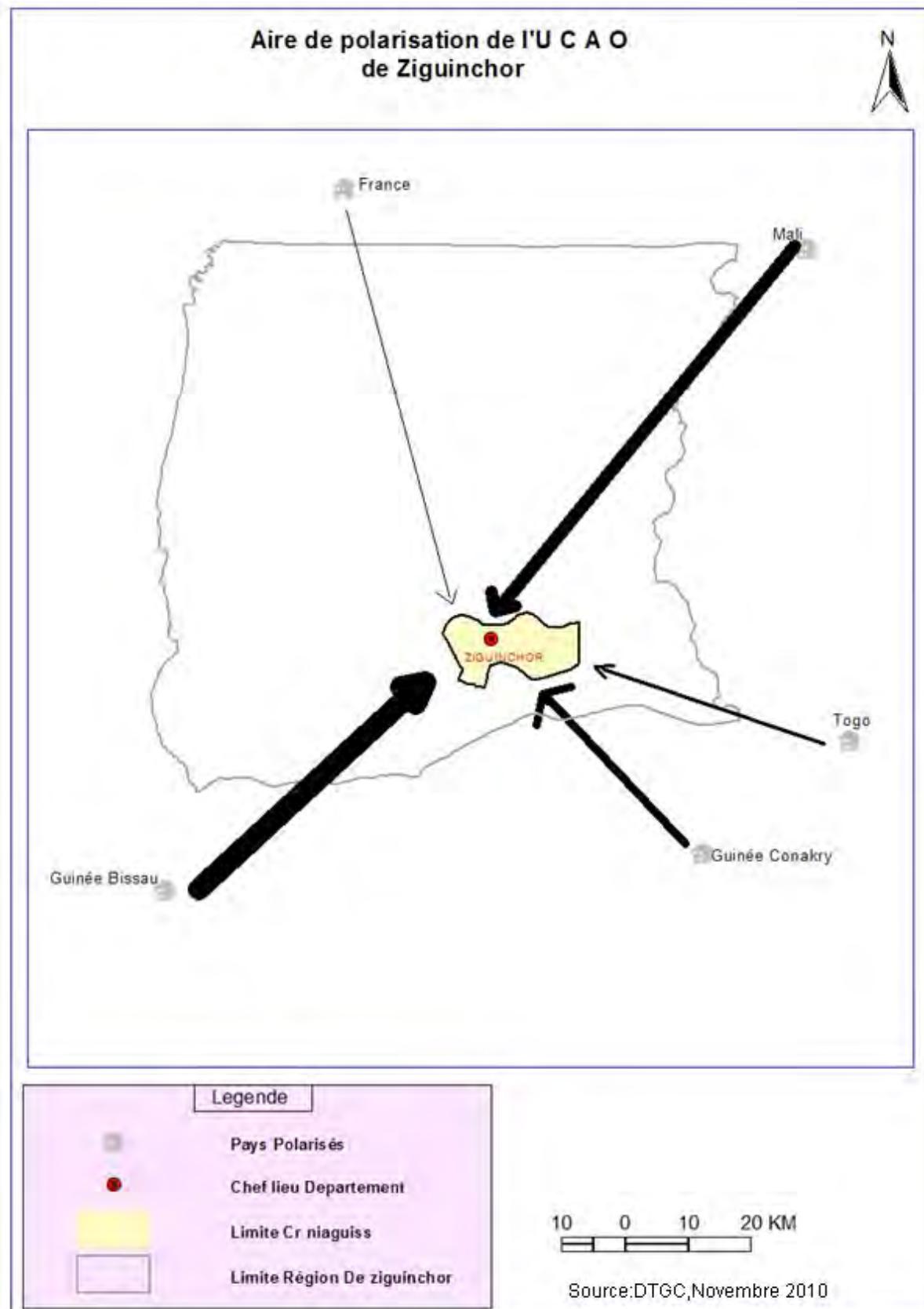
Les Unités créées sont l'Unité Universitaire d'Abidjan (UUA), anciennement dénommée « Institut Catholique d'Afrique de l'Ouest (ICAO) qui a constitué le noyau embryonnaire de l'UCAO, de l'Université d'Agronomie-électronique de Cotonou, l'Unité Agro-alimentaire de Bobo-Dioulasso, l'Unité de Sciences Médicales de Yamoussoukro, l'Unité des Sciences Politiques de Conakry, l'Unité de Sciences de l'Education de Bamako, de l'Unité Economique et de Gestion de Ziguinchor, et de l'Unité de Sciences Informatiques à Lomé.

L'Eglise travaille en complémentarité avec les efforts des gouvernements de la sous-région. Les pays de la CERAO regroupent une population d'environ 72 millions d'habitants dont les moins de 30 ans constituent près de 65%.

Cadre privilégié d'expression du dialogue entre la trilogie foi-raison-esprit, à travers la formation de l'excellence, pour un développement intégrale de l'humain (qui respecte l'environnement biologique, humain, ethnique, pluri-religieux et multiculturelles des sociétés africaines), l'UCAO voudrait contribuer et stimuler l'intégration sous-régionale par son caractère d'unité universitaire inter-ecclésiale et transnationale par la formation des cadres de haut niveau dans les pays de la CERAO avec un accent particulier sur une initiation à une conduite de la vie et activités puisant l'inspiration dans l'Evangile et dans la doctrine de l'Eglise catholique romaine.

La première Unité a été implantée à Abidjan. Il s'agit d'une Unité de médecine. On note ensuite celle du Burkina-Faso, du Mali, du Sénégal, du Togo, du Bénin et du Niger. Son objectif est d'intégrer tous les pays aussi bien francophones qu'anglophones (Ghana, Cameroun).

Carte 15 :



L'Unité du Sénégal implantée dans la ville de Ziguinchor en 2006 est une Unité d'Economie et de Gestion.

Son objectif est de former des cadres capables de créer, de gérer et de répondre aux attentes des entreprises dans beaucoup de secteurs. Les filières enseignées sont entre autres (finance /comptabilité, gestion hôtelière, gestion touristique...).

Cette Université est implantée provisoirement selon NDOUR S. adjoint Directeur au quartier Boudody- Escale. Elle sera implantée à Coubalang village situé dans le département de Bignona à 16km de Ziguinchor. Il ajoute que « les travaux de construction avancent bien et que dans quelques années elle ouvrira ses portes à la population ouest africaine ». Elle va accueillir 500 étudiants par an. Actuellement elle compte 401 étudiants, toutes filières confondues.

Les frais de scolarité estimés à 300000fcfa par étudiant et par an sont jugés élevés par certains étudiants alors que la direction les juge trop en dessous du coût normal et par rapport aux autres universités privées implantées à Dakar. Ces frais sont fixés par rapport au contexte que traverse la région ajoute NDOUR S.

Hormis les étudiants de la région qui constituent la part la plus importante, l'UCAO accueille des étudiants venant des régions de Kolda, Tambacounda, Sédiou, et de Dakar. La capacité d'accueille très réduite du Centre Universitaire de Ziguinchor (500 à 700 étudiants par an) pour environ 1055 nouveaux bacheliers a fait qu'après de multiples manifestations de ces derniers qui demandent à être orienté, l'Etat du Sénégal a signé un accord avec l'UCAO qui oriente chaque année 300 bacheliers. C'est l'Etat qui prend en charge tous les frais de scolarité. Dans la sous-région, l'UCAO de Ziguinchor polarise cinq pays. Il s'agit de la Guinée Bissau, du Mali, de la Guinée Conakry, du Togo et de la France.

La carte 14 montre la zone de provenance des étudiants de l'UCAO. La variation des épaisseurs entre les différentes flèches met en relief l'importance des flux entre le pays d'origine et d'accueil. Plus la flèche est épaisse, plus le flux des étudiants est important. Ce qui permet de noter qu'environ 67% des étudiants étrangers viennent de la Guinée Bissau. Cette situation s'explique par le fait que ce pays ne dispose pas d'université. A cela s'ajoute la situation d'instabilité politique que traverse ce pays pauvre d'Afrique de l'Ouest.

La proximité de la ville de Ziguinchor frontalière à ce pays, fait qu'elle reçoit le plus grand nombre d'étudiants bissau guinéens.

Il est suivi de très loin par le Mali avec environ 18%. Les longues grèves notées ces dernières années dans le domaine de l'éducation font que beaucoup d'étudiants maliens migrent vers les pays de la sous-région dont le Sénégal. De même que la situation d'instabilité sociopolitique qui prévaut en Guinée Conakry, fait qu'environ 9% des étudiants étrangers de l'UCAO viennent de ce pays. Il est suivi du Togo avec environ 5% et en-fin de la France.

Le nombre d'étudiants et de pays polarisés augmenterait dès que les locaux en construction à Coubalang seront prêts à laisser entendre notre interlocuteur. Ce graphique montre en somme que l'UCAO est avec la gare routière une des infrastructures sociales qui polarise l'espace sous-régional.

5.7.2 AIREDE POLARISATION DE LA GARE ROUTIERE

Cette infrastructure économique occupe une place importante dans l'animation de l'espace national et sous-régional. Le tableau ci-dessous met en relief l'intensité des flux journaliers, mais aussi les localités polarisées par la gare routière. Les relations d'échanges entre la ville de Ziguinchor et les pays de la sous-région varient en fonction de la distance, des relations sociales et l'état des infrastructures routières.

Photo 11 : Gare routière de Ziguinchor

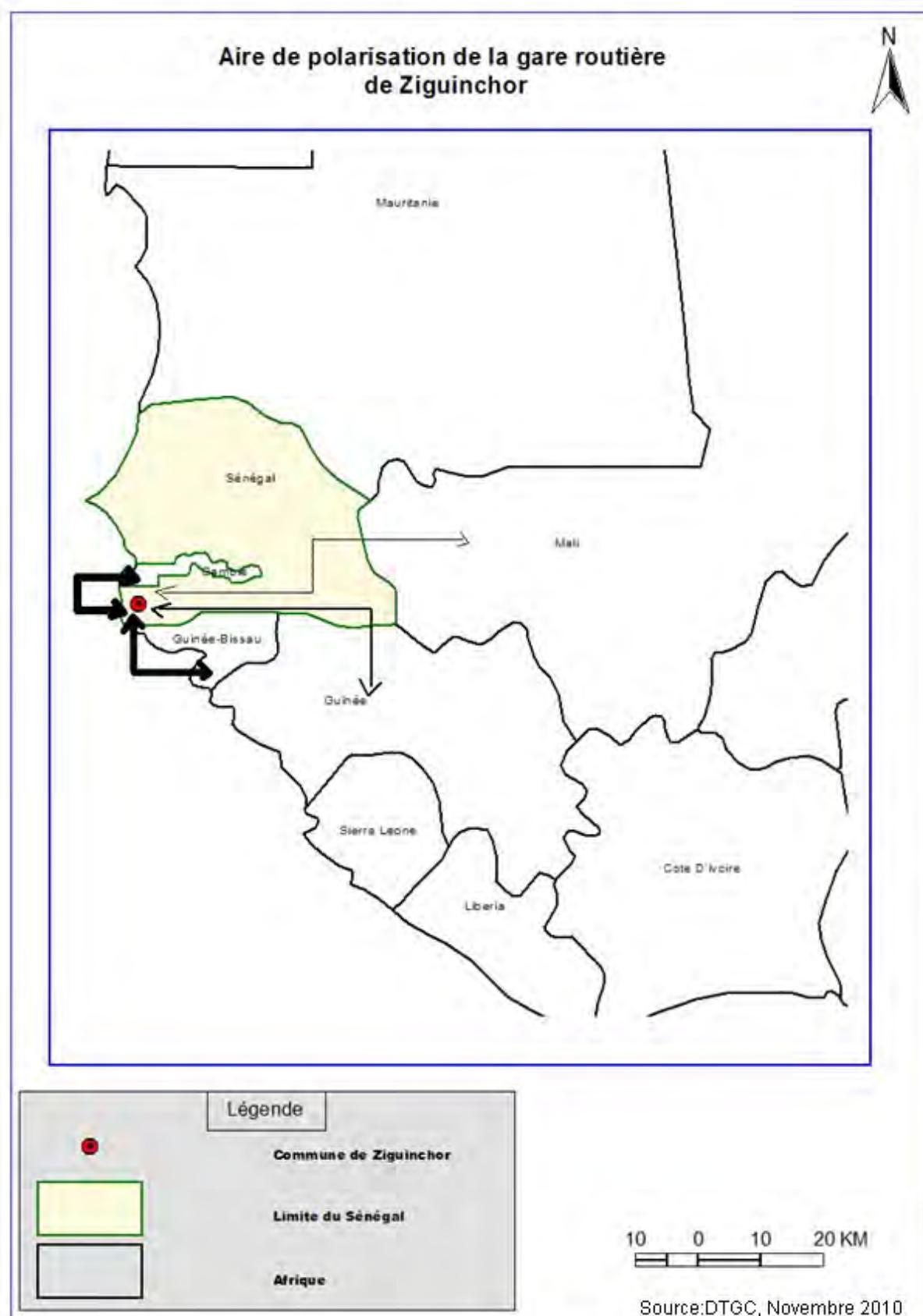


Tableau 9 : Moyenne des flux journaliers internationaux à la gare routière de Ziguinchor

<i>Internationaux</i>	<i>départs</i>	<i>Arrivés</i>
Ziguinchor-Guinée Bissau-Ziguinchor	26	23
Ziguinchor-Gambie-Ziguinchor	32	30
Ziguinchor- Tamba-Mali-Ziguinchor	2	1
Ziguinchor- Diaobé-Conakry-Ziguinchor	4	3
Total	64	57

Sources : enquête de terrain 2010

Carte 16 :



Les flux journaliers internationaux montrent la zone de polarisation de la gare routière de Ziguinchor. Les relations d'échange comme nous le montre la carte 15 varient d'un pays à un autre. Plus l'épaisseur de la flèche est dense, plus les échanges entre deux pays sont importants. Ainsi, la libre circulation des personnes et des biens favorisée par les accords de l'UEMOA justifie ces flux internationaux. Le nombre de voitures qui quittent Ziguinchor vers les pays de la sous-région augmente en fonction de la distance qui sépare les deux villes. Plus un pays est proche de Ziguinchor, plus les flux journaliers sont importants. Ainsi, les 145km qui séparent la ville de Ziguinchor de la capitale Bissau et les 105 km de celle de la Gambie expliquent la densité des flux comme nous le montre la carte ci-dessus. A cela s'ajoutent les liens de sociabilités très profonds entre ces peuples séparés par les frontières héritées de la colonisation. Les mouvements notés entre la frontière sénégalo-guinéenne et Sénégalo-gambienne montrent que les populations même si elles reconnaissent les frontières, elles ne les respectent pas. C'est dans ce contexte que disait Thomas Sankara « tous les jours les populations effacent, tous les chefs d'Etat s'emploient à les remettre ».ALVERGNE C. 2008.

Cependant, il est important de souligner que les flux varient en fonction des périodes ou des circonstances. Lors des grands événements (fêtes religieuses, cérémonies traditionnelles, saison touristique...) au Sénégal ou dans un pays de la sous-région, le nombre d'arrivées ou de départs augmente.

La majeure partie des passagers sont des commerçants. Ces derniers même s'ils déclarent être satisfaits de la libre circulation des personnes et des biens, déplorent de part et d'autre des pays de la sous-région des tracasseries qu'elles subissent au niveau des postes de police ou douane.

D'ailleurs, si les écarts entre les départs et les arrivées sont faibles ou égaux, c'est parce que se sont les mêmes véhicules de transports qui partent vers la Guinée ou vers la Gambie qui reviennent. En outre, les jours de départ ou d'arrivée du bateau Aline Sitoé Diatta qui assure la liaison entre Dakar-Ziguinchor-Dakar favorisent également les flux entre Ziguinchor-Bissau-Ziguinchor et la Gambie.

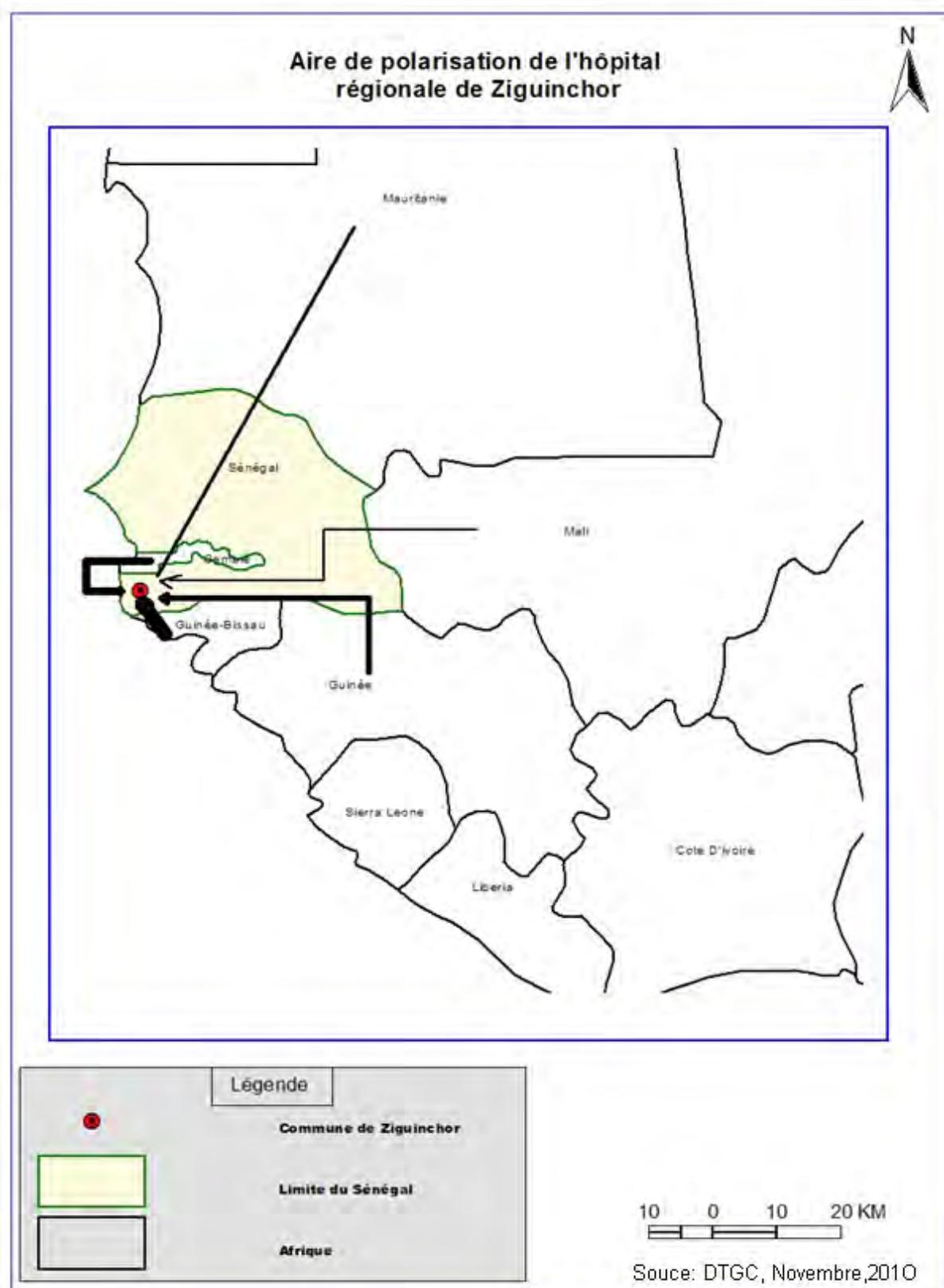
5.7.3 AIRE DE POLARISATION DE L'HOPITAL REGIONAL

Situé au quartier Kanshaoudy de la ville de Ziguinchor, cette infrastructure à vocation sous-régionale polarise cinq pays de la sous-région. Il s'agit respectivement de la Guinée Bissau, de la Gambie, de la Guinée Conakry, de la Mauritanie et du Mali. La carte 16 met en relief la zone de provenance des différents patients et de leur densité. Plus la flèche est épaisse, plus le flux de patients venant d'un pays est important. Ainsi, selon DIAGUENY Y. chef des Contrôle et Gestion « l'amélioration de la qualité des prestations de services mais surtout de la dotation de l'hôpital de nouveaux matériels de dernière génération (plateau technique), fait que l'hôpital reçoit plus de patients venant de la sous-région ». En ce qui concerne les équipements, des avancées ont été notées. L'hôpital dispose de nos jours 140 lits pour accueillir les malades.

Par ailleurs, la disponibilité de certains services qui étaient vacants et l'équipement des autres services comme la cardiologie, la maternité, la chirurgie, l'ORL, l'urgence, la pédiatrie bien réfectionnée, le service des diabétiques, ophtalmologie, l'urologie pour ne citer que ceux-là font que le taux de fréquentation de cette infrastructure sanitaire devient plus important. Beaucoup de malades ne font plus le déplacement vers Dakar pour se faire soigner. L'arrivée d'un médecin anesthésiste à la place d'un technicien a comblé les manquements notés à ce niveau et a renforcé les relations de confiances.

En outre, « la dotation de l'hôpital régional d'un scanner de dernière génération, le deuxième au Sénégal après celui de l'hôpital principal de Dakar, constitue un des principaux facteurs d'attraction des patients au niveau national mais aussi et surtout international » nous a confié notre interlocuteur. Le prix d'accès au scanner est fixé en fonction de la situation que traverse la région (35000fcfa à Ziguinchor contre 80000fcfa à Dakar). Ce qui fait que beaucoup de patients préfèrent cette structure.

Carte 17:



La carence en infrastructure sanitaire dans certains pays de la sous-région comme la Guinée Bissau en particulier fait que le taux de fréquentation de la population de ce pays reste le plus important. La ville de Sao Domingos qui est la plus proche de Ziguinchor ne dispose que d'un seul poste de santé d'une maternité et quelques lits d'hospitalisation. La distance (113 km) qui sépare cette ville de la capitale Bissau, fait que toutes les pathologies graves sont évacuées soit à Bissau soit à Ziguinchor situé à (23,5 km) Encarta 2009. Environ 95% des cas sont évacués à Ziguinchor. En moyenne on a quatre(4) évacuations par jour. D'ailleurs, l'épaisseur de la flèche venant de la Guinée Bissau (voir carte 16) montre l'importance de ces flux. On note également des patients qui viennent de la Gambie, de la Guinée Conakry, de la Mauritanie et du Mali. Comme le montre la carte 16, hormis la Guinée Bissau, les flux de patients venant de la Gambie située à 68 km sont plus denses. Ils sont suivis de la Guinée Conakry et enfin de la Mauritanie.

CONCLUSION GENERALE

De sa fondation à nos jours, la ville de Ziguinchor a connu de grandes mutations. Sous l'effet de l'urbanisation, le paysage de la ville s'est sensiblement transformé. Le paysage naturel a reculé sous l'effet du front de l'habitat. Faible dans ses débuts, l'expansion de l'habitat s'est accélérée au cours de ces dernières années particulièrement dans la période 2000 - 2010. Quant à l'aménagement de la ville, il s'est intensifié à partir des années 1972, pour ensuite se réduire vers les années 80, créant un déséquilibre profond entre le centre-ville très équipé et une périphérie sous équipée et très peuplée. L'inventaire des infrastructures et services nous a renseigné amplement sur ce déséquilibre.

La population de la ville a doublé en moins de deux décennies. Cette augmentation de la croissance démographique de la population est due à l'arrivée massive de populations venues d'horizon divers, mais surtout de populations déplacées. Ces dernières en majorité démunies s'implantent dans la zone périphérique. Il va se développer ainsi des quartiers spontanés qui se caractérisent par une carence en infrastructures et services. Le déséquilibre entre la ville primatiale et le reste, est important. Au fur et à mesure que l'on quitte le centre-ville vers la périphérie, le nombre d'infrastructures et services diminue considérablement. Cette situation peut s'expliquer par son caractère de ville coloniale, mais aussi par le contexte de crise que traverse la région depuis maintenant trois décennies.

Ce conflit aux causes multiples est une véritable bombe à retardement pour le développement de la ville. On ne sait vraiment à qui profite cette situation. Les quartiers les plus affectés par le conflit se caractérisent par leur désert en infrastructures surtout économiques. Il urge de trouver les voies et moyens pour résoudre définitivement cette crise qui entrave l'essor de la ville, la région en générale.

Les efforts de développement consentis par la nouvelle équipe locale et ses partenaires au développement laissent supposer un avenir meilleur. L'implantation d'infrastructures économiques en fonction des potentialités dont dispose la verte Casamance est une des portes de sortie de crise car cela permet de lutter contre le chômage d'une jeunesse désespérée, désorientée, qui peut facilement se lancer dans l'émigration clandestine ou encore dans le banditisme pour satisfaire ses besoins.

Les contraintes physiques empêchent l'étalement de la ville à l'est, l'ouest et le nord. Le sud constitue la seule zone d'extension et reste favorable pour accueillir des infrastructures socio-économiques de grandes dimensions. L'aménagement de cette partie avec un minimum de confort et sécurité favoriserait son essor. Les enjeux fonciers restent importants.

Par ailleurs, les relations ville-campagne sont marquées ici par l'empiètement de la ville sur la Communauté Rurale de Niaguis. Au moins, cinq villages sont menacés d'annexion par la ville qui grignote de plus en plus dans l'espace périurbain. Le choix du lieu de satisfaction des besoins par les populations de ces villages dépend de la distance qui sépare les villages de la ville de Ziguinchor ou de Niaguis.

Une ville polarise un arrière-pays ou l'intérieur du pays grâce aux infrastructures et aux services qu'elle est capable d'offrir. Pour ce qui concerne Ziguinchor, elle polarise le reste de la région non seulement à cause de ses infrastructures, mais aussi parce qu'il y a l'insécurité et la pauvreté à l'intérieur. Sa position de ville carrefour lui confère le caractère de ville satellite. Elle joue un rôle important dans l'intégration sous-régionale. Beaucoup de nationalités s'y côtoient. Le développement d'infrastructures routières entre les Etats comme le prône le NEPAD favorise les relations d'échanges. La ville dispose d'infrastructures qui polarisent certains pays de la sous-région. L'Etat doit renforcer la construction des infrastructures qui constituent non seulement un véritable outil de création de richesses, mais aussi un facteur de paix.

BIBLIOGRAPHIE

- 1- **ALLMANG (C.)** 2001, Petite leçon de géographie, Presse Universitaire de France, 255 p
- 2- **ANDS**, (2000-2008), Documents Situation Economique et Sociale de la région de Ziguinchor
- 3 **ALVERGNE (C.)** 2008, Le défi des territoires : Comment dépasser les disparités spatiales en Afrique de l'Ouest et du Centre, éd. Karthala et PDM, 263 p
- 4- **BAILLY (A.S) et AL**, 1984 : les concepts de la géographie urbaine, Armand Colin, Paris, 204 p
- 5-**BATHILY (A.)**, Sept. 1990, Casamance la crise, Mémorandum de la LD /MPT, Ed. Jalarbi 86p
- 6-**BADJI (L.M.A)** 2007, La carte scolaire de la commune de Ziguinchor, Mémoire de Maîtrise, géographie UCAD, 120 p
- 7-**BEAUJEU (J.)** – GARNIER 1980, Géographie Urbaine, Ed. Armand Colin, Paris 360 pa
- 8-**BIAGUI (J.M)**, 1988, Projet d'aménagement de Goumel à Ziguinchor, Diplôme de 3^{ème} cycle d'Architecture, Ecole Architecture et urbanisme, Dakar 128 p
- 9-**BRUNEAU (J.C)** 1979, Ziguinchor en Casamance : la croissance urbaine des pays tropicaux, Talence, Ministère des Universités, CNRS, Centre d'Etudes de géographie tropicale
- 10- **BRUNEAU (J.C)**, 1975, Aspects géographiques de la capitale régionale du sud du Sénégal, Université de Bordeaux III, Thèse de Doctorat de 3^{ème} cycle, 409 p
- 11- **BRIGITTE (M.)**, 2001, « La ville et ses frontières » : De la ségrégation sociale à l'ethnisation des rapports sociaux, Karthala, Paris, 251 p
- 12-**CAMARA (M.M.B)** 2008, Quelles gestions des pêches artisanales en Afrique de l'Ouest ? Étude de la complexité de l'espace halieutique en zone littorale sénégalaise, Thèse de doctorat de 3^{ème} cycle.

13-**DIEDHIOU (C.I)**, 2008, La problématique de l'approvisionnement en eau potable en milieu urbain : cas de la commune de Ziguinchor, 104 p

14-**DIEYE (B.)**, 2009, Les courants migratoires vers la ville de Ziguinchor du début du conflit casamançais à nos jours : cas des personnes déplacées de Nyassia et de Niaguis, Mémoire de Maîtrise, géographie, UCAD, 121 p

15- **DIOP (A.)**, et **DIENE (A.)** 2007, Les Etats-Nations face à l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest : le cas du Sénégal, éd. Karthala, 235 p

16- **DIOP (A.)**, 2008, Enjeux urbains et développement territoriale en Afrique contemporaine : l'espace UEMOA. Ed. Karthala 174 p

17-**DIOP (A)**, 2003 : ville et aménagement du territoire au Sénégal, thèse de doctorat d'Etat, géographie, UCAD, 404 p

18-**DIOUF (A.)**, 2002, Evolution de l'impact de la consommation quotidienne de la poudre de feuilles séchées de moringa oleifera sur le statut en fer et en vitamine A de femmes allaitantes anémiques de la commune de Ziguinchor, Thèse de Doctorat de 3^{ème} cycle

19- **FALL (A.)**, 2004, Urbanisation et décentralisation à Guédiawaye : une nouvelle commune Dakaroise, Thèse de 3^{ème} cycle, 225 pages

20-**FARVACQUE (C.V)**, **GODIN L.** 1997, « L'avenir des villes africaines : enjeux et priorités du développement urbain », Banque Mondiale, Washington

21-**GEORGE P.**, 1974, Précis de géographie urbaine, Presse Universitaire de France, 286p

22- **IGUE (J.O.)**, 1995 Le territoire et l'Etat en Afrique : les démentions spatiales du développement. Ed. Karthala, 277 p

23-**BEAUJEU-GARNIER J.**, **CHABOT G.**, 1963, Traité de géographie urbaine, 3^{ème} éd Librairie Armand Colin, 493p

24- **KANE (M. L)**, 1989, Les petites villes du Sahel du Sénégal, Thèse de Doctorat 3^{ème} cycle, Grenoble I, 359 p

25- **LAJUGIE (J.)**, **DELFAUD (P.)** et **LACOUR (C.)**, 1985, Espace régional et aménagement du territoire, 2^{ème} éd. 982 p

- 26-**MANESSE (J.)**, juin 1998, L'Aménagement du territoire, 182 p
- 27- **MANGA (M.)**, 2008, Gouvernance urbaine en zone de conflit : la commune de Ziguinchor, Mémoire de Maîtrise, UCAD, 118p
- 28- **MARUT (J.C)** 2010, Le conflit de Casamance : ce que disent les armes, Karthala 420 p
- 29-**MAZET P.**, 2000, Aménagement du territoire, Armand Colin, éd Dalloz Paris.
- 30-**MENDY (F.)**, 2005 : la ville de Bissau : Aménagement et gestion urbaine, Thèse de Doctorat d'Etat, de 3^{ème} cycle, géographie, UCAD, 322 p
- 31- **NDIAYE (S.M)**, 1983 : l'habitat dans les capitales régionales du Sénégal, Ziguinchor : Diagnostic et proposition, Thèse de diplôme d'Architecture, Ecole Architecture et d'Urbanisme, Dakar 113p
- 32- **NDIAYE (M.)**, 2008, Enjeux et stratégie de développement locale dans la commune de Linguère : Rôle et enjeux des acteurs dans la gouvernance territoriale, mémoire de maîtrise de géographie UCAD 137 p
- 33-**NDIAYE (C.)**, 1989 Les services sociaux et leur gestion : cas de trois ville au Sénégal : Kaolack, Thiès, Ziguinchor, Thèse de doctorat de 3^{ème} cycle, éd : Paris : Institut Français d'Urbanisme, 1433 p
- 34-**NDECKY (G.)**, 1996, La pauvreté urbaine: cas des quartiers périphériques de Ziguinchor, Mémoire de Maîtrise, géographie, UCAD, 88 p
- 35- **PELISSIER (P.)**, 1966, Les paysans du Sénégal, les civilisations agraires du Cayor à la Casamance, Imprimerie Fabrèque, Saint Yriex, 936 p
- 36-**PELISSIER (P.) et WALTER (O.)** 2004, L'information géographique, Afrique N°4,384 p
- 37-**ROCHE (C.)**, 2001, Histoire de la Casamance : Conquête et résistance, 1850-1920, Hommes et sociétés, Karthala, 401 p
- 38- **SAGNA (C.)**, 2006, Approche géo-économique et conséquences de la crise casamancaise sur les activités socio-économiques à Ziguinchor, Mémoire de Maîtrise, géographie, UCAD, 121 p

39-**SANKA (J.L)**, 2006, Aménagement du territoire et intégration régionale : Ville et espaces transfrontaliers dans le processus d'intégration sous-régionale : étude du cas de Ziguinchor (Sénégal) et de Sao Domingos (Guinée Bissau), Mémoire de Maîtrise géographie UCAD, 139 p

40-**SONKO (A.)** 2004, La médiation des femmes dans le conflit casamançais, Mémoire de Maîtrise, géographie, UCAD, 117 p

41-**SENE (F.)**, 2010: Les impacts socio-économiques et environnementaux de l'aménagement routier de la Corniche Ouest de Dakar, mémoire de maîtrise, géographie, UCAD, 118 p

42-**VENNETIER (P.)**, 1991, Les villes d'Afrique tropicale, Masson Paris Milan Barcelone Bonn, 243 p

43-**WACKERMANN (G.)**, 2000 « Géographie Urbaine », Ellipse éd marketing SA, 239pages

44- **WADE (C.S)**, 1995 : Saint Louis : la crise de sa croissance urbaine récente, Thèse de Doctorat de 3^{ème} cycle, géographie, UCAD, 282 p

TABLE DES MATIERES

AVANT-PROPOS.....	3
INTRODUCTION.....	5
I.PROBLEMATIQUE.....	8
1.1 Discussion conceptuelle.....	11
1.2 Objectifs.....	14
1.3 Hypothèses de travail.....	14
II.METHODOLOGIE.....	15
1.4 Revue documentaire.....	15
1.5 Enquête.....	20
1.6 Traitement des données et rédaction.....	22
PREMIERE PARTIE : DYNAMIQUE SPATIALE ET SOCIO-ECONOMIQUE	
CHAPITRE I : DYNAMIQUE SPATIALE.....	24
2.1 Situation de la ville.....	25
2.2 Évolution du paysage urbain.....	25
2.3 Les problèmes d'aménagement et de gestion urbaine.....	28
2.3.1 L'urbanisation.....	39
CHAPITRE II : LES CARACTERISTIQUES DEMOGRAPHIQUES DE LA POPULATION.....	33
2.4 Le peuplement : les ethnies	33
2.4.1 Les Diolas.....	33
2.4.2 Les mandingues.....	33

2.4.3 Les wolofs et les sérères.....	33
2.4.4 Les peuls.....	34
2.4.5 Les Manjacks et Mancagnes.....	34
2.4.6 Les autres ethnies.....	34
2.5 Etats et structures de la population.....	35
2.6 Population et répartition spatiale.....	37
2.6 1 Population.....	37
2.6 2 Répartition de la population selon la zone de résidence.....	38
2.7 Le peuplement en fonction des quartiers de Ziguinchor.....	39
CHAPITRE III : L'ALIMENTATION EN EAU POTABLE ET ACTIVITES SOCIO-ECONOMIQUES.....	43
2.8 L'Alimentation en Eau Potable.....	43
2.9 Les activités socio-économiques.....	46
2.9.1 L'agriculture.....	46
2.9.2 : Le tourisme	47
2.9.3 La pêche.....	48
2.9.4 Les transports.....	50
2.9.4. Le transport maritime et fluvial.....	50
2.9.4.2 Le transport aérien.....	50
DEUXIEME PARTIE : ELEMENTS D'HISTOIRE DE LA CRISE ET LES ENJEUX DE L'IMPLANTATION DES INFRASTRUCTURES DANS UN CONTEXTE DE CONFLIT	
CHAPITRE I : ELEMENTS D'HISTOIRE ET DE GEOGRAPHIE	53
3.1 Les spécificités régionales.....	53

3.2 Les causes de la crise.....	53
3.3 Des aspects de la complexité du conflit casamançais.....	55
3.4 La face cachée du conflit.....	58
3.5 Les quartiers affectés par le conflit.....	59
CHAPITRE II: ENJEUX, ANALYSE ET INVENTAIRE DE L'ORGANISATION PHYSIQUE DES INFRASTRUCTURES ET SERVICES DANS UN TERRITOIRE EN CONFLIT.....	61
3.6 Le rôle des acteurs.....	61
3.7 Apport des infrastructures dans le retour de la paix à Diabir.....	62
3.8 Inventaire et analyse de la densité des infrastructures socio-économiques et services....	63
3.8.1 Les infrastructures économiques et services.....	67
3.8.2 Les infrastructures sanitaires.....	73
3.8.3 Les infrastructures scolaires.....	76
CHAPITRE III : ETUDE DES INFRASTRUCTURES ROUTIERS.....	81
4.1.1 La voirie.....	81
4.1.2Les routes bitumées.....	81
4.1.3 La dégradation des routes et impacts sur la population.....	83
4.1.4 Les routes non aménagées	86
4.1.5 La réhabilitation et la construction du réseau routier (routes en pavés).....	88
4.1.6 La réhabilitation du pont Emile Badiane.....	92
TROISIEME PARTIE : LA VILLE DE ZIGUINCHOR DANS L'ESPACE REGIONAL ET SOUS-REGIONAL.....	
CHAPITRE I : LES RELATIONS VILLES-CAMPAGNES.....	95

5.4 Les mutations spatiales.....	96
5.1 Les relations entre la ville et les villages environnants de la C.R de Niaguis.....	96
5.1 Les limites d'extension de la ville.....	100
5.2 La zone d'extension de la ville et les enjeux fonciers.....	102
5.3 Les problèmes spatiaux de la croissance urbaine.....	104
CHAPITRE II: LA PLACE DE LA VILLE DANS L'INTEGRATION SOUS-REGIONALE.....	107
5.6 Construction du territoire : équipements et institutions.....	107
5.6 1 Investir dans les équipements.....	107
5.6 1 Mettre en place des institutions.....	109
5.7 Polarisation de certaines infrastructures de la ville de Ziguinchor dans la sous-région...109	109
5.7.1 L'Université Catholique d'Afrique de l'Ouest (UCAO).....	109
5.7.2 La gare routière.....	114
5.7.3 L'hôpital régional.....	117
CONCLUSION GENERALE.....	120
BIBLIOGRAPHIE.....	122

Liste des cartes

Carte 1 : Localisation de la ville de Ziguinchor

Carte 2 : Evolution du paysage urbain

Carte 3 : Vue de ciel de la ville de Ziguinchor : (Google Earth)

Carte 4 : Répartition de la population par quartier

Carte 5 : Taux de branchement privés selon les quartiers

Carte 6 : Quartiers victimes du conflit

Carte 7 : Répartition des infrastructures socio-économiques et services

Carte 8 : Répartition des infrastructures économiques et services

Carte 9 : Répartition des infrastructures sanitaires

Carte 10 : Répartition des infrastructures scolaires

Carte 11 : Réhabilitation et construction de routes

Carte 12 : Limites d'extension de la ville

Carte 13 : Zone d'extension de la ville

Carte 14 : Villages menacés d'annexion par ville

Carte 15 : UCAO

Carte 16 : Gare Routière

Carte 17 : Hôpital Régional

Liste des photos

Photos 1 : Usine de production de vinaigre de mangue

Photo 2 : Hôpital de la paix (en construction)

Photo 3 : Routes bitumées

Photos 4 : Rue Javelier, Escale

Photo 5: Route de Lyndiane

Photo 6 : face pharmacie Néma

Photo 7 : Un Boulevard à Boucotte Sud

Photos 8 : Avant et après construction de la route en pavés Tilène-Kandé Sibinck

Photos 9 : La dépression de Kandialang

Photos 10 : UCAO

Photo 11: Gare routière

Liste des tableaux

Tableau 1 : Echantillonnage

Tableau 2 : Echantillonnage

Tableau 3 : Répartition de la population selon les grands groupes d'âge

Tableau 4 : Evolution de la population de la commune de Ziguinchor

Tableau 5 : Répartition de la population selon les départements et la zone de résidence

Tableau 6 : Répartition des infrastructures socio-économiques et services

Tableau 7 : Répartition des infrastructures économiques et services dans les quartiers de ville

Tableau 8 : Réparation des infrastructures scolaires dans les quartiers de la ville

Tableau 9 : Moyenne des flux journaliers internationaux à la gare routière de Ziguinchor

Liste des graphiques

Graphiques 1 : Répartition de la population selon les grands groupes d'âge

Graphiques 2 : Répartition de la population selon la zone de résidence

Graphiques 3 : Réponses Oui ou Non à la question

Graphiques 4 : Proportion des personnes interrogées sur l'état des routes

Graphiques 5 : Proportion des personnes interrogées sur la construction des routes en pavés

Graphiques 6 : Evolution du prix de la parcelle

Graphiques 7 : Proportion de la population déclarant leurs enfants à Ziguinchor ou Naguis

Graphiques 8 : Lieux de recours aux soins de santé

ANNEXES

INVENTAIRE DES INFRASTRUCTURES ET
SERVICES / QUESTIONNAIRE

Quartiers/Infras	Préscolaires	Primaires	Moyens	Secondaires	Écoles	Profession	Enseign. Sup	TOTAL
Boudody-Escale	2	3	4	2	3	1	1	15
Santhiaba	1	2	1	1	0	0	0	5
Boucotte Nord	2	1	0	0	0	0	0	3
Boucotte Centre	1	1	0	0	3	0	0	5
Boucotte Ouest	3	3	0	1	0	0	0	7
Boucotte Est	3	2	0	0	1	0	0	6
Boucotte Sud	2	3	1	0	0	0	0	6
Lindiane	4	4	2	1	1	0	0	12
Djirigho	3	2	1	0	0	0	0	6
Soucoupapaye	1	2	1	0	0	0	0	4
Colobane	4	2	0	1	0	0	0	7
Cobitène	1	1	1	2	0	0	0	5
Cobada	1	1	0	0	0	0	0	2
Kanshaoudy	2	1	3	0	1	0	0	7
Goumel	1	1	1	0	0	0	0	3
Diéfaye	1	1	0	0	0	0	0	2
Kandé	3	2	1	0	0	0	0	6
Kandé Sibink	2	1	1	0	0	0	0	4
Belfort	1	1	1	1	0	0	0	4
Tiléne	7	3	3	0	0	0	0	13
Djibock	0	2	1	2	0	0	0	5
Kandialang Est	2	1	0	0	0	0	0	3
Kandialang Ouest	3	3	1	0	0	0	0	7
Néma	4	3	3	5	1	0	0	16
Kénya	3	3	1	0	2	0	0	9
Diabir	1	1	0	0	0	1	0	3
TOTAL	58	50	27	16	12	2	2	165

Source : Enquête de terrain, 2010

Quartiers/Infras	Hôpitaux	Centre de Santé	Poste santé	SOS	Mosquées	Églises	Centre culturels	Stades	TOTAL
Boudody-Escale	0	1	1	0	0	1	0	1	4
Santhiaba	0	0	1	0	2	1	0	0	4
Boucotte Nord	0	0	0	0	2	0	0	0	2
Boucotte Centre	0	0	0	0	2	0	0	0	2
Boucotte Ouest	0	0	1	0	4	0	0	0	5
Boucotte Est	0	0	0	0	2	0	0	0	2
Boucotte Sud	0	0	1	0	3	0	0	0	4
Lindiane	0	0	2	0	3	1	0	0	6
Djirigho	0	0	0	0	5	0	0	0	5
Soucoupapaye	0	0	0	0	2	0	0	0	2
Colobane	0	0	1	0	1	0	0	0	2
Cobitène	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Cobada	0	0	1	0	1	0	0	0	2
Kanshaoudy	1	0	0	0	1	1	0	0	3
Goumel	0	0	0	0	1	0	0	1	2
Diéfaye	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kandé	0	0	1	0	2	0	0	0	3
Kandé Sibink	0	0	1	0	2	0	0	0	3
Belfort	0	0	1	0	2	0	0	0	3
Tiléne	0	0	1	0	3	1	1	0	6
Djibock	0	0	0	0	2	0	0	0	2
Kandialang Est	0	0	1	0	2	0	0	0	3
Kandialang Ouest	0	0	1	0	3	0	0	0	4
Néma	0	0	1	0	6	0	1	1	9
Kénya	0	0	1	1	2	1	0	0	5
Diabir	0	0	0	0	1	0	0	0	1
TOTAL	1	1	16	1	54	7	2	3	85

Source : Enquête de terrain, 2010

Quartiers/Infras	Casernes militaires	Postes police	Casernes Sapeurs	Cimetières	La Poste	Routes bitumées	Monuments	Stations radios	TOTAL	
Boudody-Escale	0	2	1	0	1	X		1	2	7
Santhiaba	0	0	0	1	0			1	1	3
Boucotte Nord	0	1	0	0	0			0	0	1
Boucotte Centre	0	0	0	0	0	X		0	1	1
Boucotte Ouest	0	0	0	0	0			0	0	0
Boucotte Est	0	0	0	0	0			0	1	1
Boucotte Sud	0	0	0	0	0			0	0	0
Lindiane	0	0	0	0	0			0	0	0
Djirigho	0	0	0	0	0			0	0	0
Soucoupapaye	0	0	0	0	0			0	0	0
Colobane	0	0	0	0	0			0	0	0
Cobitène	0	0	0	0	0			0	0	0
Cobada	0	0	0	0	0			0	0	0
Kanshaoudy	0	0	0	0	0	X		0	0	0
Goumel	0	0	0	0	0			0	0	0
Diéfaye	0	0	0	0	0			0	0	0
Kandé	0	0	0	0	0			0	0	0
Kandé Sibink	0	0	0	0	0			0	0	0
Belfort	0	0	0	1	0			0	0	1
Tiléne	0	0	0	1	0			0	0	1
Djibock	0	0	0	0	0			0	0	0
Kandialang Est	0	0	0	0	0			0	0	0
Kandialang Ouest	1	0	0	1	0			0	0	2
Néma	1	1	1	0	1			0	1	5
kénya	1	0	0	0	0			0	0	1
Diabir	0	0	0	0	0			0		0
TOTAL	3	4	2	6	2			2	6	25

Source : Enquête de terrain, 2010

Quartiers/Infras	Industries	Port	Aéroport	Banques	Marchés	Hôtels	Gare routière	Total
Boudody-Escale	11	1	0	5	1	5	0	23
Santhiaba	0	0	0	0	0	0	0	0
Boucotte Nord	1	0	0	0	0	0	0	1
Boucotte Centre	2	0	0	0	1	0	0	3
Boucotte Ouest	0	0	0	0	0	0	0	0
Boucotte Est	0	0	0	0	1	0	0	1
Boucotte Sud	1	0	0	0	0	0	0	1
Lindiane	2	0	0	0	0	0	0	2
Djirigho	1	0	0	0	0	0	0	1
Soucoupapaye	0	0	0	0	0	0	0	0
Colobane	0	0	0	0	0	0	0	0
Cobitène	0	0	0	0	0	0	0	0
Cobada	0	0	0	0	0	0	0	0
Kanshaoudy	0	0	0	0	0	0	0	0
Goumel	10	0	0	0	0	0	1	11
Diéfaye	0	0	0	0	0	0	0	0
Kandé	1	0	0	0	1	1	0	3
Kandé Sibink	0	0	0	0	0	0	0	0
Belfort	0	0	0	0	0	0	0	0
Tiléne	0	0	0	0	1	0	0	1
Djibock	0	0	0	0	0	0	0	0
Kandialang Est	0	0	0	0	0	0	0	0
Kandialang Ouest	1	0	0	0	0	1	0	2
Néma	1	0	1	0	0	1	0	3
kénya	1	0	0	0	0	0	0	1
Diabir	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	32	1	1	5	5	8	1	53

Source : Enquête de terrain, 2010

Quartiers/Infras	Centrale électrique	Stations d'essence	Abattoirs	Boulangeries	Cinéma	Pharmacies	Imprimeries	Total
Boudody-Escale	0	3	0	1	0	4	1	9
Santhiaba	0	1	0	0	0	1	0	2
Boucotte Nord	0	1	0	0	1	1	0	3
Boucotte Centre	0	0	0	0	0	1	0	1
Boucotte Ouest	0	0	0	2	0	1	0	3
Boucotte Est	0	0	0	2	0	2	0	4
Boucotte Sud	0	0	0	1	0	1	0	2
Lindiane	0	0	0	0	0	0	0	0
Djirigho	0	0	0	0	0	1	0	1
Soucoupapaye	0	0	0	0	0	0	0	0
Colobane	0	0	0	1	0	1	0	2
Cobitène	0	0	0	0	0	0	0	0
Cobada	0	0	0	0	0	0	0	0
Kanshaoudy	0	0	0	0	0	1	1	2
Goumel	0	1	0	1	0	1	0	3
Diéfaye	0	0	0	0	0	0	0	0
Kandé	0	0	0	0	0	1	0	1
Kandé Sibink	0	0	0	1	0	0	0	1
Belfort	0	0	0	0	0	0	0	0
Tiléne	0	0	0	1	0	1	0	2
Djibock	0	0	0	0	0	0	0	0
Kandialang Est	0	0	0	0	0	0	0	0
Kandialang Ouest	0	0	0	0	0	0	0	0
Néma	0	0	0	3	0	3	0	6
kénya	0	0	0	0	0	0	0	0
Diabir	0		0	0	0	0	0	0
TOTAL	0	6	0	13	1	20	2	42

Source : Enquête de terrain, 2010

Nom des quartiers	Nombre d'infras. et services	Pourcentage
Boudody-Escale	58	16%
Santhiaba	14	4%
Boucotte Nord	10	2,70%
Boucotte Centre	12	3,20%
Boucotte Ouest	15	4%
Boucotte Est	14	3,70%
Boucotte Sud	13	3,50%
Lindiane	20	5,50%
Djirigho	13	3,50%
Soucoupapaye	6	1,60%
Colobane	11	3%
Cobitène	6	1,60%
Cobada	4	1%
Kanshaoudy	13	3,50%
Goumel	19	5,10%
Diéfaye	2	0,50%
Kandé	13	3,50%
Kandé Sibink	8	2,10%
Belfort	8	2,10%
Tiléne	23	6,20%
Djibock	7	2%
Kandialang Est	6	1,60%
Kandialang Ouest	15	4%
Néma	37	10%
kénya	19	5,10%
Diabir	4	1%
TOTAL	370	100%

Source : Enquête de terrain, 2010

Enquête ménage

signalétique

1. Nom et Prénom de l'interviewé

2. Adresse de l'interviewé

3. Sexe

1. H 2. F

4. Age

1. moins de 18ans 2. 18-35 3. 35-45
 4. 45-60 5. plus de 60ans

5. Profession

1. Agriculteurs 2. Éleveurs
 3. Artisans 4. vendeurs
 5. Ouvriers 6. Gens de services
 7. Employés 8. Cadres
 9. Élèves Étudiants 10. Retraités
 11. Ménagères

Accès aux infrastructures sociales

9. Votre quartier dispose t-il d'infrastructures sociales(scolaire, sanitaires, religieuses, voirie, autres à préciser)?

1. Oui 2. Non

10. Si oui, quelles sont celles dont dispose votre quartier?

1. scolaires 2. sanitaires
 3. religieuses 4. cultuelles
 5. usines 6. routes bitumées
 7. non bitumée 8. autres à préciser

Vous pouvez cocher plusieurs cases (7 au maximum). La réponse est obligatoire.

11. Quel est votre principal lieu de recours aux soins?

1. Hôpital 2. centre de santé 3. poste de santé

12. Pourquoi?

13. Combien de temps faites vous pour arriver à l'hôpital?

1. moins 1h 2. 1h 3. 2h 4. plus de 3h

14. Quelle moyen de transport utilisez-vous?

1. aucun 2. voiture 3. autres à préciser

15. Est-ce que votre quartier est desservi?

1. Oui 2. Non

16. Si non, combien de temps faites-vous pour trouver un véhicule de transport?

1. moins 1h 2. 1h 3. 2h 4. plus de 3h

6. Scolarité

1. Primaire 2. Moyen
 3. Secondaire 4. Supérieur(bac+)
 5. Autres formations 6. Aucune

Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

7. Taille du ménage

8. Niveau de revenu du ménage par mois

1. moins de 50000 2. 50000 à 100000
 3. 100000 à 150000 4. plus de 150000

17. Avez-vous des enfants qui étudient?

1. oui 2. non

18. Si oui; combien de temps font-ils pour arriver à l'école;?

1. moins 1h 2. 1h 3. 2h 4. plus 3h

19. Comment appréciez-vous d'une manière générale l'état de la voirie dans la commune?

1. Bon 2. mauvais

20. Comment appréciez-vous les travaux de construction des routes en pavées dans la commune?

1. Pas dit tout satisfait 2. plutôt pas satisfait
 3. satisfait 4. tout à fait satisfait

21. Pourquoi?

22. Y a-t-il un impact de la crise sur l'implantation des infrastructures à Ziguinchor?

1. Oui 2. Non

23. Si oui; comment?

24. Pensez-vous l'inexistence d'infrastructures sociales peut être un facteur de conflit?

1. Oui 2. Non

25. Pourquoi?3

26. les infrastructures sociales participent-elles à ramener la paix?

1. oui 2. non

27. Si oui, comment?2

28. Si non; pourquoi?

29. Quelles sont vos attentes sur l'implantation des infrastructures sociales dans la commune de Ziguinchor?

Accès aux infrastructures économiques

30. Votre quartier dispose t-il d'infrastructures économiques?

1. Oui 2. Non

31. Quelles sont celles dont dispose votre quartier?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> 1. Usines | <input type="checkbox"/> 2. industries |
| <input type="checkbox"/> 3. port | <input type="checkbox"/> 4. aéroport |
| <input type="checkbox"/> 5. marché | <input type="checkbox"/> 6. banques |
| <input type="checkbox"/> 7. autres à préciser | |

Vous pouvez cocher plusieurs cases.

La réponse est obligatoire.

32. Pensez-vous que la population bénéficie des avantages de ces infrastructures économiques?

1. Oui 2. Non

33. Est-ce qu'il y a un membre de la famille qui travaille dans une usine de la place?

1. Oui 2. Non

34. Si oui, où?

35. Combien de temps faites vous pour arriver au marché?

1. moins 1h 2. 1h 3. 2h 4. plus 3h

36. Y a-t-il un impact de la crise casamançaise sur l'implantation des infrastructures économiques?

1. Oui 2. Non

37. Si oui, parler nous de ces impacts?

38. Est-ce que le manque ou la non n'implantation d'infrastructures économiques dans un zone peut être un facteur de conflit?

1. Oui 2. Non

39. Pourquoi?1

40. Pensez-vous que l'implantation d'infrastructures économiques contribuent à ramener la paix?

1. Oui 2. non

41. Si oui, comment?1

42. Si non pourquoi?1

43. Quelles sont vos attentes sur les infrastructures économiques?

Assainissement

44. Avez-vous accès à l'eau potable(eau du robinet)?

1. Oui 2. Non

45. Si non pourquoi?

47. Pourquoi ce choix?

48. Avez-vous noté des anomalies dans l'eau que vous utiliser comme eau de boisson?

46. Quelle eau utilisez-vous?

1. eau du robinet 2. du puits 3. les deux

Vous pouvez cocher plusieurs cases.

Relations ville-campagne

Signalétique

1. Prénom et Nom**2. Sexe**

1. H 2. F

3. Age**4. Profession**

1. Agriculteur 2. Eleveur 3. commerçant
 4. gens de service 5. employé 6. cadre
 7. ménagère

Les relations ville-campagne

7. Quelles sont vos relations avec les habitants de la ville de Ziguinchor?

1. Parentés 2. amitiés 3. sociabilités
 4. partenariat

8. Combien de fois vous vous rendez en ville dans la semaine?

1. Une fois, deux fois 2. trois fois
 3. tous les jours

9. Quels sont les motifs de vos déplacements?

1. Travail 2. Hôpital 3. marché
 4. autres à préciser?

10. Quel moyen de transport utilisez-vous?

1. aucun 2. vélo 3. voiture
 4. autres à préciser

11. Combien de fois vous vous rendez à Niaguis dans l'année?

1. jamais 2. une fois, deux fois 3. trois fois
 4. plusieurs fois

12. Quels sont les motifs de vos déplacements?

1. Travail 2. hôpital 3. marché
 4. autres à préciser

Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

13. Combien de temps faites-vous pour arriver à Ziguinchor?

1. moins de 30mn 2. 1h 3. 1h30mn
 4. plus de 2h

14. Combien de temps faites-vous pour arriver à Niaguis?

1. Moins 1h 2. 1h 3. 2h
 4. 3h 5. plus de 3h

Les infrastructures

23. Votre village dispose t-il d'infrastructures scolaires; sanitaires; économiques?

1. Oui 2. non

5. Niveau de scolarité

1. aucun 2. primaires
 3. secondaire 4. supérieur
 5. autres à préciser

6. Nom du village

1. Kantène 2. Boucotte Mancagne 3. Boutoute
 4. Baraf 5. Djibélor

15. Vous vous considérez avec la proximité de la ville comme habitant de la commune où de à la CR Niaguis?

1. Ville de Ziguinchor 2. Niaguis

16. Pourquoi?**17. Où est ce que vous déclarez vos enfants?**

1. Ziguinchor 2. Niaguis

18. Pourquoi?!**19. Où est ce que vous votez?**

1. Ziguinchor 2. Niaguis

20. Etes-vous conscient de l'avancé de la ville?

1. Oui, Non

21. Qui achète les parcelles?

1. Tout le monde 2. les citadins
 3. autres à précisez

22. Qui vend?

1. Les propriétaires terriens 2. la mairie, la CR Niaguis
 3. autres à préciser

24. Si oui, lesquelles?

1. scolaires 2. sanitaires 3. économiques
 4. religieuses

25. Quels sont vos lieux de recours aux soins de santé?

1. Ziguinchor 2. Niaguis

26. Pourquoi?2

27. Où étudient vos enfants ?

1. Ziguinchor 2. Niaguis

28. Pourquoi?3

29. Dans quelle marché vous vous rendez pour vendre et acheter vos produits ?

1. Ziguinchor 2. Niaguis

30. Pourquoi?4

31. Avez-vous accès à l'eau, l'électricité ?

1. Oui 2. Non

32. Si oui, où est-ce que vous payez vos factures ?

1. Ziguinchor 2. Niaguis

33. Y a t-il un impact de la crise sur le manque d'infrastructures dans votre village ?

1. Oui 2. Non

34. Quelles solutions préconisez-vous pour remédier cela ?

GUIDES D'ENTRETIENS

- ❖ Guide d'entretien avec le Directeur de la direction de l'urbanisme ;
- ❖ Guide d'entretien avec le Secrétaire Général de la mairie ;
- ❖ Guide d'entretien avec le deuxième adjoint au maire ;
- ❖ Guide d'entretien avec les élus locaux de Niaguis ;
- ❖ Guide d'entretien avec le chef du quartier de Kénai ;
- ❖ Guide d'entretien avec le chef de village de Djibélor ;
- ❖ Guide d'entretien avec le superviseur des travaux de construction des routes en pavés ;
- ❖ Guide d'entretien avec le secrétaire général de l'UCAO de Ziguinchor ;
- ❖ Guide d'entretien avec le président de la gare routière de Ziguinchor ;
- ❖ Guide d'entretien avec le chef de contrôle et gestion de l'hôpital régional ;
- ❖ Guide d'entretien avec l'ancien proviseur du lycée Djignabo Nouha CISSE

Résumé

Ce présent document de recherche scientifique vient apporter sa touche particulière parmi les nombreux autres qui ont été réalisés dans la ville de Ziguinchor.

Nous avons d'abord étudié les dynamiques socio-économiques de la ville. Cette dernière à caractère coloniale est bâtie sur un estuaire qui pose le problème de son extension.

L'évolution du paysage urbain met en relief la problématique de son aménagement et la gestion urbaine. La population est très cosmopolite dont les diolas rentent l'ethnie majoritaire. Elle est à l'image du pays constituée en majorité de jeunes.

L'accès à l'eau potable laisse apparaître des disparités importantes entre le centre ville et la périphérie. La ville dispose également des ressources naturelles et humaines lui permettant de redresser son économie.

Le conflit casamançais reste le principal pilier de ce travail. Les éléments d'histoire et de géographie mettent en exergue la complexité du conflit depuis maintenant trois décennies. Ses impacts socio-économiques sont toujours perceptibles. Le déficit de la ville en infrastructures et la dégradation d'une bonne partie de celles existantes ne cessaient de renforcer la colère de la population.

Cependant, l'implantation d'infrastructures favoriserait le retour de la paix. D'ailleurs, 74% de la population interrogée confirment cette idée. On ne peut parler de paix, de développement d'insertion des combattants sans infrastructures. Ces dernières permettront non seulement d'atténuer la colère d'une population meurtrie, mais aussi de lutter contre le chômage et la pauvreté.

La ville de Ziguinchor occupe néanmoins une place importante dans l'espace régionale et sous régionale. Elle entretient des relations d'échanges étroites avec la campagne. Bâtie sur un estuaire, la ville fait face à un problème d'extension due à la croissance urbaine et aux enjeux fonciers. Ziguinchor occupe également une place de choix dans l'intégration sous-régionale. Elle dispose certaines infrastructures qui polarisent beaucoup des pays de la sous-région.