

UNIVERSITE ASSANE SECK DE ZIGUINCHOR



UFR DES SCIENCES ET TECHNOLOGIES

DEPARTEMENT DE GEOGRAPHIE

Mémoire de Master

Espaces, Sociétés et Développement

Spécialité : Aménagement et Territoires

Thème :

**Le rôle du transport fluviomaritime et ses impacts dans le
désenclavement de la ville de Ziguinchor**

Présenté et soutenu par

Adama FAYE

Sous la direction de

Docteur Abdourahmane Mbade SENE

Membres du jury :

Prénoms Nom	Grade	Qualité
Oumar SY	Maître de Conférences UASZ	Président
Tidiane SANE	Maître de Conférences UASZ	Superviseur
Oumar SALL	Maître-assistant UASZ	Membre
Abdourahmane Mbade SENE	Maître-assistant UASZ	Encadreur

Année universitaire 2018-2019

UNIVERSITE ASSANE SECK DE ZIGUINCHOR



UFR DES SCIENCES ET TECHNOLOGIES

DEPARTEMENT DE GEOGRAPHIE

Mémoire de Master

Espaces, Sociétés et Développement

Spécialité : Aménagement et Territoires

Thème :

**Le rôle du transport fluviomaritime et ses impacts dans le
désenclavement de la ville de Ziguinchor**

Présenté et soutenu par

Adama FAYE

Sous la direction de

Docteur Abdourahmane Mbade SENE

Membres du jury :

Prénoms Nom	Grade	Qualité
Oumar SY	Maître de Conférences UASZ	Président
Tidiane SANE	Maître de Conférences UASZ	Superviseur
Oumar SALL	Maître-assistant UASZ	Membre
Abdourahmane Mbade SENE	Maître-assistant UASZ	Encadreur

Ce travail d'étude et de recherche a bénéficié d'une subvention de l'IHA (Institut Historique Allemand) - CREPOS (Centre de Recherche sur les Politiques Sociales) dans le cadre du programme de recherche transnational "La bureaucratisation des sociétés africaines".

Année universitaire 2018-2019

Sommaire

Sommaire.....	i
Dédicaces.....	ii
Remerciements	iii
Liste des sigles et acronymes utilisés	iv
Résumé	v
Abstract.....	vi
INTRODUCTION GENERALE.....	1
PREMIERE PARTIEPRESENTATION GENERALE DE LA ZONE D’ETUDE	18
CHAPITRE 1 : APERÇU SUR L’HISTOIRE ET LA GEOGRAPHIE DE LA VILLE DE ZIGUINCHOR	19
CHAPITRE 2 : CARACTERISTIQUES SOCIOECONOMIQUES	23
CHAPITRE 3 : CARACTERISTIQUES DE L’ENCLAVEMENT DE LA VILLE DE ZIGUINCHOR ET ROLE DES DIFFERENTS TYPES DE TRANSPORT DANS LE DESENCLAVEMENT DE LA VILLE	28
DEUXIEME PARTIE : LE TRANSPORT FLUVIOMARITIME ET SES IMPACTS.....	36
CHAPITRE 1: LE TRANSPORT FLUVIOMARITIME	37
CHAPITRE2 : LES IMPACTS DU TRANSPORT FLUVIOMARITIME.....	51
CONCLUSION GENERALE	79
BIBLIOGRAPHIE.....	81
LISTE DES ILLUSTRATIONS.....	84
ANNEXES.....	86

Dédicaces

Je dédie ce travail à :

- ❖ *Ma mère Awa Diouf qui a fait de moi ce que je suis devenue aujourd'hui*
- ❖ *Mon père Yade Faye qui m'a toujours épaulé*

Et à mes frères et sœurs que j'aime tant : *Fatou Ndiague, Ousseynou, Diaga Malick et Pape.*

Remerciements

Gloire et louanges au bon Dieu qui m'a donné tant de capacités et de courage pour mener à bien ce modeste travail.

Tout d'abord, mes remerciements vont à l'endroit du Docteur Abdourahmane Mbade SENE qui a accepté avec promptitude de m'encadrer. Sa disponibilité, sa rigueur, sa patience et le suivi permanent de ce travail étaient des sources de motivation m'ayant permis de terminer en toute sérénité. Qu'il trouve ici l'expression de ma reconnaissance et de mes remerciements sincères.

Mes remerciements s'adressent également au corps enseignant de notre département de Géographie et très particulièrement à ceux qui ont participé à notre formation. Ainsi qu'à tous ceux qui auront l'aimable volonté de feuilleter notre travail. Un grand respect et une grande reconnaissance à tous nos enseignants.

Je manifeste aussi un mot de reconnaissance à l'endroit des populations et des personnes ressources qui ont accepté de se soumettre volontiers à notre questionnaire et guide d'entretien. Je citerai en particulier Messieurs, le Chef de la circonscription maritime sud, la chef de gare du port de Ziguinchor, Directeur du Service Régional de la Statistique et de la Démographie, les agents de l'aéroport, du service régional des transports routiers et de la Chambre de commerce et toutes les personnes interrogées.

A toute l'équipe qui m'a aidé à soumettre le questionnaire et à confectionner les cartes, à prendre des photos Djiby Sow, Mamadou Thior et Mady Cissokho.

Liste des sigles et acronymes utilisés

ANAM : Agence Nationale des Affaires Maritimes

ASD : Aline Sitoé Diatta

ANSD : Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie

ANSP : Autorité Nationale de Sûreté Portuaire

ASP : Agent de Sécurité de Proximité

CLPA : Conseil Local de Pêche Artisanale

COSAMA : Consortium Sénégalais d'Activités Maritimes

COSEC : Conseil Sénégalais des Chargeurs

CRD : Conseil Régional de Développement

IDE : Investissements Directs Etrangers

IEP : Infrastructures et Equipements portuaires

PAD : Port Autonome de Dakar

PCN : Projet de Construction Navale

PHM : Patrouilleur de Haute Mer

PME : Petite et Moyenne Entreprise

PSE : Plan Sénégal Emergent

SIRN : Société des Infrastructures de Réparation Navale de Dakar

SOCOSIM : Société de Commercialisation du Ciment

SOLAS: Safety of Life At Sea

SOMAT Société Maritime de l'Atlantique

SONACOS : Société Nationale de Commercialisation des Semences

SOTRAM : Société de Transport de Transit et des Activités Maritimes

UASZ : Université Assane Seck de Ziguinchor

UCAD : Université Cheikh Anta Diop de Dakar

Résumé

Le transport fluviomaritime impulse beaucoup d'enjeux sociaux et économiques surtout dans un contexte marqué par l'interconnexion des différents espaces du monde. Ces enjeux sont plus importants dans les régions enclavées et desservies par des mers et/ou des fleuves. Avec un réseau hydrographique dense, la voie fluviale et maritime a longtemps joué un rôle primordial dans la circulation des personnes et des biens au Sénégal notamment dans la région de Ziguinchor, une zone enclavée et meurtrie par un conflit armée, située au sud du pays.

Ce travail d'étude et de recherche vise à analyser le rôle du transport fluviomaritime et ses impacts dans le désenclavement de la ville de Ziguinchor.

S'appuyant sur une méthodologie combinant des enquêtes et des entretiens auprès des différents acteurs qui interviennent dans le secteur du transport fluvial et maritime dans la ville de Ziguinchor, notre recherche a ainsi montré que le transport fluvial assure chaque année la circulation de 141 600 personnes en moyenne entre la ville de Ziguinchor et les îles polarisées par cette dernière et génère des revenus moyens annuels 186.624.000 FCFA. En ce qui concerne le transport fluviomaritime, 135.552 personnes en moyenne font la navette chaque année entre la ville et la capitale Dakar pour des revenus annuels estimés à 1.222.272.000 FCFA, ainsi que des milliers de tonnes de divers produits. Elle révèle également que le transport fluvial et maritime contribue beaucoup dans la création d'emplois et le développement économique et social de la ville et impacte de façon positive sur son image avec l'installation du port qui constitue la vitrine et le poumon économique de cette dernière. Mais, force est de reconnaître que le transport fluviomaritime, surtout le transport purement fluvial, est confronté à une série de difficultés d'ordre organisationnelles, techniques et politiques, notamment l'enclavement, le manque d'organisation des acteurs, le manque de formation des piroguiers et la difficultés d'accès aux crédits. Face à ces contraintes, les autorités étatiques ont initié un certain nombre de projets pour dynamiser davantage ce secteur.

Mots clés : Rôle, impacts, transport fluviomaritime, transport fluvial, port, désenclavement, ville de Ziguinchor.

Abstract

River transport stimulates many social and economic issues, especially in a context marked by the interconnection of the different spaces of the world. These issues are higher in landlocked areas served by seas or rivers. With a dense river system, river and maritime ways have long played a fundamental role in the movement of people and goods in Senegal, especially in the Ziguinchor region, a landlocked area bruised by armed conflict, located in the south of the country.

This study and research work aims to analyze the role of river transport and its impacts in the opening up of the city of Ziguinchor.

Based on a methodology combining surveys and interviews with the various players involved in the river and maritime transport sector in the city of Ziguinchor, our research has shown that river transport provides an average of 141,600 people each year between the city of Ziguinchor and the islands polarized by Ziguinchor and generates an average annual income of 186,624,000 CFA francs. As far as river transport is concerned, an average of 135,552 people commutes each year between the city and the capital Dakar for an estimated annual income of 1,222,272,000 CFA francs, as well as thousands of tons of various products. It also reveals that river and sea transport contributes greatly to the creation of jobs and the economic and social development of the city and has a positive impact on its image with the installation of the port which is the showcase and the economic lung of the city. However, it must be acknowledged that river transport, especially purely river transport, faces a series of organizational, technical, and political difficulties, including isolation, lack of organization of actors, lack of training for canoes, and difficulties in accessing credit. Faced with these constraints, the state authorities have initiated some projects to further energize this sector.

Keywords: Role, Impacts, river and maritime transport, river transport, port, landlocked, city of Ziguinchor.

INTRODUCTION GENERALE

Depuis la deuxième guerre mondiale, les transports maritimes se sont énormément développés dans le monde. L'économie mondiale est de plus en plus dépendante des transports maritimes et des ports. En Afrique de l'Ouest, les transports maritimes et le secteur portuaire longtemps restés en marge des tendances mondiales présentent aujourd'hui d'importantes évolutions. Selon Alan Harding, Gylfi Palson et Gael Rabaland (2007), les pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre dont les économies dépendent des transports maritimes pour une part importante de leurs échanges ont besoin de s'appuyer sur des transports maritimes et un secteur portuaire efficaces pour assurer leur compétitivité sur le marché international.

Les ports sénégalais notamment celui de la ville de Ziguinchor n'échappent à ces tendances. D'après le service régional de la statistique et de la démographie de Ziguinchor (2010), le développement du transport maritime et fluvial au plan régional contribue beaucoup à la lutte pour la réduction de la pauvreté et au désenclavement de la région.

La ville de Ziguinchor, avec seulement 30 000 habitants en 1960 est passée à 205 294 habitants en 2013 (RGPHAE, 2013) sur une superficie de 4450 ha (RGPH, 2002). Passée de capitale régionale de la Casamance à la capitale régionale de Ziguinchor le 1er juillet 1984, la ville de Ziguinchor, sous les latitudes tropicales notamment entre 12°36 Nord et 16°16 de longitude Ouest, est située au Sud-ouest du Sénégal sur la rive gauche du fleuve Casamance à 70 kilomètres de son embouchure sur l'océan Atlantique. Développée sur un site fluvial, l'extension de la ville le long du fleuve Casamance est bloquée, d'Est en Ouest, par les marigots de Boutoute et de Djibélor. La ville de Ziguinchor est ainsi enclavée et se trouve dans une situation périphérique par rapport aux pôles essentiels d'activités économiques du pays. (Sène et al., 2018).

Selon Dieng (2008), venant du Nord par la route, il faut quitter le Sénégal, franchir une frontière, traverser la Gambie, franchir une autre frontière avant de se retrouver en territoire sénégalais. Conscient de cela, les pouvoirs publics ont consenti de réels efforts pour dynamiser le secteur du transport fluviomaritime à travers des investissements majeurs.

Dans notre travail, nous présenterons d'abord notre zone d'étude. Puis nous caractériserons l'enclavement de la ville de Ziguinchor et nous donnerons le rôle des différents types de

transport dans le désenclavement de la ville. Nous aborderons afin le transport fluviomaritime et ses impacts dans le désenclavement de la ville de Ziguinchor.

I- Problématique

1.1. Contexte

Avec la mondialisation, toutes les régions du monde sont interconnectées et interdépendantes. Selon Debrie (2001), Il n'y a pas de dynamiques possibles sans les outils construits permettant la circulation dans l'espace, sans cet ensemble d'activités assurant le déplacement et donc les mises en relation des lieux composant les espaces de vie des sociétés. Dans ces interconnexions spatiales et économiques, le secteur des transports occupe une place majeure. En effet, le transport maritime notamment joue un rôle crucial et constitue un domaine incontournable dans la mondialisation. Zoukifily IDE SIDDO (2011) affirme qu'aujourd'hui, le transport maritime est devenu le premier mode de transport de marchandises ; il représente 90% du trafic mondial.

Pour réaliser des économies d'échelle, les compagnies maritimes ont investi dans le marché des transports maritimes en expansion sans cesse. Ainsi, la croisière (transport maritime de passagers), les porte-conteneurs impulsent des enjeux significatifs. Dehoorne (2011) affirme que tirant des avantages combinés du secteur des transports, et celui du tourisme, elle (la croisière) a connu depuis ses débuts une croissance supérieure à celle du tourisme pris dans son ensemble. La croissance annuelle depuis les années 1980 fut en effet de 8,2% par an pour la croisière alors qu'elle n'a été de que de 4,1% pour le secteur du tourisme en général. La croisière est également un secteur qui touche de plus en plus de régions du monde et connaît une augmentation fulgurante du nombre de passagers. D'après Gwennaëlle, Furlanetto (2016), le nombre de passagers a donc augmenté de 200% grâce à un taux de remplissage des bateaux toujours très élevés et parfois même supérieur à 100%. Cette augmentation constante est couplée d'avantages économiques, les passagers dépensent des sommes exorbitantes aussi bien dans les ports d'embarquement que dans les ports d'escale. Ainsi, ces sentiers navales permettent d'importantes retombées en termes financiers et d'emplois pour les régions dans lesquelles ils se sont implantées. Selon G P Wild (2011), en 2012, l'Europe a pu bénéficier de 37,9 milliards d'euros de retombées globales.

Dans le même temps, le taux de conteneurisation continue de croître à un rythme très rapide. En effet, dans le cadre de la recherche d'économies d'échelle, des compagnies maritimes et certains opérateurs portuaires ont investi dans le marché du méga-porte-

conteneurs surtout en Asie du Sud-est. Ainsi le développement des ports chinois vient confirmer le rôle émergent du pays comme premier producteur de trafic conteneurisé mondial.

Selon Wang et Olivier (2003), les années 90 ont vu l'émergence de méga-ports et les pays de l'Asie Pacifique représentent l'arène mondiale incontestable de ce phénomène. En 2002, les dix premiers ports d'envergure mondiale, pas moins de sept sont dans cette région. La Chine à elle seule possède trois de ces ports : Hong-Kong, Shanghai et Shenzhen, qui se classent respectivement première, troisième et sixième.

Cela implique une promotion tant dans les infrastructures portuaires que dans l'image de la ville. Ainsi, des infrastructures majeures destinées à l'accueil de ces grands porte-conteneurs seront construites et mises en service.

Les ports de l'Afrique restent largement en marge de plusieurs tendances mondiales qui, cependant peuvent avoir un impact positif sur les économies de la région. Selon Drewry (2005), les ports de l'Afrique ont connu une croissance rapide du trafic au cours des cinq dernières années plus de 12%.

En Afrique de l'Ouest, les ports d'Abidjan, de Lagos, de Dakar de Lomé et de Cotonou sont les plus importants. Selon Harding, Palsson, Raballand (2007) l'industrie du transport maritime et la gestion portuaire ont profondément changé au cours de la décennie écoulée. Ces changements ont commencé à avoir un impact sur l'Afrique subsaharienne et continueront d'influencer le secteur portuaire et les transports maritimes de la région. Ainsi, Les enjeux des transports maritimes sont indiscutables pour les compagnies, les ports et les villes portuaires. Vigarié (1979), considère le port comme l'interface entre un foreland, espace maritime international, et un hinterland, espace terrestre plutôt national.

Les ports de l'Afrique subsaharienne dont ceux du Sénégal s'inscrivent également dans cette tendance. Au Sénégal le port le plus important est celui de Dakar, Port Autonome de Dakar (PAD). Les ports secondaires sont ceux de Saint-Louis, Kaolack et Ziguinchor. Selon Joncheray (2013), les espaces ne bénéficiant pas de ces systèmes de mise en valeur intégrés à l'économie mondiale sont restés enclavés et à ce titre, à l'écart des dynamiques de développement. En effet, la ville de Ziguinchor, dans le souci de régler le problème de son enclavement, a très tôt développé le secteur du transport maritime. Ainsi, la mise à disposition de navires par l'Etat du Sénégal, exploités par le COSAMA, concessionnaire de la liaison maritime Dakar-Ziguinchor entre dans le cadre de la politique du désenclavement et de

développement de la Casamance en général et de la ville de Ziguinchor en particulier d'une part et du renforcement de ses activités commerciales d'autres part.

1.2. Justification

Lors de la seconde guerre mondiale, les transports maritimes ont considérablement évolué dans le monde. L'économie mondiale est de plus en plus tributaire de l'efficacité des transports maritimes. Boyer (1973), affirme qu'une interruption prolongée du fonctionnement normal des transports maritimes dans le monde entrainerait inéluctablement la ruine de toutes les grandes puissances industrielles ou, à tout le moins et dans la meilleure des hypothèses, une énorme régression de leur activité. De nos jours, ce fait nous semble signifiant dans plusieurs pays d'Afrique en particulier dans les régions enclavées et desservies par des mers et / ou des fleuves. Cela est dû au besoin d'accroître les performances des ports africains afin qu'ils puissent pleinement jouer un rôle dans le développement socio-économique du continent.

Toutefois, les ports de l'Afrique restent à la traîne de plusieurs tendances mondiales. De ce fait, les évolutions observées dans le monde constituent des défis à relever pour les régions portuaires de l'Afrique. Ainsi, les ports sénégalais semblent connaître le phénomène de la mise en œuvre de la réforme tant attendu des secteurs du transport maritime et des ports. Les avantages socio-économiques et géographiques de ces réformes portuaires sont nombreux. Nous pouvons noter quelques exemples : développement des villes portuaires, transformation des espaces portuaires, touristiques, résidentiels et commerciaux, création d'emplois, un accès plus facile aux régions enclavées etc. Pour Suno (2004), les grands équipements sont une facette essentielle des mutations urbaines contemporaines.

Ziguinchor, ville portuaire est une région enclavée au sud du Sénégal qui connaît ce phénomène depuis quelques années. Selon Dieng (2008), la ville est coupée du reste du Sénégal par la Gambie, petit Etat anglophone qu'il faut traverser pour rallier les autres villes du pays. Par ailleurs, depuis (35ans), la Casamance sombre dans un conflit armé qui bloque socialement et économiquement ses populations en général et celles de la ville de Ziguinchor en particulier.

En effet, pour le pouvoir public, la réduction de la pauvreté de la population nécessite le désenclavement de la ville qui repose sur de réels efforts de dynamisation du transport fluvio-maritime à travers des investissements majeurs. C'est par conséquent tous ces constats qui constituent les raisons fondamentales qui justifient le choix de notre thème intitulé :

Impacts du transport fluvio-maritime dans le désenclavement de la ville de Ziguinchor. De là, plusieurs questions ont été posées autour de notre thème :

Quel rôle joue le transport fluvio-maritime dans le désenclavement de la ville de Ziguinchor ?

Quelles sont les caractéristiques de l'enclavement de la commune de Ziguinchor ?

Quels sont les impacts socioéconomiques du transport fluvio-maritime dans le désenclavement de la ville de Ziguinchor ?

1.3. Objectifs

L'objectif général de cette étude est d'appréhender le rôle du transport fluvio-maritime et ses impacts dans le désenclavement de la ville de Ziguinchor.

Pour atteindre cet objectif, on s'est fixé un certain nombre d'objectifs spécifiques.

⇒ Objectifs spécifiques

Comme objectifs spécifiques, nous allons :

- ✓ Montrer le rôle du transport fluvio-maritime dans le désenclavement de la ville de Ziguinchor ;
- ✓ caractériser l'enclavement de la ville de Ziguinchor ;
- ✓ expliquer les impacts socioéconomiques du transport fluvio-maritime dans le désenclavement de la commune de Ziguinchor.

1.4. Hypothèses

⇒ Hypothèse générale

- ✓ Le transport fluvio-maritime joue un rôle important et favorisant des impacts socioéconomiques dans le désenclavement de la commune de Ziguinchor

• Hypothèses spécifiques

- ✓ Le transport fluvio-maritime joue un rôle primordial dans le désenclavement de la ville de Ziguinchor ;
- ✓ La ville de Ziguinchor est une zone enclavée.
- ✓ Le transport fluvio-maritime a des impacts socioéconomiques positifs dans le processus de désenclavement de la ville de Ziguinchor.

1.5. Etat de l'art

Le transport fluvio-maritime peut être considéré comme un pilier à toutes activités économiques. En effet, avec l'avènement de la mondialisation, le domaine des transports maritimes a connu de grandes évolutions tant sur le plan infrastructurel que technologique. Ainsi, dans les pays en développement surtout en Afrique, les infrastructures des transports maritimes ont connu de grandes avancées ces dernières décennies. Cette évolution considérable des transports maritimes influe fortement sur les régions enclavées et surtout desservies par des mers et /ou des fleuves qui impulsent également beaucoup d'enjeux.

Il est aujourd'hui reconnu par un certain nombre de chercheurs que les transports maritimes restent incontournables dans le développement socio-économique mondial. Offner (1993) et Frenay (1996) dans leur article démontrent qu'il n'y a pas de développement possible sans organisation des transports. Cependant, il ne suffit pas d'ouvrir une voie de communication et de désenclaver une région pour engendrer ce processus. Toutefois l'évolution des transports maritimes s'est manifestée de différentes façons dans les différents continents.

En Afrique, les transports maritimes, restés longtemps en marge de plusieurs tendances mondiales, connaissent de nos jours une évolution considérable. Drewry (2005), dans son étude sur les ports africains, montre que ces derniers ont connu une croissance rapide du trafic au cours des cinq dernières années (plus de 12%). Ces mutations que connaissent les transports maritimes africains se traduisent par le développement des ports et des transports fluvio-maritimes et par ricochet les échanges. Harding, Palsson, et Raballand (2007) mettent en relief l'importance des infrastructures de transports dans le développement du continent africain, illustré par cette phrase : « *Il n'est plus à démontrer qu'un secteur des transports efficace est indispensable à l'accroissement des échanges en Afrique subsaharienne ; il constitue la voix d'accès aux nouveaux marchés et aux nouvelles opportunités et permet d'intégrer les petites et moyennes entreprises (PME) dans la chaîne logistique internationale, encourageant ainsi une croissance économique impulsée par les exportations, condition essentielle à la réduction de la pauvreté à grande échelle.* »

Dans leur analyse, ils démontrent que ces pays dont les économies dépendent des transports maritimes doivent impérativement adopter des stratégies à l'effet de promouvoir le transport maritime et l'efficacité des ports dans le but de renforcer leur croissance économique.

En plus, ils estiment que certains pays africains répondent à ces évolutions par la réforme du secteur des transports maritimes « *L'amélioration de la performance portuaire au Nigéria a*

valeur d'exemple à cet égard. » En outre, dans leur article, Wang et Olivier (2003) nous renseignent sur les impacts du transport maritime sur les villes portuaires. Ils affirment que ces régions ont un rôle double : fenêtre pour les Investissements Directs à l'Étranger (IDE) et pôle d'entrée et de sortie de capitaux et de technologies pour le développement économique orienté vers l'exportation.

Les résultats de ces recherches sont importants dans la mesure où ils nous ont permis de comprendre l'importance des transports maritimes dans le développement socio-économique des villes portuaires. Cependant, les travaux de recherche sur le secteur portuaire et le transport fluvio-maritime en Afrique de l'Ouest, plus particulièrement au Sénégal dont la ville de Ziguinchor ne sont pas nombreux. C'est pourquoi notre étude cherche à compléter les études faites dans ce domaine mais aussi à montrer la nécessité d'inciter tous les acteurs à poser les jalons d'une bonne coordination des actions dans le but d'une efficacité de la gestion portuaire de la ville de Ziguinchor. C'est dans cette perspective que ce mémoire s'est fixé pour objectif d'étudier le rôle du transport fluvio-maritime et ses impacts dans le désenclavement de la ville de Ziguinchor.

II- Clarification des concepts

Cette partie est très importante pour notre étude. Elle ne peut se faire sans l'identification d'un certain nombre de concepts en relation avec notre thème de recherche intitulé les impacts du transport fluvio-maritime dans le désenclavement de la ville de Ziguinchor. Notre démarche portera sur ces concepts afin de rendre le travail plus concis. Ainsi, on essaiera d'apporter quelques précisions sur les différents concepts cités ci-après : rôle, impact, transport fluvio-maritime, désenclavement.

- **Rôle**

Dans *les mots de la géographie* de Roger Brunet, R. Ferras et H. Théry, (1992), rôle signifie une liste ; ou partie à jouer, qui se joue, dans une pièce déjà écrite (vient du rouleau de parchemin qui porte la liste ou le texte) ; contrôle. D'où finalement, fonction assumée dans un ensemble cohérent. Dans le cadre de notre étude, il peut être compris comme étant l'action attribuée au transport fluvio-maritime dans le désenclavement de la ville de Ziguinchor ; C'est ainsi qu'on parle d'impact.

- **Impact**

Le mot impact vient du latin *impactum* supin de *impigere* qui veut dire « frapper contre ; jeter contre ; heurter » (Rey, 2006). Il peut être défini comme un choc résultant de la rencontre d'un projectile, d'un corps avec un autre corps. Par rapport à notre thématique de recherche, il peut être compris comme étant l'effet ou l'influence qu'a subie le désenclavement de la ville de Ziguinchor par le transport fluviomaritime. Cela nous amène à voir ce que c'est le **transport fluviomaritime**.

- **Transport fluviomaritime**

Selon *le Dictionnaire de la géographie* sous la direction de Pierre George et Fernand Verger (1970), d'une façon générale, il y a transport dès qu'il y a déplacement de marchandises ou de personnes d'un point à un autre. Les transports se caractérisent à la fois par la nature de l'objet transporté, par le mode de transport employé, et par le cheminement suivi entre le point de départ et le point d'arrivée.

Dans les économies modernes, caractérisées par la généralisation, la diversification et l'intensité des échanges, les transports prennent une importance toujours croissante. Ces besoins entraînent une recherche de nouvelles techniques de transport qui, à leur tour, changent les conditions des échanges. De toute façon, le transport d'un objet ajoute un coût supplémentaire au coût de production proprement dit ; ce problème du prix de transport et de son poids par rapport au prix de revient global de l'objet transporté limite les possibilités théoriques d'utilisation des divers moyens de circulation. L'évolution récente tend à développer davantage les nouveaux modes d'acheminement des choses transportées : on voit ainsi se multiplier les tuyaux pour toutes les matières liquides ou gazeuses : les oléoducs, les gazoducs traversent maintenant les nations, voire les continents.

Dans *les mots de la géographie* sous la direction de Brunet, Ferras, Théry (1992), le transport est une activité qui consiste à porter quelque chose à travers l'espace, donc d'un lieu à un autre. Equivalent étymologique de transfert. Acheminement de biens ou de personnes voire d'informations et de messages. Il recouvre en fait l'ensemble des échanges, ou de l'échange, mais vus de façon aussi concrète que possible. Il entraîne d'abondantes activités, des législations, des conflits, accrus par la division spatiale du travail. Les transports se distinguent selon leur mode, c'est-à-dire leur milieu et leur véhicule : transports ferroviaires, aériens, maritimes, fluviaux, routiers ou automobiles, animaux, par câble, par tuyau.

Le transport fluviomaritime est donc le déplacement des personnes et des biens qui se fait par le fleuve et la mer.

Selon le *dictionnaire de géographie et de l'espace des sociétés* sous la direction de Lévy et Lussault (2003) les transports sont des dispositifs, modes et moyens permettant l'acheminement de personnes ou d'objets matériels d'un lieu vers un autre. Par extension, ensemble de moyens de la mobilité, l'une des trois modalités de gestion de la distance (avec la coprésence et la télécommunication).

Dans le cadre de notre étude, il nous semble que le transport fluviomaritime qui consiste à déplacer des marchandises ou des personnes pour l'essentiel par voie maritime ou fluviale a connu une évolution remarquable depuis la seconde guerre mondiale, surtout en Afrique en général et au Sénégal en particulier du point de vue socio-économique, culturel mais surtout géographique. C'est ainsi qu'on parle de désenclavement.

- **Désenclavement**

Dans le *dictionnaire de la géographie* sous la direction de Pierre George et Fernand Verger (1970), le désenclavement est l'action par laquelle est rompu l'isolement matériel, économique, moral, de zones vouées, par l'évolution des techniques ou par les circonstances de leur histoire, à la stagnation, voire à la sécession. Le désenclavement est donc toujours l'œuvre d'une collectivité et la plupart du temps, aujourd'hui, si on le considère à une échelle suffisante, l'œuvre des pouvoirs publics.

Selon le *dictionnaire universel francophone* de Moingeon, (1997) le désenclavement consiste à faire cesser l'isolement d'une localité par l'extension des moyens de transports et de communication et l'accroissement des échanges économiques.

Ces définitions cadrent parfaitement avec le sens du mot désenclavement dans le cadre de notre mémoire qui consiste ici à résoudre le problème d'isolement et d'intégration de la ville de Ziguinchor par rapport au reste du pays mais par le transport fluviomaritime.

III- La méthodologie

3.1. Revue documentaire

Elle consiste à faire une revue de la littérature. Il s'agit de lire les ouvrages généraux, les articles, les thèses ou mémoires qui traitent des questions liées à la dynamique des transports maritimes, aux zones enclavées et aux impacts de ces transports maritimes dans ces

régions enclavées dans le monde et en Afrique en générale et en particulier au Sénégal. L'objectif est de constituer une base documentée sur les différentes thématiques de notre projet de recherche. Ainsi, des fiches de lectures sont mises en place pour chaque document lu pour faciliter la phase de rédaction. Cela nous a permis de faire un état de la problématique des impacts des transports dans les zones enclavées. Pour accéder à ces documents, nous avons fréquenté les structures comme : les bibliothèques de l'Université Assane Seck de Ziguinchor (UASZ) et de l'Université Cheikh Anta Diop de Dakar (UCAD). On a aussi effectué des recherches sur l'internet dans le but d'avoir des documents qu'on n'a pas pu lire dans ces structures.

Nous avons aussi fait des enquêtes (quantitatives) auprès de la population concernée en établissant des questionnaires. Des guides d'entretien sont formulés pour requérir des informations qualitatives concernant notre étude auprès des autorités municipales, portuaires ou des services déconcentrés de l'Etat de la ville de Ziguinchor ainsi que les piroguiers au niveau de l'ancien bac.

3.2. Collecte des données

3.2.1. La phase pré-enquête

Cette phase est très importante, car elle nous a permis d'observer, de tester et de recadrer nos outils d'enquête, notamment les questionnaires.

3.2.2. Les enquêtes

Elle consiste à faire des enquêtes quantitatives et qualitatives. Pour ce qui est de la méthode quantitative, nous avons élaboré des questionnaires qui sont soumises aux passagers au niveau du port, de l'ancien bac et aux commerçants grossistes de la ville de Ziguinchor. Cette démarche est adoptée dans le but de connaître l'impact du transport fluvio-maritime sur la vie économique et sociale des populations de la ville de Ziguinchor. Cela nous amène à identifier un certain nombre de passagers et de commerçants dans les grands marchés de la ville. En effet, nous avons travaillé sur les quatre marchés les plus grands de la ville de Ziguinchor à savoir le marché Saint Maure, le marché Tilène, le marché Escale et le marché Grand-Dakar. Nous estimons qu'avec ces quatre marchés et les passagers au niveau du port et de l'ancien bac, nous pouvons avoir suffisamment d'informations pour cerner notre thème d'étude.

Pour les passagers au niveau du port, nous avons pris pour base de sondage la capacité de deux navires : Aline Sitoé Diatta (500) passagers et Aguène ou Diambogne (206 passagers).

Ce qui fait **706** passagers au total. Au total, la taille de l'échantillon est fixée à 200 unités pour les deux navires. Les enquêtes ont couvert tous les deux navires ciblés.

La méthode de répartition par quota et de manière proportionnelle à la capacité de chaque navire et de chaque pirogue, a été utilisée pour déterminer le nombre d'enquêté au niveau du port et de l'ancien bac.

$$x = \frac{\text{Nombre de passager par navire} \times \text{Echantillon}}{\text{Nombre total de passagers des 2 navires}}$$

Application :

$$\text{Aline Sitoé} : x = \frac{500 \times 200}{706} = 142$$

$$\text{Aguène} : x = \frac{206 \times 200}{706} = 58$$

Tableau 1 : répartition des enquêtés par navire.

Navires	Nombre de passagers	Taille effectif	Fréquence
Aline sitoé Diatta	500	142	71%
Aguène	206	58	29%
Ttotal	706	200	100%

(Source : enquêtes Faye, 2018).

Concernant le transport purement fluvial, nous avons comme base de sondage la capacité des huit (8) pirogues qui ont une capacité totale de -. Au total, la taille de l'échantillon est fixée à 145 unités pour les huit (8) pirogues. Les enquêtes ont couvert toutes les huit pirogues.

La méthode de répartition par quota et de manière proportionnelle à la capacité de chaque pirogue a aussi été utilisée pour déterminer le nombre d'enquêté au niveau de l'ancien bac.

Application :

$$\text{Niomoune } x = \frac{130 \times 145}{575} = 33$$

$$\text{Djogué } x = \frac{60 \times 145}{575} = 15$$

$$\text{Affiniam } x = \frac{165 \times 145}{575} = 42$$

$$\mathbf{Bodé} \ x = \frac{60 \times 145}{575} = 15$$

$$\mathbf{Elana} \ x = \frac{100 \times 145}{575} = 25$$

$$\mathbf{Diatock} \ x = \frac{60 \times 145}{575} = 15$$

Tableau 2 : répartition des enquêtés par pirogue.

Pirogues	Nombre de passagers	Taille effectif	Fréquence
Niomoune	130	33	23%
Diogué	60	15	10%
Affiniam	165	42	29%
Bodé	60	15	10%
Elena	100	25	17%
Diatock	60	15	10%
Total	575	145	100%

(Source : enquêtes Faye, 2018).

Pour les commerçants grossistes des 4 grandes marchés de la commune, Nous avons utilisé la technique d'échantillonnage aléatoire simple pour interroger les commerçants car nous n'avons aucune donnée statistique officielle qui peut nous servir de base de données. Cette situation s'explique par le fait que beaucoup de commerçants ne sont pas enregistrés. Face à ce problème, nous avons procédé par un inventaire qui consiste à recenser les commerçants grossistes des quatre grands marchés de la ville. Cet inventaire nous a mené à : 209 commerçants grossistes à Saint Maures dont 52 commerçants de magasins d'alimentations, 09 quincailleries, 04 friperies, 64 commerçants de vêtements, 07 cosmétiques, 05 magasins d'ustensiles de cuisines, 04 magasins de matériels électroniques, 21 vendeurs de fruits et 43 vendeurs de légumes. Pour Escale, nous avons 86 commerçants grossistes dont 07 commerçants de magasins d'alimentation, 06 quincailleries, 01 commerçant d'ustensiles de cuisine, 02 commerçants de matériel électronique, 11 commerçants de matériel électroménager 04 vendeurs de légumes, 04 superettes, 06 commerçants de matériel de pêche

et 45 mareyeurs. Pour Grand-Dakar, nous avons 18 commerçants grossistes dont 02 commerçants de magasins d'alimentation, 6 quincailleries, 01 friperie, 04 commerçants de vêtements, 02 boutiques de cosmétiques, 01 commerçant d'ustensiles de cuisine, 02 vendeurs de légumes. Enfin pour Tilène, nous avons 44 commerçants grossistes 04 commerçants de magasins d'alimentation, 02 quincailleries, 21 commerçants de friperie, 05 commerçants de vêtements, 06 commerçants de cosmétiques, 02 magasins d'ustensiles de cuisines, 03 magasins de matériels électroniques, 01 vendeurs de légumes. (tableau1)

Tableau 3 : Inventaire des commerçants (grossistes) des 4 grands marchés

Marchés	Alimentation	Quincailleries	friperies	Vêtements	Cosmétiques	Ustensiles de cuisine	Matériel électronique	Matériel électroménager	Supérettes	Matériel de pêche	Mareyeurs	fruits	Légumes	Total
St. Maures	52	9	4	64	7	5	4	00	00	00	00	21	43	209
Escale	7	6	00	00	00	1	2	11	4	6	45	00	4	86
Grand Dakar	2	6	1	4	2	1	00	00	00	00	00	00	2	18
Tilène	4	2	21	5	6	2	3	00	00	00	00	00	1	44
Total	65	23	26	73	15	9	9	11	4	6	45	21	50	357

(Source: enquêtes Faye, 2018).

Ce qui nous fait un total de 357 grossistes pour les quatre marchés étudiés répartis comme suit : 65 commerçants de grossistes d'alimentation, 23 quincailleries, 26 commerçants de friperies, 73 commerçants de vêtements, 15 commerçants de cosmétiques 09 commerçants d'ustensiles de cuisines, 09 commerçants de matériel électronique, 11 commerçants de matériel électroménager, 04 superettes, 06 commerçants de matériel de pêche, 45 mareyeurs, 21 commerçants de fruits et enfin 50 commerçants de légumes. Cependant, nous tenons à signaler que les chiffres retenus pour les vendeurs de légumes sont très aléatoires dans la mesure où les commerçants ne sont pas fixes. En effet, la majeure partie de l'approvisionnement se fait à partir de Dakar en période d'hivernage contrairement en saison sèche (période d'abondance des légumes) ou beaucoup de femmes qui sont en milieu urbain ou rural produisent des légumes ; ce qui fait que la quantité de légumes importée n'est pas considérable. Cela explique notre choix de soumettre notre questionnaire aux commerçants de légumes en période d'hivernage. Au vu de toutes ces informations, nous avons établi notre échantillonnage comme suit : (voir tableau 2)

Tableau 4 : Composition des Commerçants interrogés

	Inventaire des commerçants	Nombres de commerçants interrogés	% de l'échantillonnage
Alimentation	65	13	20
Quincailleries	23	13	55
Friperies	26	12	45
Vêtements	73	18	25
Cosmétiques	15	15	100
Ustensiles de cuisine	9	9	100
Matériel électronique	9	9	100
Matériel électroménager	11	11	100
Supérettes	4	4	100
Matériel de Pêche	6	6	100
Mareyeurs	45	15	30
Fruits	21	10	50
Légumes	50	13	25
Total	357	148	41%

(Source : enquêtes Faye, 2018).

Pour la méthode **qualitative**, des entretiens ont été menés auprès de personnes ressources choisies en fonction de leurs responsabilités dans le secteur du transport fluvio-maritime, aérien et routier. Il s'agit de la cheffe de la gare maritime de Ziguinchor au niveau du

Consortium Sénégalais d'Activités Maritimes- (COSAMA), du chef de la circonscription maritime sud - Agence National des Affaires Maritimes- (ANAM), du responsable commercial de la chambre de commerce, aux piroguiers au niveau de l'ancien bac, à l'agent municipal, chef de guide adressage à la mairie de Ziguinchor, à l'agent chargé de la Facturation/ADS Exploitation à l'aéroport de Ziguinchor ainsi que le chef du garage routier de Ziguinchor.

Le guides d'entretien qui est soumis au chef de la circonscription maritime sud et à la cheffe de gare et au responsable commercial de la chambre de commerce ont permis d'obtenir des informations sur l'historique du transport fluviomaritime à Ziguinchor, la fluidité des acheminements, la valeur marchande, la nature et la qualité des marchandises, le nombre de passagers. Par ailleurs, nous avons cherché à avoir des réponses sur les stratégies mises en place par les autorités portuaires pour assurer la sûreté, la sécurité et l'efficacité du port. En outre, il est important de préciser que l'ANAM ou capitainerie, en concert avec la chambre de commerce, procède aux opérations de gestion du port. On cherche donc à avoir, à travers le guide d'entretien qui leur est adressé, des informations sur la gestion du port. Il est important de noter aussi que la Chambre de Commerce représente les opérateurs économiques dans le domaine du commerce, de la pêche, de l'agriculture, de l'industrie, des services, etc.

Les piroguiers au niveau de l'ancien bac sont les principaux acteurs du transport fluvial. Le guide d'entretien qui leur est adressé nous a permis d'avoir des informations diverses sur la desserte fluviale entre la ville de Ziguinchor et les localités concernées.

Le transport aérien et routier n'est pas en reste. Le guide d'entretien adressé à l'agent chargé de la Facturation/ADS Exploitation à l'aéroport de Ziguinchor ainsi que celui soumis au chef du garage routier de Ziguinchor nous ont permis d'acquérir des informations sur l'état des lieux de ces infrastructures de transport.

Le Service Régional de la Statistique et de la Démographie de Ziguinchor, à l'exemple des entités régionales de l'Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD), tente chaque année de faire une présentation synthétique des indicateurs essentiels de l'économie et les chiffres clés de la vie sociale de la région. Ainsi, la soumission au Service Régional de la Statistique et de la Démographie de Ziguinchor d'un guide d'entretien nous paraît importante dans la mesure où nous cherchons à connaître la situation économique et sociale de la ville de Ziguinchor.

3.3. Le traitement des données

C'est une partie très importante de notre étude. Il consiste à faire le traitement et l'analyse des données obtenues lors de notre recherche. Pour ce faire, un certain nombre de logiciels sont mobilisés :

- Excel pour l'élaboration et le dépouillement des questionnaires ainsi que l'établissement des graphiques et diagrammes ;
- Arc Gis pour la cartographie de notre zone d'étude ;
- Microsoft Word pour la rédaction du mémoire.

PREMIERE PARTIE

PRESENTATION GENERALE DE LA ZONE D'ETUDE

La présentation de la zone d'étude met en évidence ses composantes physiques et humaines. Ces dernières nous permettent de dégager les spécificités du milieu dans le but d'un meilleur cadrage de notre sujet de recherche. L'étude de ces différents aspects, nous conduit à mieux saisir leur contribution à un éventuel développement endogène. Ainsi, le premier chapitre présente l'histoire et quelques éléments physiques qui montrent l'aspect côtier de la ville favorables au développement du transport fluviomaritime. Le deuxième chapitre fait état des caractéristiques sociodémographiques.

CHAPITRE I : APERÇU SUR L'HISTOIRE ET LA GEOGRAPHIE DE LA VILLE DE ZIGUINCHOR

La ville de Ziguinchor présente un site favorable au transport fluvio-maritime. En effet, sa position géographique laisse entrevoir une densité des cours d'eau avec l'existence du fleuve Casamance émaillé d'une vingtaine d'îles et de l'océan atlantique. Cette partie se propose d'étudier un environnement favorable au transport fluvial et maritime qui passe par un aperçu sur l'histoire de ville, la localisation de la zone d'étude et la présentation du milieu physique.

1.1. L'histoire de la ville de Ziguinchor

La ville de Ziguinchor possède une histoire riche et relativement bien connue. Ville du sud du Sénégal et chef-lieu de la Casamance, elle a été fondée par les portugais en 1645. Vendue aux Français en 1888, ils allaient en faire un comptoir prospère grâce à l'arachide. Ce sont donc les Portugais qui, les premiers, à partir de la Côte Atlantique, ont franchi l'embouchure de la Casamance, pour pénétrer progressivement à l'intérieur des terres, suivis plus tard par les Français. C'est en 1645 que le poste fortifié de Ziguinchor fut créé par les Portugais qui étaient déjà à Cacheu, plus au sud, dans l'actuelle Guinée Bissau. Cette présence portugaise n'a pris fin qu'en 1886 lorsque le Portugal céda le poste aux Français présents à Karabane (île située sur l'embouchure) et à Sédhiou à l'est. (Faye, 2014).

1.2. Un environnement géographique favorable au transport fluvio-maritime

1.2.1. Le site

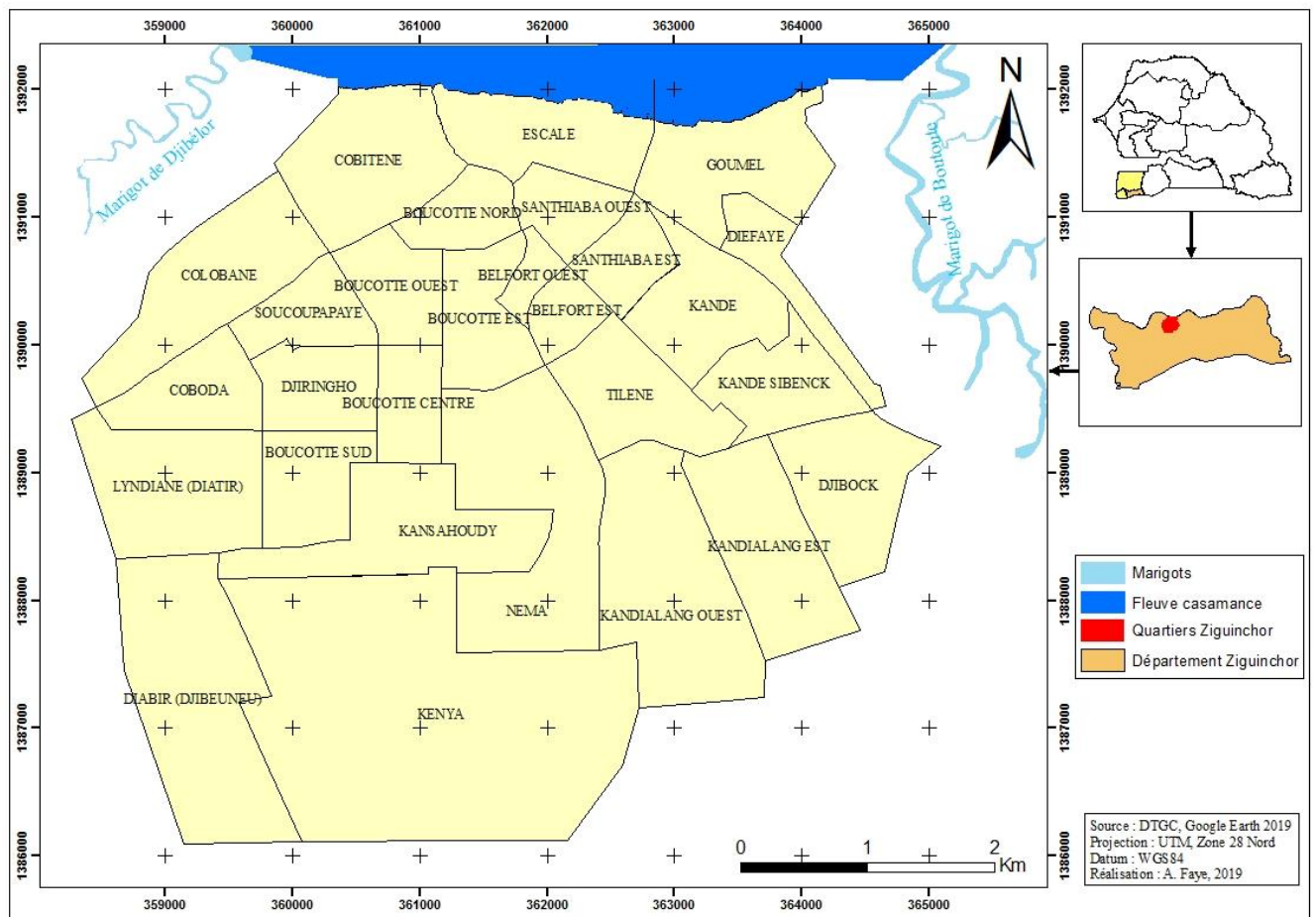
La ville de Ziguinchor, capitale de la région du même nom, se trouve sur la rive gauche du fleuve Casamance à 65 km de son embouchure sur l'Océan Atlantique (carte 1). La commune de Ziguinchor s'est développée en bordure du fleuve Casamance dans un environnement naturel amphibie des « rivières du sud » composé de dépressions saisonnières inondées et de bas plateaux du continental terminal. La ville est née en un point de resserrement extrême de l'estuaire de la Casamance dû à l'avancée vers le nord des bas plateaux méridionaux. De par-là, se trouve le dernier site en aval où la terre ferme est le plus proche de la berge vaseuse (si l'on exclut la Pointe Saint Georges et Karabane qui sont d'anciens cordons dunaires dont l'exiguïté ne se prête pas à une véritable création urbaine). Autre avantage supplémentaire de Ziguinchor, l'absence de vase dans la zone basse bordant

immédiatement le fleuve. L'extension de la ville le long du fleuve Casamance est bloquée par deux marigots Boutoute et Djibélor.

1.2.2. La situation et les limites de la ville

La superficie de la Commune est estimée à 4533 hectares. La ville de Ziguinchor est située au sud-ouest du Sénégal et est limitée au nord par le fleuve Casamance, au Sud, à l'Est et à l'Ouest par la Commune de Niaguis et dispose d'une ouverture sur la mer à l'ouest (70km de l'Océan Atlantique).

Elle est localisée entre le méridien 16° et 17° et les parallèles 12° et 13° (Sow, 2014). La commune de Ziguinchor, se trouve sur la rive gauche du fleuve Casamance à 65 km de son embouchure sur l'Océan Atlantique et à 15 km de la frontière avec la Guinée Bissau. La ville, située dans le domaine sud-soudanien, se trouve dans la région la plus arrosée du Sénégal, 1390,4 mm (1918-2003). La ville est coincée entre le fleuve Casamance au nord et des zones marécageuses à l'est (marigot de Boutoute) et à l'ouest (marigot de Djibélor) (Carte1). (PDC Ziguinchor, 2018).



Carte 1: Localisation de la commune de Ziguinchor

1.3. Le cadre physique

1.3.1. Le climat

La commune de Ziguinchor est caractérisée par un climat chaud et particulièrement humide de type sud-soudanien. Il est marqué par une saison sèche d'une durée de 7 mois (Novembre à Mai) et par une saison des pluies qui s'étalent sur 5 mois (Juin à Octobre). Le climat constitue un élément fondamental dans le transport fluvial et maritime ; il joue un rôle crucial dans le cadre des observations météorologiques (direction des vents, les marées hautes et les marées basses...) en milieu océanique pour la sécurité maritime.

🚦 Pluviométrie

Ziguinchor se situe dans une zone caractérisée par une forte nébulosité et des pluies abondantes. La pluviométrie est souvent marquée par de fortes variations annuelles. Les précipitations varient de 1000 à 1700 mm pour 80 à 100 jours de pluies. La hauteur d'eau la plus élevée a été de 1738 mm de pluies en 2008. Parallèlement, le nombre de jours de pluies par an a évolué en dents de scie pendant la même période et a atteint la moyenne annuelle de 83 jours de pluies. (Figure1). (PDC de Ziguinchor (2018).

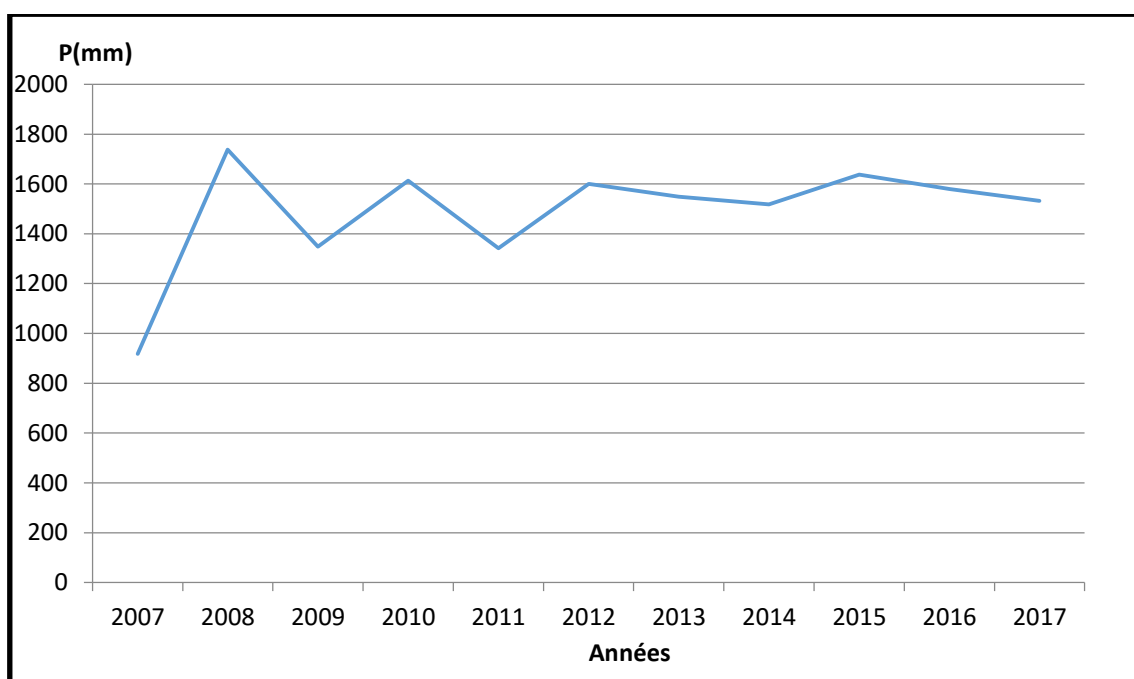


Figure 1 : Evolution de la pluviométrie dans la Commune de Ziguinchor.

Sources : DRDR / ANACIM, 2018

La température

Les températures moyennes annuelles varient entre 17 et 38°C. L'influence continentale agit fortement sur les températures maximales. La moyenne mensuelle la plus forte est de 38°C (mois d'Avril) tandis que la température moyenne mensuelle la plus faible est de 13°C (mois de Janvier).

Les vents

On note la présence de vents frais et humides en fin et début d'année et de vents chauds et secs en Février et Mars. La pression atmosphérique moyenne est de l'ordre de 1015,5 mb.

L'humidité moyenne annuelle est de l'ordre de 70%.

Au total, le climat de Ziguinchor peut paraître privilégié dans la mesure où il permet à la région d'être la plus verdoyante et la plus riche du Sénégal (en biodiversité) et par conséquent attirer des touristes venus du pays et de l'étrangers, qui pour la plupart emprunteront la voie fluvio-maritime.

1.3.2. Le Relief

Elle a un relief plat qui accuse une pente générale de l'Est vers l'Ouest et permet de distinguer deux ensembles :

- Les hautes terres à l'Est : elles présentent une latérisation avancée et sont dominées par une végétation de type soudanais. Mais les hautes terres de l'Est connaissent une diminution de la pluviométrie. La forêt, présente en basse Casamance, se dégrade de plus en plus vers l'Est.
- Les basses terres à l'Ouest : dépôts marins et fluvio-marins du quaternaire récent, qui s'élèvent jusqu'à 4 ou 5 mètres d'altitude, le contact avec le plateau étant plus marqué par la différence de végétation que par le dénivelé topographique. En effet, à l'est et à l'ouest du quartier Escale, site d'origine de la ville, s'étend un paysage de « *tann* » et de mangrove, mais en grande partie aménagée en rizières, ce qui a longtemps empêché toute extension linéaire de Ziguinchor le long du fleuve.

1.3.3. Hydrographie de la ville de Ziguinchor

La ville se trouve sur la rive gauche du fleuve Casamance à 65 km de son embouchure sur l'Océan Atlantique et dispose d'une ouverture sur la mer à l'ouest à 70 km de l'Océan Atlantique. En effet, avec ce réseau hydrographique relativement dense, les navires (Aline Sitoé Diatta, les navires jumeaux Aguène et Djambogne, et les navires porte-conteneurs

venus de l'intérieur du pays, de la sous-région et même d'autres continents, avant d'accoster au port de Ziguinchor passent par le fleuve (navigation secondaire) mais traversent sur une plus longue distance l'océan atlantique : c'est la navigation principale.

CHAPITRE 2 : CARACTERISTIQUES SOCIOECONOMIQUES

Dans ce chapitre, nous allons analyser les caractéristiques humaines et la structure de l'économie pouvant permettre de mieux comprendre la portée globale du travail.

2.1. Caractéristiques sociales

2.1.1. Historique du peuplement de la commune de Ziguinchor

La localité de Ziguinchor a été fondée par les « Izguicho », un sous-groupe de l'ethnie Baïnouk, bien avant l'arrivée des premiers européens en 1645. Le village était une des localités qui longeait le fleuve dans cette zone avec d'autres comme Djibélor, Tobor, Djifanghor, etc. C'est la déformation de « Izguichor » (qui signifie, avec le suffixe « or », « la terre des Izguicho » en baïnouk) qui évolua en « Sikitior », pour ensuite donner définitivement « Ziguinchor » avec les colons européens. Une autre version attribue l'origine du terme « Ziguinchor » au groupe des mots portugais « chiga bouchora » signifiant « à ma descente, tu pleurais », mais elle est moins plausible. L'activité commerciale, pendant la période coloniale, a fait de Ziguinchor un pôle important qui a permis son expansion démographique, qui s'est poursuivie après l'indépendance nationale en 1960. (Faye, 2014).

2.1.2. Une population en constante augmentation

La population de la ville de Ziguinchor s'élève à 205 297 habitants d'après le dernier recensement général de la population et de l'habitat de l'agriculture et de l'élevage de 2013 (ANSD, 2015), soit 37,38 % de la population de la région. Les projections estiment la population communale à 239 726 habitants en 2018.

Le taux de croissance de la population urbaine est de 4,4 % dans la commune de Ziguinchor. Cette croissance démographique, qui s'est développée au cours de ces dernières années, est liée à plus de 65 % à l'immigration qui est venue s'ajouter aux effets de l'accroissement naturel. En effet, depuis quelques années il a été noté l'arrivée massive de populations venues du Nord du pays et des pays limitrophes. A cela s'ajoute l'exode rural interne à la région.

2.1.3. Une population composite

L'une des caractéristiques marquantes de Ziguinchor est le brassage socio-culturel des populations qui y vivent avec notamment cette faculté d'adopter la langue d'autrui tout en

restant enraciner dans sa propre culture. Cette pratique fait de Ziguinchor, une terre d'accueil où se côtoient plusieurs cultures et diverses religions (musulmane, catholique, animiste).

En effet, la population est très cosmopolite et pluriethnique. Les Diolas constituent la première ethnie dans la commune avec 32 %, suivi par ordre, des Mandingues (19 %), des Peulhs (15 %), des Wolofs (8 %), des Manjacks et Mancagnes (6 %), des Balantes (8%) et des Sérères (5 %). Les 7% restants sont composés des soninkés, des Bambaras, des diakhankés, des sarakholés et des communautés ressortissantes de Guinée, de Guinée Bissau, de Gambie, du Mali, du Bénin etc. (Figure 2)

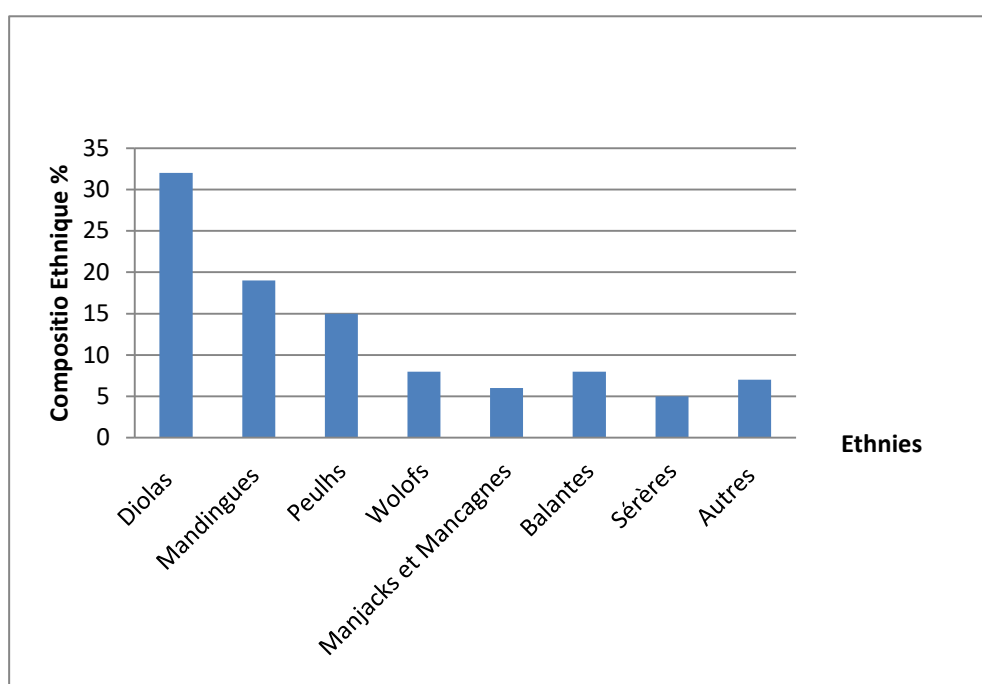


Figure 2 : La composition ethnique dans la commune de Ziguinchor

Il apparait que la population de la ville est relativement jeune. Les adolescents occupent la part la plus importante de la population avec 40 % de jeune de moins de 15 ans alors que les personnes du 3ème âge (+ de 60 ans) ne représentent que 07,35 %. Cela peut être justifié par la forte fécondité et un solde migratoire positif. La population en activité (15 à 59 ans) est très présente dans la commune soit 52,70 % de représentativité. Ainsi, si on s'intéresse à la répartition par sexe de la population, on constate que le nombre d'hommes est légèrement plus élevé que le nombre de femmes. En effet, nous avons 104216 hommes contre 101076 femmes.

La population de la région de Ziguinchor se caractérise par une grande diversité culturelle. Ainsi, nous avons comme proportion religieuse une majorité de musulmans avec 70, 20% de la population, suivi des chrétiens (24,20 %). Au début du XVIème siècle, les rives de la Casamance étaient fréquentées par des missionnaires portugais et par la suite des prêtres des îles du Cap-Vert, y vinrent de temps à autres pour assurer une évangélisation toujours précaire et superficielle. En ville, presque 6% des chefs de familles se déclarent animistes (adepte de la religion traditionnelle), (ANSD, 2013).

2.2. La structure de l'économie

La région de Ziguinchor regorge d'énormes potentialités dont la mise en valeur serait d'un grand apport non seulement pour l'économie locale mais aussi nationale ; voire internationale avec des possibilités d'exportation des produits agricoles par voie fluvio-maritime, par exemple sous forme de matières premières ou de produits finis.

2.2.1. Le commerce

L'activité économique est largement dominée dans la ville par le petit commerce des femmes (les étalages, la friperie, les ventes de tissus, la vente de poisson et de fruits et légumes, etc.). Tandis que les hommes assurent la vente de denrées alimentaires dans les boutiques. La Commune est dotée de différents équipements marchands localisés dans les différents quartiers comme le port, l'aéroport, les marchés, l'unité de conservation du poisson et des légumes.

2.2.2. L'agriculture

Elle constitue une activité plus ou moins importante dans la commune et reste cependant tributaire de la pluviométrie. Elle est dominée par la riziculture et le maraîchage. Elle est pratiquée dans la zone de Colobane où les terres cultivables sont disponibles, fertiles et riches pour la riziculture et le maraîchage. L'agriculture y est pratiquée sur toute l'année. Le quartier de Diabir présente un potentiel agricole riche et varié avec 98 % des habitants qui dépendent de l'agriculture.

2.2.3. L'élevage

Ce secteur est très peu développé et ne connaît pas une évolution importante. Il concerne le petit bétail (porcins, caprins et ovins) et la volaille. L'alimentation du bétail repose sur l'exploitation des parcours naturels et, en complément d'aliments, l'utilisation des résidus agricoles laissés dans les champs après les récoltes.

Les sous-produits agro-industriels sont peu utilisés car peu disponibles et coûteux, malgré la présence d'une huilerie qui produit du tourteau d'arachide.

2.2.4. Pêche

La ville de Ziguinchor dispose de potentialités réelles dans la pêche fluviale et lagunaire du fait de la présence du fleuve Casamance. Le secteur de la pêche occupe une place importante avec des pirogues motorisées et à voile, des milliers de personnes s'y activent (pêcheurs, porteurs, écailleurs, transformateurs, revendeurs, mareyeurs, charpentiers, mécaniciens hors-bord, vendeurs de filets, etc.).

Plusieurs espèces de poissons et de fruits de mer sont pêchées : barracuda, soles, otolithes, capitaines, machoirons, maquereaux, ethamoloses (cobo), carangue, liche amies, carpes blanches (« sompathe »), mullets, tilapia, crevettes, huitres des palétuviers.

A cela il faut ajouter les infrastructures à savoir le port, l'usine de conservation d'une capacité de 2000 tonnes, les marchés au poisson et les quelques unités de transformations.

2.2.5. L'artisanat

Il constitue un secteur important dans la Commune avec 29 corps de métiers qui sont répartis en 03 sections : la section service (Mécanicien, frigoriste, Bâtiment etc.), la section art (Bijoutier, Tisserand, Sculptrice sur Bois...), et la section production (Menuisier Ebéniste, Transformation Fruits et Légumes, Transformation Produit halieutique, Menuisier Rotin, etc.).

2.2.6. Le tourisme

Située dans une zone côtière avec le fleuve Casamance, la Commune abrite des sites touristiques et dispose d'un bon climat favorable au développement de cette activité. A cela s'ajoute un important potentiel culturel pouvant offrir des opportunités de création de richesses, d'emplois notamment sur le plan touristique. Ainsi, le respect de ces valeurs culturelles et des traditions, la veille sur l'environnement et les ressources naturelles au profit des populations locales peuvent être une opportunité de développer l'éco-tourisme. La Commune dispose de 07 hôtels et de 10 auberges. La plupart des hôtels de la place se prêtent au tourisme d'affaires (séminaires, ateliers, etc.) et à l'organisation d'évènements. On décompte dans la Commune d'une multitude de petits réceptifs et gîtes, de dancings, night-clubs et restaurants.

2.2.7. L'industrie et les Mines

La situation du secteur industriel dans la commune est plus ou moins significative. Les établissements recensés sont les suivants :

- 01 unité de transformation jus et fruits ;
- 01 GIE de transformation de savon et de fabrication d'eau de javel ;
- 01 usine alimentaire -crevettes et poisson ;
- 01 usine de glace ;
- 01 unité de production de vinaigre de mangue ;
- Moulins à mil et à riz ;
- Boulangeries.

2.2.8. L'exploitation forestière

Etant le dernier bastion forestier du pays, la région de Ziguinchor regorge d'importants ressources naturelles : fruitières (mangues, citrons, pastèques, oranges, papaye...), forestières de cueillettes (« Maad », « Toll », « Ditaax », pain de singe...), le bois de chauffe, le bois d'œuvre, et le charbon de bois et afin la production agricole (miel, huile de palme, gingembre, céréales...). De plus, l'anacarde connaît une nouvelle dimension, avec la présence d'opérateurs indiens spécialisés dans la collecte et l'exportation du produit. D'ailleurs depuis ces deux dernières années le transport de l'anacarde est exclusivement assuré par les navires porte-conteneurs du COSAMA.

Ce Secteur doit jouer un rôle important à travers le développement des unités de transformations des produits locaux dont la matière est disponible dans les différents villages environnants et l'écoulement est facilité par l'existence des infrastructures portuaires et la proximité avec Bissau et Banjul qui constituent de grands agglomérations de consommation.

La ville souffre de beaucoup d'handicaps géographiques à savoir l'enclavement, et l'insuffisance d'infrastructures. Ces handicaps pèsent lourdement sur le développement de la région et son intégration.

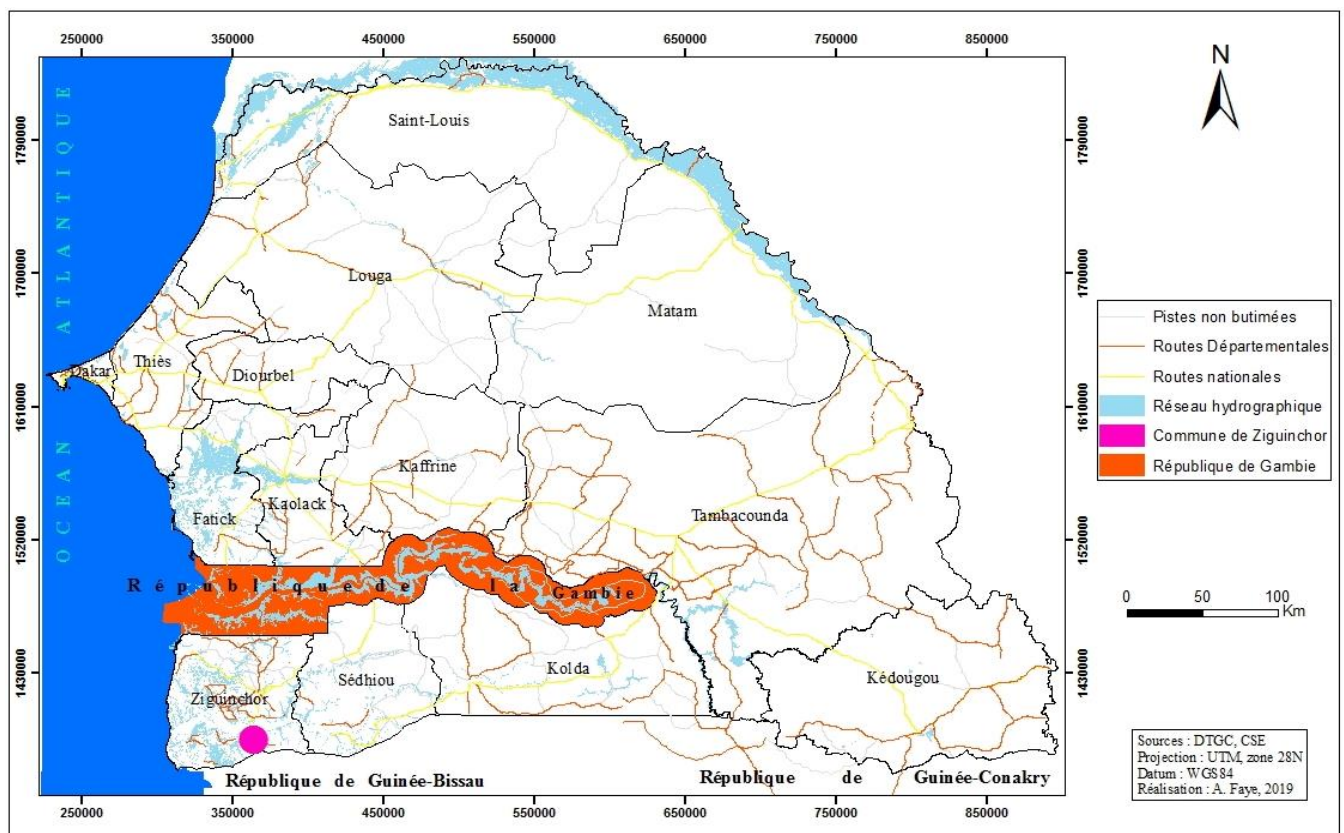
CHAPITRE 3 : CARACTERISTIQUES DE L'ENCLAVEMENT DE LA VILLE DE ZIGUINCHOR ET ROLE DES DIFFERENTS TYPES DE TRANSPORT DANS LE DESENCLAVEMENT DE LA VILLE

Il s'agit dans ce chapitre de ressortir d'abord les caractéristiques de l'enclavement de la ville de Ziguinchor avant de donner le rôle des différents types d'infrastructures de communication mis en service pour rallier et sortir de la ville.

3.1. Caractéristiques de l'enclavement de la ville de Ziguinchor

De manière générale, l'enclavement est une expression géographique de la discontinuité des réseaux. Il traduit une «*situation relative de fermeture, c'est-à-dire un espace fermé dans et par rapport à un système de relation.*» (Jean Debrie 2005).

De par sa position géographique, la ville de Ziguinchor est coupée du reste du pays par un territoire étranger ; la Gambie qui constitue un espace vide séparant deux entités d'un même pays. *Venant du Nord, par la route, il faut quitter le Sénégal, franchir une frontière, traverser la Gambie, franchir une autre frontière avant de se retrouver en territoire sénégalais* (Dieng 2008). Cette séparation est aussi visible sur le terrain que sur les cartes. (Carte 2).



Carte 2 : Illustration de l'enclavement régional

Cet enclavement trouve également ses racines dans l'environnement géographique même de la Casamance. En effet, bien que difficile avec le reste du pays, la communication l'est également à l'intérieur même de la région à cause de la densité du couvert végétal et des cours d'eau. Comparé au reste du pays, la région de Ziguinchor a des particularités écologiques. Située dans le domaine sud-soudanien, Ziguinchor est la zone la plus arrosée du Sénégal et par conséquent le poumon vert et le bastion forestier du Sénégal. Avec un fleuve long de 320 kilomètres et une vingtaine d'îles mal reliées entre elles dont la plupart sont polarisées par la ville de Ziguinchor, la voie fluviale demeure le moyen de transport utilisé par les habitants de ces îles et de certaines localités.

Cette situation d'enclavement géographique est mal vécue et acceptée par les populations. Les villes sont desservies par des routes très peu entretenues, isolant totalement la région.

En outre, cette région du sud du Sénégal est en proie à un conflit armé depuis 1982 qui a fini par traumatiser toute la population. Le programme de relance des activités économiques en Casamance (2002) concluait son rapport sur les conséquences sociales de trois décennies de conflit dans la région de Ziguinchor en ces termes : *« cette partie sud du Sénégal, a vu la quasi-totalité de ses activités ralenties, voire arrêtées, son avenir hypothéqué (...) plusieurs années d'efforts soutenus, d'investissements importants ont été brutalement réduit à néant (...) Au plan économique, la situation d'insécurité, l'apparition du phénomène des mines ont été le prétexte pour la réduction de l'assistance technique par l'Etat ou par les organisations non gouvernementales, de l'arrêt de certains investissements, de la délocalisation de certains programmes de développement vers des lieux prétendument plus sécurisants »*. Pour reprendre Jean Claude Marut (2002), le conflit a asphyxié socialement et économiquement les populations même si l'objectif séparatiste était d'asphyxier financièrement le régime sénégalais.

Face à une telle situation géographique, les transports pourraient contribuer à la solution aux problèmes que pose la distance. En effet, étant une région reliée à la capitale par voie routière, aérienne et fluvio-maritime, l'existence d'infrastructures de transport à la hauteur de ces problèmes d'enclavement serait la bienvenue. Cependant, les enquêtes sur le terrain révèlent des manquements criards aussi bien dans le système du transport routier que dans le système aérien.

3.2. Le rôle des différents types de transport dans le désenclavement de la ville de Ziguinchor

La couverture d'une région en infrastructures de transport est un élément important du développement et de l'aménagement du territoire. En effet elle influence la dynamique des flux de marchandises et de personnes.

La position géographique de la ville de Ziguinchor doit faire en principe de ses voies de communication une structure très importante dans le maillage de cette zone en matière d'infrastructures de transport. En effet, La ville est le centre administratif et économique la plus importante de la zone sud.

Elle polarise ainsi toutes les régions du sud du pays et même les pays environnants. Elle est placée au carrefour d'un réseau de communication favorisant son accès par voie terrestre, fluviomaritime et aérienne. La ville est la principale porte d'entrée de produits venant de l'extérieur de la région et la principale porte de sortie des produits régionaux.

3.2.1. Le transport routier

Le transport routier constitue un puissant facteur d'intégration parce que reliant la ville de Ziguinchor au reste du pays en termes de transport des biens et des personnes. Ce mode de transport n'est pourtant pas le moins coûteux.

Le réseau routier de la ville est composé de deux routes nationales et une route régionale avec comme principaux axes :

- la route nationale six (RN6) qui va de la ville vers Kolda via la région de Sédhiou ;
- la route régionale vingt (R20) qui constitue le tronçon Ziguinchor – Oussouye-Cap-Skiring ;
- la route nationale quatre (RN4) qui relie la ville à Dakar au nord via la Gambie et Bissau au sud ; il traverse la ville du nord au sud. Elle constitue la principale voie routière qui relie la ville de Ziguinchor aux pôles essentiels d'activités économiques du pays notamment la capitale Dakar.

Cependant c'est un transport confronté à plusieurs difficultés.

Tout d'abord, les véhicules ne sont pas suffisants pour desservir la ville. Ainsi, avec cinquante (50) voitures de sept (7) places, dix (10) mini cars de 17 (dix-sept) places et deux (2) bus de soixante-cinq (65) à soixante-douze places, la demande est largement supérieure à l'offre

surtout en période de vacances. La plupart des véhicules surtout les plus sollicités comme les sept (7) places ne sont pas en bon état. Ensuite, l'insécurité liée à la rébellion qui sévit en Casamance depuis des années handicape souvent le trafic routier. En effet, les braquages durant le trajet et les tracasseries policières de toutes sortes en territoire gambien où les passagers peuvent rester des jours voire des semaines compliquent davantage le voyage. Les camions transportant des denrées pourrissables comme les fruits et les légumes en sont des exemples. Ces braquages, sous un autre angle, handicapent le transport routier. Ainsi, puisque la majorité des conducteurs sont du nord du pays, le trafic ralentit car ces derniers désertent la route dès qu'un braquage se produit. Du coup la circulation des biens et des personnes ralentit fortement, ce qui asphyxie l'économie de la ville.

Enfin, la cherté des tarifs (500f par passager) et l'état défectueux de certaines routes combinés à la forte chaleur et à la poussière constituent un véritable casse-tête aussi bien pour les passagers que pour les conducteurs.

Tableau 5 : Tarifs de la traversée du bac de Gambie en fonction des véhicules

Type de véhicule	Tarifs de la traversée du bac
Bus	15000
Sept places	3400F
Mini car	3000F
Taxi bagage	2000F
Car	6000F
Gros porteur	64800F
Véhicule particulier	15000 à 20000f

(Source : enquêtes Adama Faye, 2018).

Aujourd'hui avec la construction et la mise en service du pont de la Gambie, cette traversée avec le bac n'existe plus.

En effet, le projet de la construction du pont a d'abord été envisagé dans les années 1970 et a avancé au gré des soubresauts diplomatiques entre le Sénégal et la Gambie. Jusqu'au 20 février 2015, date de la pose de la première pierre, le projet a été confié au groupement d'entreprises hispano-sénégalais Corsan/Arezki. Ainsi, trente-neuf milliards de FCFA (39 milliards) de la Banque Africaine de Développement (BAD) et 934 travailleurs ont été mis à l'œuvre pour la construction de ce monumental ouvrage de béton mesurant 983 mètre de

bitumé qui s'élanche d'une rive à l'autre du fleuve Gambie. Le « Senegambia Bridge » ou pont de Farafenni est inauguré par les deux présidents sénégalais et gambien le 21 janvier 2019, les voitures l'ont emprunté le lendemain de l'inauguration, et les poids lourds au mois de juillet 2019. Ce nouveau couloir transgambien répond aux doléances des Sénégalais et particulièrement des Casamançais, tant il est censé fluidifier la circulation des personnes et des biens en réduisant la durée du trajet en plaçant Ziguinchor à huit heures (08h) environ de Dakar. Le pont a également réduit de 50% le coût de la traversée et a facilité les échanges commerciaux entre le Sénégal et la Gambie. Il permet aussi de générer des revenus et limiter les pertes économiques pour les voyageurs et les Etats.

Farafenni est un pont à péage dont les tarifs sont déterminés et gérés entièrement par la Gambie, l'ouvrage étant implanté sur son territoire. Cependant, les tarifs sont discutés entre les gouvernements sénégalais et gambien afin de trouver le prix optimal permettant de pérenniser l'ouvrage pour son entretien et favoriser aussi le développement de nos pays respectifs par une libre circulation des personnes et des biens.

Ainsi, pour la traversée du pont, un montant est fixé en fonction des types de véhicule (transport en commun, particulier et gros porteurs...)

Tableau 6 : Tarifs de la traversée du pont de Gambie en fonction des types de véhicule

Type de véhicules	Tarifs de la traversée du pont
Bus	20000F
Sept places	2500F
Mini car	8000F
Taxi bagages	17500F
Car	17500F
Gros porteur	50000 à 60000F
Véhicule particulier	2500F

(Source : enquêtes Adama Faye, 2020).

3.2.2. Le transport aérien

L'aéroport de Ziguinchor a été construit en 1949 et mis en service en 1950 dans le but de désenclaver la région sud séparée du reste du pays par sa situation géographique (limitée par la Gambie au nord). La desserte est assurée par deux compagnies : TRANSAIR et AIR SENEGAL. C'est une ligne qui relie la ville de Ziguinchor à la capitale Dakar distante de

454 kilomètres. Le caractère très enclavé de cette région sud du pays a poussé les pouvoirs publics à dynamiser le secteur des transports. Néanmoins, même étant le moyen de transport le plus sûr et le plus rapide (35minutes pour rallier la capitale Dakar), il demeure le moins utilisé, du fait du coût très élevé du billet, de 42550f à 62550f pour le voyage aller simple ; 60000f à 125000f pour aller et retour (AIR SENEGAL), 50000f pour aller simple, de 65000f à 90000f pour aller-retour (TRANSAIR). (Tableau 5).

Tableau 7 : Les tarifs avion en fonction des compagnies

Compagnies	Tarifs allée simple	Tarifs allée /retour
Air Sénégal	42550f à 62550f	60000f à 125000f
Transair	50000f	65000f à 90000f

(Source : enquêtes Adama Faye, 2018).

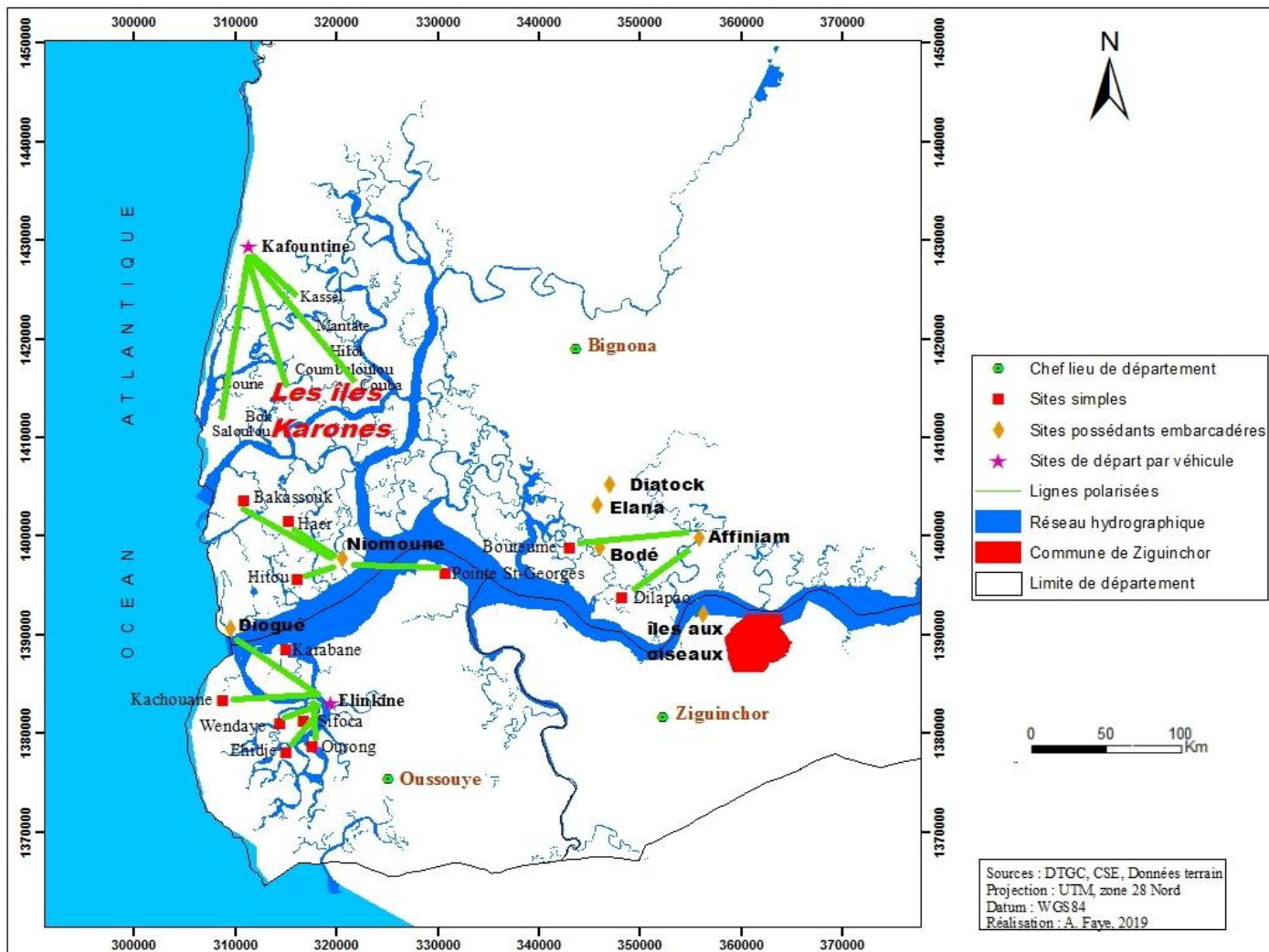
Avec un taux de pauvreté élevé dans la ville de Ziguinchor, la plus grande partie de la population ne peut pas accéder à ce service. Du coup, les populations sont obligées de prendre les routes malgré les nombreuses difficultés rencontrées.

3.2.3. Le réseau fluvial

La région géographique de la Casamance est constituée des régions de Ziguinchor, Sédhiou et Kolda. La Casamance se situe au sud-ouest du Sénégal et est limitée au nord par la Gambie, au sud par la République de Guinée, à l'est par la rivière du Koulountou. L'océan atlantique constitue sa limite à l'ouest. La Casamance dispose d'un fleuve qui s'étale sur 320 kilomètres (fleuve Casamance qui la traverse d'Est en Ouest) jusqu'à l'océan atlantique et émaillé de plus d'une vingtaine d'îles. Etant la ville la plus importante de la Casamance de par son statut de capitale administrative, économique et politique, la commune de Ziguinchor demeure un relais (un carrefour) et polarise plusieurs de ces îles qui la rallient par voie fluviale.

Ces îles sont : Carabane, Djogué, Niomoune, Hitou, Haer, Bakassoukou, Boutoum, Bodé, Djilapao, Pointe Saint Georges, Karone, Ponta, îles aux oiseaux, Wendaye, Chifoka, Kachouane, Ourung, Héhidj (île des fétiches).

Par ailleurs, avec un réseau fluvial dense, d'autres localités même n'étant pas des îles, empruntent la voie fluviale pour venir à Ziguinchor. C'est le cas d'Affiniam, Diatock, et Elana. (Carte 3)



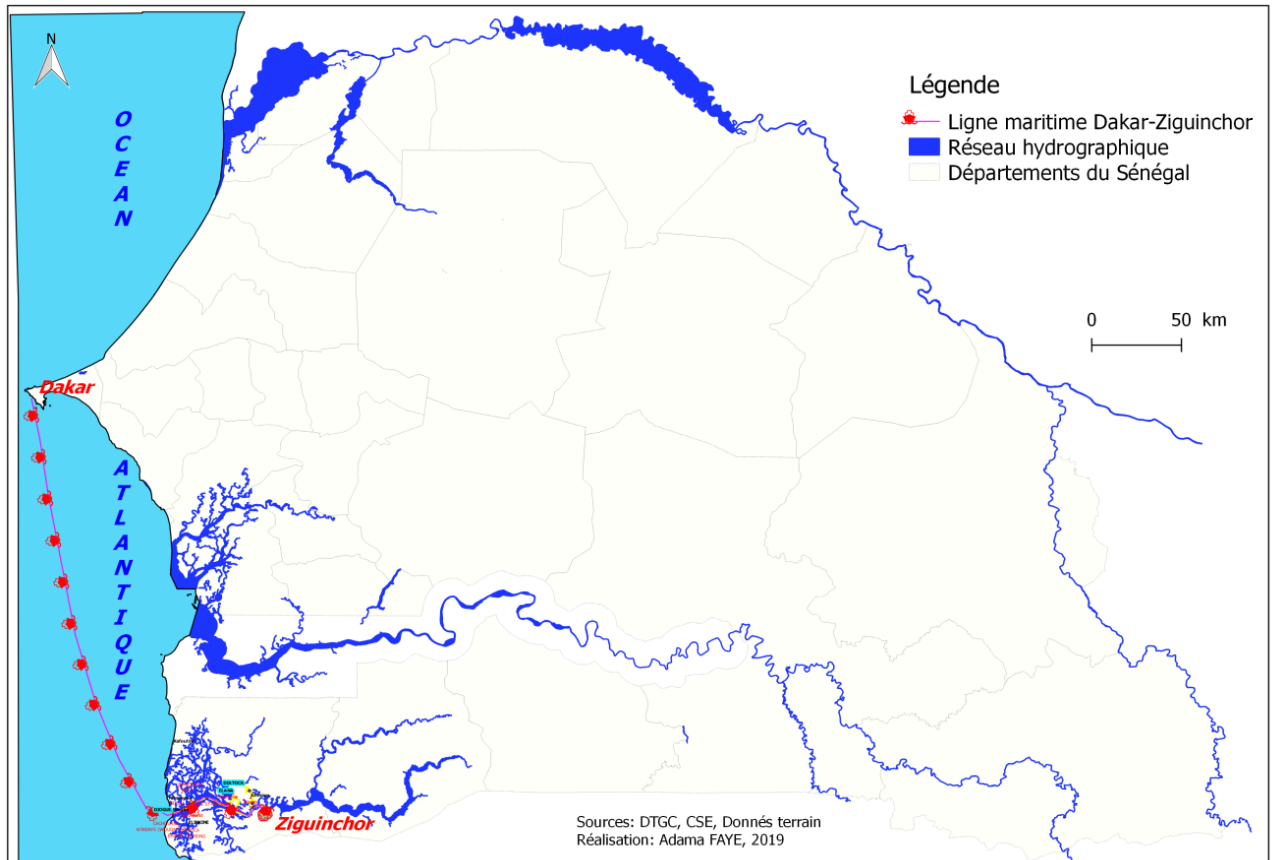
Carte 3 : Les différentes lignes fluviales (directes et indirectes)

3.2.4. Le transport fluviomaritime

Le transport fluviomaritime contribue beaucoup au désenclavement de la ville surtout par rapport aux pôles essentiels d'activités économiques du pays mais aussi de certains pays côtiers de la sous-région et même de l'Europe. Le transport maritime permet d'évacuer différents produits de la ville de Ziguinchor vers la capitale Dakar (fruits, arachides, l'anacarde, fruits de mer etc.) et de la capitale vers la ville de Ziguinchor (riz, ciment, fer, etc.) afin de booster l'économie de la ville. Il facilite également la mobilité des personnes avec un moindre coût.

La ville se trouve sur la rive gauche du fleuve Casamance à 65 km de son embouchure sur l'Océan Atlantique et dispose d'une ouverture sur la mer à l'ouest à 70km de l'Océan Atlantique. En effet, les navires (Aline Sitoé Diatta, les navires jumeaux Aguène et Djambogne, et les navires porte-conteneurs (le Djogué, le Djilor ...), avant d'accoster au port

de Ziguinchor passent par le fleuve (navigation secondaire) mais traversent sur une plus longue distance l'océan atlantique : c'est la navigation principale. (Carte 4)



Carte 4 : la ligne fluviomaritime régulière Dakar-Ziguinchor

L'analyse des activités socio-économiques a permis d'identifier quelques potentialités dont regorge la région de façon générale et de la ville en particulier en termes de ressources naturelles, mais aussi de ressources humaines. Cependant, l'enclavement de la ville et les difficultés liées aux transports routier et aérien demeurent un frein au développement socioéconomique de la région. Mais qu'en est-il du transport fluvial et maritime ?

DEUXIEME PARTIE : LE TRANSPORT FLUVIOMARITIME ET SES IMPACTS

Etant une région très enclavée et où sévit un conflit armé depuis plusieurs décennies, la voie d'eau joue un rôle primordial dans les transactions commerciales, car il permet le déplacement de cargaisons importantes sur les longues distances, tout en facilitant le contournement des zones de conflits. Il participe aujourd'hui au transport de marchandises et de passagers. En effet, pour organiser l'économie nationale, le Sénégal a mis en place une stratégie de continuité territoriale à travers le pays en développant les différentes liaisons maritimes entre Dakar et les zones enclavées dont la région de Ziguinchor. Ainsi, l'Etat sénégalais dans le cadre du désenclavement de la Casamance a mis en exploitation la ligne maritime Dakar-Ziguinchor, une exploitation qui existait bien avant les indépendances, avec comme activité le transport de passagers et le fret.

CHAPITRE 1: LE TRANSPORT FLUVIOMARITIME

Dans ce chapitre, il s'agit d'analyser la desserte fluviomaritime de la ville, d'identifier les différents acteurs qui interviennent dans le secteur du transport fluvial et maritime ainsi que les différents projets initiés par les autorités étatiques pour dynamiser le secteur.

I. Le transport fluvial

1.1. Historique

Le transport fluvial existait dans la région avant même l'arrivée des colons. Les populations de la région à l'instar des Bandials, un peuple insulaire, ont toujours pratiqué le transport fluvial. En effet, ils ont eu à développer leurs propres techniques de transport avec du matériel local comme les petites pirogues à pagaie et à voile qui ont une capacité de deux à trois personnes. Ce sont des pirogues qui ont longtemps été utilisées par les femmes cueilleuses d'huitres dans les bolongs. A travers ces pirogues, les insulaires entrent toujours en contact avec le continent.

Durant la période coloniale, avec le développement de l'économie de la traite d'arachide, l'escale de Ziguinchor était devenue importante, il constituait le point de départ et d'arrivée des matières premières. Par ailleurs, avec la densité du couvert végétal de la région, les routes permettant de transporter ces matières premières étaient quasi inexistantes. Du coup, le transport fluvial avec l'utilisation d'embarcations appelées chalands qui acheminaient l'arachide vers Ziguinchor se développa et annonce le début de la construction du port de Ziguinchor. Ainsi l'existence de ce port attirait beaucoup de monde du fait de son intérêt économique et par conséquent la naissance de la ville de Ziguinchor qui est devenue le quartier de l'administration et des affaires.

Aujourd'hui, Ziguinchor étant toujours enclavée, le transport fluvial n'a cessé de se développer. C'est ainsi qu'on peut constater au niveau de l'ancien bac de Ziguinchor, une sorte de débarcadère nichée entre l'hôtel Perroquet et l'hôtel Kadiandoumagne, beaucoup de pirogues à propulsion mécanique et parfois éolienne qui ont chacune une destination. Ce transport fluvial est entretenu par plusieurs acteurs.

1.2. Les acteurs

Plusieurs acteurs interviennent dans le transport fluvial. Parmi ces acteurs nous avons :

- **Les piroguiers** qui conduisent les pirogues. Ils sont tous originaires des îles et les pirogues leurs appartiennent sauf le voilier de Affiniam qui appartient aux villageois.
- **Les passagers** qui sont constitués par les commerçants, les élèves et étudiants, les touristes.

- **Les dockers** sont des gens qui n'ont pas de pirogues et ne sont pas des passagers. Ils sont au quai pour aider les piroguiers à débarquer les bagages moyennant une somme d'argent qui varie en fonction du type de bagages.
- **Les conducteurs de tricycles** qui transportent les marchandises des commerçants ou les bagages des passagers.

1.3. Caractéristiques

Le transport fluvial se caractérise par l'existence de plusieurs axes:

- **Axe1 : Ziguinchor-Niomoune** ; la distance est d'environ 40km et la durée du voyage est de 4h en moyenne. Sur cet axe on a noté l'existence de deux pirogues qui assurent la navette. La pirogue 1 est une grande pirogue qui a une capacité de 100 passagers avec des bagages ; la pirogue2 est une petite pirogue de 30 passagers avec des bagages. (tableau 6)
- **Axe2 : Ziguinchor-Diogué** ; la durée du trajet est de 5h avec une distance d'environ 53 km. Une seule pirogue qui a une capacité de 60 passagers avec les bagages assure la navette.
- **Axe3 : Ziguinchor-Affiniam** ; la distance est de 7km et la durée du voyage est de 1h. Sur cet axe on a noté l'existence de deux pirogues qui assurent la navette. La pirogue 1 est une grande pirogue qui a une capacité de 90 passagers avec des bagages ; la pirogue 2 est un voilier d'une capacité 75 passagers avec des bagages.
- **Axe 4 : Ziguinchor-Bodé** ; la durée du trajet est de 2h et une distance d'environ 17,9 km. La navette est assurée par une pirogue de 60 passagers avec les bagages.
- **Axe 5 : Ziguinchor-Elana** ; la durée du trajet est de 2h avec une distance de 28 km. La navette est assurée par une grande pirogue qui a une capacité de 100 passagers avec les bagages.
- **Axe 6 : Ziguinchor-Diatock** ; la distance est d'environ 18,8 km la durée du voyage est de 2h. La navette est assurée par une pirogue de 60 passagers avec les bagages.
- **Axe 7 : Ziguinchor-île des Oiseaux dans le cadre des ballades touristiques** ; c'est une île non habitée mais visitée le plus souvent par des touristes. La durée du trajet est de 1h 30' pour une distance de 6km. La navette est assurée par une petite pirogue de 20 passagers.

Tableau 8 : Les différents axes du transport fluvial

Localités/Ori gine	Ziguinchor	Nombre de pirogues	Nombre de passagers	Distance par le fleuve en km	Durée du trajet
Niomoune	Ziguinchor	2	1 ^{er} -100	40	4h
			2 ^{ième} -30		
Djogué	Ziguinchor	1	60	53	5h
Affiniam	Ziguinchor	2	1 ^{er} -90	7	1h 20'
			2 ^{ième} -75		
Bodé	Ziguinchor	1	60	17,9	2h
Elana	Ziguinchor	1	100	28	2h 30'
Diatock	Ziguinchor	1	60	18,8	2h
Ile aux oiseaux	Ziguinchor	1	20	6	1h

Source : Service Régional des Pêches

II. Le transport maritime

2.1. Historique

Dans le cadre du désenclavement de la Casamance, l'Etat du Sénégal a consenti de réels efforts dans le secteur du transport maritime. C'est ainsi que la ligne maritime Dakar-Ziguinchor a été mise en exploitation : une exploitation qui existait bien avant les indépendances, avec comme activité le transport de passagers et le fret. Le port de Ziguinchor existe depuis **1937**, date à laquelle furent construits treize (13) wharfs¹ en rôniers appartenant à des sociétés commerciales de la place sous l'impulsion de la chambre de commerce (NOSOCO, MAURELL & PROM, LE COMMERCE-AFRICAÏN, PETERSEN, ALMINCO, PEYRISSAC, etc.). Parmi ces 13 wharfs, quatre seulement étaient pratiquement utilisables et ne permettaient d'ailleurs qu'un travail à seule main. Ce qui augmentait sérieusement le temps

¹ Wharfs : Appontement en bois ou en métal perpendiculaire à la rive auquel les navires peuvent accoster des deux côtés

de chargement et de déchargement des navires (7 jours pour charger un bateau de 1400 T). Les produits exportés étaient les arachides en coques ou décortiquées, les peaux de bœufs etc.

Ce n'est qu'en 1955 sur l'initiative de la chambre de commerce que furent entrepris les travaux de construction de l'actuel port sous la conduite de Monsieur MAYER, un missionnaire.

Ces travaux ont concerné la construction d'un mur de quai et d'un terre-plein adossé au quai, ce qui permettait d'améliorer les conditions de chargement et de déchargement de marchandises.

Le coût des travaux était de 60 millions sur financement de la France et entièrement remboursé par la Chambre de Commerce. Un emprunt de 10 millions avait également consenti à la Chambre de Commerce pour équiper le port de magasins et de deux ponts bascules de 30 tonnes chacun. Cet emprunt fut entièrement remboursé.

La Chambre de Commerce de Ziguinchor s'est vu confié officiellement la gestion du port par cahier des Charges approuvé par décret 59-109 du 18 mai 1959.

La particularité de cette concession est que les grands travaux d'ouvrages portuaires (quais, le dragage le balisage par exemple) restent à la charge de l'Etat.

Plusieurs navires ont eu à faire cette ligne maritime Dakar-Ziguinchor mais donner une date exacte du début de l'exploitation de cette ligne reste difficile. Nous pouvons citer le bateau à vapeur dénommé le ROITELET qui sera vite remplacé par un autre plus important, l'HIRONDELLE et, en 1908, par un autre LE GOUVERNEUR PONTY, puis par le GENERAL ARCHINARD.

En 1930, une compagnie bordelaise appelée Messageries Maritimes prend le relais en mettant en circulation un "vapeur" dénommé SOUS qui assure pour la première fois en même temps le transport de passagers, des marchandises et du courrier, avec escale Carabane. Au cours d'une de ses rotations, ce vapeur parti de Ziguinchor, connaît une mésaventure, car pendant de longues semaines, il n'accoste pas à Dakar. Tout le monde redoute le pire, Ziguinchor est en deuil.

Finalement, le bateau est signalé vers la Côte d'Ivoire. On ne connaît pas exactement les raisons de cette mésaventure du SOUS.

Après la seconde guerre mondiale, en 1955 précisément, le OUOLOF² lui succède et assure la liaison Dakar-Ziguinchor jusqu'en 1968. Le OUOLOF est un bateau cargo transformé en bateau de transport de passagers, sans cabines ni fauteuils mais avec un pont à ciel ouvert. Il est mis en circulation par la compagnie PAQUET avec une subvention du gouvernement du Sénégal, pendant plus d'une quinzaine d'années.

En mars 1968, LE OUOLOF disparaît. Il est remplacé par le CAP SKIRING (de mars 1968 à Septembre 1979), puis par le CASAMANCE EXPRESS (de 1982 à 1985), ensuite l'ILE DE CARABANE1 (de mai 1989 à avril 1990) et l'ILE DE CARABANE 2 (de mai à décembre 1990).

En Décembre 1990, arrive à Ziguinchor le bateau LE JOOLA, flambant neuf dont la gestion est confiée à l'armée. Il sera renforcé à partir de 1998 par LE CATAMARAN KASUMAY, l'Expresse du Sénégal (du 19 juin 1998 au 8 juillet 1999), puis par le KASUMAY KEP (du 24 juin 1999 au 17 septembre 2000). . " Le JOOLA "³ (ou " Diola ", du nom de la principale ethnie de Casamance) qui assurait la liaison maritime entre Dakar et Ziguinchor via l'île de Carabane était un cordon ombilical entre la région Sud de Casamance et le reste du Sénégal. Il participait au désenclavement de la région et était essentiel pour son économie.

Depuis sa mise en service, en décembre 90, on se bousculait pour embarquer sur le ferry. La grande majorité de ses usagers était des commerçants qui écoulait leurs marchandises, fruits, poissons, huîtres, huile et vin de palme au marché Elisabeth Diouf du port de la capitale Dakar et dans tout le Sénégal.

Ce dernier restera gravé dans les mémoires des sénégalais. C'est un cargo qui faisait un transport mixte, passagers et marchandises. Construit en Allemagne " Le JOOLA " était un transbordeur d'eaux côtières avec 79m50 de long, une largeur de 12m50 et un tirant d'eau de 3m10. Sa cale de chargement de 450 m³ pouvait emporter 550 tonnes de marchandises, dont une dizaine de véhicules.

Ce bateau ne verra pas le soleil du 27 septembre 2002 car dans la nuit du 26 septembre il fait naufrage aux larges des côtes gambiennes avec à bord plus de 2000 personnes alors qu'il devrait en transporter 550. C'est la catastrophe que le pays n'a jamais connue et qui a eu un retentissement sur le plan international.

² Nom de l'ethnie dominante au Sénégal

³ Nom de l'ethnie dominante de la basse Casamance au Sénégal

Après cet événement, la situation devient difficile, le Sénégal pleure non seulement ses morts mais aussi l'arrêt de la circulation des marchandises qui ne pouvaient plus passer par la route pour des raisons de sécurité au détriment des populations de la région Sud. Deux ans après, quelques efforts ont été remarqués : les sénégalais se sont ressaisis et une nouvelle discipline s'est installée. Du fait de l'importance du trafic entre Dakar et Ziguinchor, le manque d'infrastructures pouvant assurer de rapides échanges entre ces capitales régionales, constituait une entrave à la bonne marche de l'économie sénégalaise.

Après trois ans d'absence, la ligne maritime Dakar-Ziguinchor a donc repris le 11 novembre 2005 avec un nouveau bateau, le "WILLIS". Un bateau d'une capacité de 462 places, qui peut également supporter une charge de 120 tonnes de marchandises. Ce dernier avait remplacé le JOOLA, mais pour une période temporaire.

Ensuite l'Etat va annoncer l'arrivée d'un nouveau bateau qui va remplacer le "WILLIS" dont l'exploitation était confiée à la SOMAT (Société Maritime de l'Atlantique) : filiale de la Comanav du Maroc. Ce nouveau bateau c'est ALINE SITOIE DIATTA (ASD). Son exploitation est confiée au COSAMA (consortium sénégalais d'activités maritimes). Le navire Aline Siteo Diatta, d'une valeur d'environ 16,5 milliards de francs CFA, construit en Allemagne, est d'une capacité de 500 passagers.

Il peut transporter plusieurs dizaines de véhicules et près de 200 tonnes de fret. Il est mis en service le 10 mars 2008.

En 2014, les bateaux AGUENE et DIAMBOGNE⁴, fruit de la coopération entre les Républiques de Corée du Sud et du Sénégal arrivent à Dakar. Ces deux navires qui étaient en construction à Busan, contribueront à améliorer la qualité et à diversifier l'offre de transport maritime. C'est un important acquis initié par l'Etat du Sénégal, mise en œuvre par le Ministère de la Pêche et l'Economie maritime à travers l'Agence Nationale des Affaires maritimes (ANAM). L'objectif étant de contribuer au désenclavement des régions naturelles de la Casamance et du Sine Saloum conformément aux orientations du Plan Sénégal Emergent (PSE). Ce projet réalisé par le gouvernement du Sénégal avec l'appui de la République de Corée comprend : l'acquisition de ces deux navires d'une capacité de 200 passagers et environs 13 camions et la construction du port de Foundiougne-Ndakhonga avec une gare maritime pour la liaison Foundiougne-Ziguinchor.

⁴Mythe faisant état de deux sœurs jumelles mères des Diolas (Aguène) et des Sérères (Diambogne).

2.2. Les acteurs du transport maritime

✓ L'Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM)

Créée par décret n°2009-583 du 18 juin 2009, l'ANAM est placée sous la tutelle technique du Ministre chargé de la Marine marchande et la tutelle financière du Ministre chargé des Finances.

L'ANAM est dotée d'une autonomie de gestion et est investie d'une mission de service public. Elle est chargée de la mise en œuvre de la politique de l'Etat sénégalais en matière de Marine marchande ainsi que de l'application des Conventions internationales, Codes et règlements maritimes en vigueur au Sénégal. Depuis janvier 2015, conformément au décret n°2015-91 du 21 janvier 2015, l'ANAM est l'Autorité nationale de Sûreté Portuaire (ANSP), chargée de la mise en œuvre du Code international de sûreté des navires et des installations portuaires

Les missions de l'ANAM consacrées par le décret n°2009-583 du 18 juin 2009 portant création, organisation et fonctionnement de l'Agence, reprenant les dispositions pertinentes de la loi portant Code de la Marine marchande sont notamment :

- La participation à la police de la navigation maritime et fluviale : contrôle à quai ou en mer, dans les fleuves et rivières du respect par les navires et embarcations non pontées de commerce, de pêche de plaisance et de servitude de obligations administratives et techniques ainsi que des prescriptions en matière de navigation et de circulation maritime et fluviale ; enquêtes maritimes en cas d'évènements de mer ou de délits relevant du Code de la Marine marchande ; navigabilité des fleuves et rivières ;
- La participation à la police de la pollution marine : prévention contre la pollution du milieu marin du fait des rejets dus aux opérations d'exploration ou d'exploitation du fond de la mer ou de son sous-sol, immersions de déchets toxiques, incinérations et rejets d'origine tellurique ;
- La participation à la police du domaine public maritime : avis technique préalable lors de l'instruction des dossiers de concession du domaine public maritime, participation à la surveillance des occupations du domaine public maritime, constats administratifs des anomalies constatées relatives aux installations non déclarées, appontements privés, occupations abusives par les complexes touristiques, soit par défaut de concession, soit par non-respect des clauses, constats des obstacles temporaires mis en place par des utilisateurs, suivi des suites réservées aux mesures prises en matière d'enlèvements ou de démolitions ;
- La surveillance de la circulation des navires et embarcations non pontées en mer et dans les voies navigables : contrôles des entrées et sorties des pétroliers et autres

transporteurs de produits dangereux dans les eaux sous juridiction sénégalaise, gestions des incidents et accidents survenus impliquant des pétroliers et transporteurs de produits dangereux ;

- Le développement des ports dit secondaires ;
- La mise en œuvre, le suivi, le contrôle et l'évaluation des dispositifs de sécurité et sûreté maritimes et portuaires ;
- La constatation des infractions relatives aux actes illicites commis contre la sécurité et la sûreté de la navigation maritime et portuaires ;
- L'élaboration et le contrôle de l'application des normes de sécurité et police portuaires ;
- La recherche, la constatation et l'instruction des infractions en matière de police de la navigation maritime, de la pollution marine, du domaine public maritime, de la circulation en mer, d'administration des gens de la mer et des navires.

✓ **Le Consortium Sénégalais d'Activités Maritimes**

Le Consortium Sénégalais d'Activités Maritimes (COSAMA S.A) est une concrétisation de la vision de l'ex chef de l'Etat Maître WADE pour la promotion et la valorisation de l'expertise nationale dans la conduite des actions de développement économique et social du Sénégal. C'est ainsi que le COSAMA a été créé le 13 Décembre 2007, avec pour principale activité, le transport de passagers sur la liaison maritime Dakar-Ziguinchor, mission de service public que l'Etat lui a confiée dans le cadre de deux instruments signés le 02 Janvier 2008 :

- Une convention de Concession des droits de gestion et d'exploitation de la ligne maritime
- Un contrat d'Exploitation du navire « ALINE SITOIE DIATTA »

Instruments aux termes desquels une compensation financière est versée périodiquement pour équilibrer l'exploitation de la desserte maritime structurellement déficitaire.

Le COSAMA a pour sa part, au-delà de la mission de service public qu'elle tient à assurer avec responsabilité, affiche clairement ses ambitions de devenir un véritable armement intégré. Aussi, le consortium s'est-il attelé à concevoir et à formuler des projets porteurs réalistes et réalisables, compte tenu du potentiel des marchés ciblés, ainsi que du professionnalisme de ses ressources humaines.

Il est une société Anonyme de droit privé au capital de 500 000 000FCFA, ayant son siège social au 2, Rue Joris-Dakar. Son capital est réparti comme suit :

- 35% pour la SOTRAM (Groupe CCBM)
- 27,5% pour le Groupe MARITALIA
- 20% pour le Conseil Sénégalais des Chargeurs (COSEC)
- Et 15% pour le Port Autonome de Dakar (PAD)

La liaison Dakar-Ziguinchor étant déficitaire en raison des tarifs sociaux appliqués, l'Etat du Sénégal verse une compensation financière trimestrielle au COSAMA sur la base des tarifs fixés par l'Etat, du taux moyen de places offertes, du nombre minimum de rotations, des recettes générées par l'exploitation.

✓ La Chambre de commerce

La chambre est le concessionnaire du port. La chambre de commerce en concert avec l'ANAM, procède aux opérations d'exploitation et de gestion du port. Il est important de noter aussi que la Chambre de Commerce représente les opérateurs économiques dans le domaine du commerce, de la pêche, de l'agriculture de l'industrie des services, etc. A ce titre, elle doit assurer la protection du port. Elle est aussi chargée de la comptabilité du port.

2.3. Caractéristiques

Le transport maritime se caractérise par l'existence d'une ligne régulière assurée par trois navires (Aline Sitoé Diatta qui fait escale à Carabane, Aguène et Diambogne) qui assurent de façon rotative le transport non seulement de passagers mais aussi de marchandises. En plus de ces trois navires, on note aussi l'arrivée périodique de navires porte-conteneurs comme le Djogué, le Djilor, etc. qui n'apportent que du fret.



Photo 1 : Navire Aline Sitoé Diatta (Cliché, Adama Faye 2019)

- **La ligne régulière** : elle est assurée par :
 - Le navire ALINE SITOIE DIATTA qui a une capacité de 500 passagers et 200T en termes de fret et est mis en service en 2008. (tableau 7).

Tableau 9 : Capacité du navire Aline Sitoé Diatta en termes de passagers

Catégories	Nombre
Cabine 2 places	9 x 2
Cabine 4 places	16 x 4
Cabine 8 places	18 x 8
Fauteuil	274
Totale	500

Source : COSAMA

- Aguène et Diambogne : Ce sont deux navires jumeaux qui font la navette Dakar-Ziguinchor de façon alternative. Ils ont la même capacité (206 passagers) et 450T en termes de tonnage. Les divers produits acheminés sont constitués des bagages et marchandises (fruits, huiles de palme fruits de mer etc.) des passagers des navires.

Ils ont été mis en service en 2014. Ces trois navires appartiennent à l'Etat du Sénégal mais l'exploitation de ligne Dakar-Ziguinchor est confiée au COSAMA qui est une entreprise privée.

Tableau 10 : Capacité d'Aguène et Diambogne en termes de passagers Tableau

Catégories	Nombre
Cabine 2 place	1 x 2
Cabine 4 places	1 x 4
Fauteuil	200
Total	206

Source : COSAMA

- Les lignes irrégulières assurées par le Djogué et le Djilor, deux navires appartenant au COSAMA et qui sont acquis respectivement en 2016 et en 2018. Le Diogué, avec une capacité de deux mille tonnes (2000 T) est un vraquier (navire de charge destiné au transport de marchandises en vrac c'est-à-dire non emballées comme le sel, le bois, l'anacarde, le riz et le ciment.). Le Djilor est un navire porte-conteneurs qui assure la

campagne d'anacarde depuis 2018, il a une capacité de cinq mille tonnes (5000T). Les principaux produits acheminés à Ziguinchor sont le riz, le ciment, le pavé, le basalte, le fer, aliments de volaille et bétail etc.



Photo 2 : le navire Djogué (Cliché, Adama Faye 2019)

Ces deux navires acheminent des produits comme le riz, le sel, le ciment, dans les pays de la sous-région à savoir la Gambie, la Guinée Bissau, la République de Guinée, la Côte d'Ivoire, la Sierra Léone et le Libéria mais à partir de Dakar. Cela est dû au fait que tous les papiers de dédouanement pour sortir du territoire national se font à Dakar. Mais depuis 2018, le port de Ziguinchor est devenu un port de plein exercice où toutes les transactions peuvent être effectuées. Dès lors, le Djogué et Djilor peuvent acheminer des produits dans la sous-région à partir de Ziguinchor. Cependant, il est important de savoir que hormis l'huile d'arachide, le bois et l'anacarde, Ziguinchor n'a pas de fret.



Photo 3 : le navire le Djilor (Cliché, Adama Faye 2019)

Ainsi, les transactions directes entre le port de Ziguinchor et certains ports de la sous-région sont nulles pour le moment. Néanmoins, ces navires sont des Tramps ; c'est-à-dire qu'ils peuvent être affrétés par des pays de la sous-région comme la Côte d'Ivoire, le Cameroun, la Mauritanie etc., pour acheminer de produits. Dans ce cas, ils sont sur ballast et quittent directement le port de Ziguinchor pour se rendre dans ces pays. Le seul navire qui effectue le trajet direct à partir Ziguinchor est un Tanker, un navire italien transportant de l'huile d'arachide de Ziguinchor à Genova en Italie.



Photo 4 : Tanker italien (Cliché, Adama Faye 2019)

D'autres navires porte-conteneurs comme Casamance, Adéane, Orango, Cap Saint Georges, Bread Box Falcon, etc. transportent également divers produits vers Ziguinchor. Ce sont des navires appartenant à des sociétés privées et qui sont souvent loués par le COSAMA ou par de

grandes sociétés comme la SONACOS et la SOCOSIM pour acheminer leurs produits au port de Ziguinchor. Aujourd'hui, ce transport est dans une dynamique d'évolution.

III. Les dynamiques en cours dans le domaine du transport fluviomaritime

Etant une région côtière et très enclavée, la ville de Ziguinchor pour résoudre le problème d'isolement et d'intégration par rapport au reste du pays doit améliorer ses infrastructures de transport fluviomaritime qui peuvent jouer un rôle primordial dans le développement de l'économie de la ville. Face à ces défis, les autorités du pays mènent des politiques d'amélioration de ses infrastructures de transport fluviomaritime. C'est dans ce contexte que d'importants projets ont été entrepris dans ce domaine pour venir à bout aux difficultés.

3.1. Les projets déjà réalisés

Il s'agit :

➤ **Du projet d'Infrastructures et d'Equipements portuaires (MIEP1) :**

Sur financement conjoint de la Corée du Sud et du Sénégal, ce projet a consisté à construire deux (2) navires, d'une capacité individuelle de treize (13) camions et de 206 passagers « AGUENE » et « DIAMBOGNE » ainsi qu'un complexe frigorifique de 2.000 tonnes à Ziguinchor.

➤ **Le projet portuaire de CARABANE**

Ce projet a permis, par la construction de deux (2) appointements modernes et sécurisés, l'un pour navires et l'autre pour pirogues, de ré-ouvrir à la navigation l'escale portuaire de CARABANE, fermée depuis le naufrage du « JOOLA » pour cause d'insécurité majeur.

➤ **Le projet de développement du port de Ziguinchor ou « Projet ORIO »**

Conjointement financé par les Pays-Bas et le Sénégal, le Projet ORIO, dans une première phase, a permis de draguer le fleuve Casamance de l'embouchure au port de Ziguinchor pour une profondeur de 7.5 mètres avec une largeur de chenal de 400 mètres qui a commencé le 16 Avril 2018 et d'installer un balisage lumineux permettant la navigation de jour et de nuit.

➤ **Le Projet Patrouilleur de Haute Mer (PHM) « FOULADOU »**

En étroite relation avec la Marine nationale, le patrouilleur de haute mer le PHM « FOULADOU » est destiné à jouer un rôle majeur dans la sécurité et la sûreté maritimes et la protection de l'environnement de notre espace maritime. Il a été réalisé et réceptionné au mois d'octobre 2016.

3.2. Les projets en cours de réalisation

Les autres composants du projet ORIO sont en cours de d'exécution. Ce sont :

- Construction d'un port de pêche à Ziguinchor-Boudody. (financé par les Pays Bas à hauteur de 32 millions d'euros)
- Le projet d'Infrastructures et d'Equipements portuaires (MIEP2) vient en complément du MIEP1. Ce projet consiste à construire des navires (une drague d'une capacité de 400m³/h, deux remorqueurs et deux barges), d'une part, et à construire un terminal d'hydrocarbures (un débarcadère spécialisé hydrocarbures, une zone de stockage d'hydrocarbures de 11000m³ et un système de chargement et de déchargement d'autre part.

Avec l'importance des transports fluvio-maritimes qui occupent une place majeure dans les interconnexions spatiales et économiques, ces innovations vont jouer un rôle crucial dans le désenclavement de la Casamance en général et de la ville de Ziguinchor en particulier. Ainsi la réalisation totale de ces projets d'envergure sera d'une importance capitale, elle va fortement influencer le développement du transport fluvio-maritime et par conséquent la croissance économique de la région sud.

CHAPITRE2 : LES IMPACTS DU TRANSPORT FLUVIOMARITIME

Le transport fluviomaritime est devenu un élément indispensable dans presque toutes les activités contemporaines, il occupe une place importante dans le processus du développement et de la croissance économique de tout pays notamment des zones enclavées et côtières. En presque 50 ans, les échanges entre pays ont acquis des proportions considérables.

Il est fort probant de constater qu'il n'y a quasiment aucune activité agricole ou industrielle qui n'ait pas recouru à un moyen de transport entre le lieu de production et celui de livraison. De ce fait, le transport fluviomaritime de marchandises est fortement lié à l'économie d'un pays. Il est indispensable parce qu'il fait partie des secteurs les plus dynamiques d'une économie et contribue beaucoup à sa croissance.

Ce chapitre est structuré en deux sections, la première section est consacrée aux impacts sociaux et la deuxième section traite des effets économiques du transport fluviomaritime dans la ville de Ziguinchor.

I. Impacts du transport fluvial

Avec l'existence d'un réseau hydrographique dense et de plusieurs îles dans la région sud du pays, ce mode de transport est une réalité dans la zone. Il concerne le transport de personnes et de marchandises, participant ainsi au désenclavement et à l'approvisionnement de certaines contrées en divers produits de consommation. Ce transport s'effectue par le moyen de pirogues traditionnelles (pirogues artisanales) à propulsion mécanique et, quelques fois, éolienne.

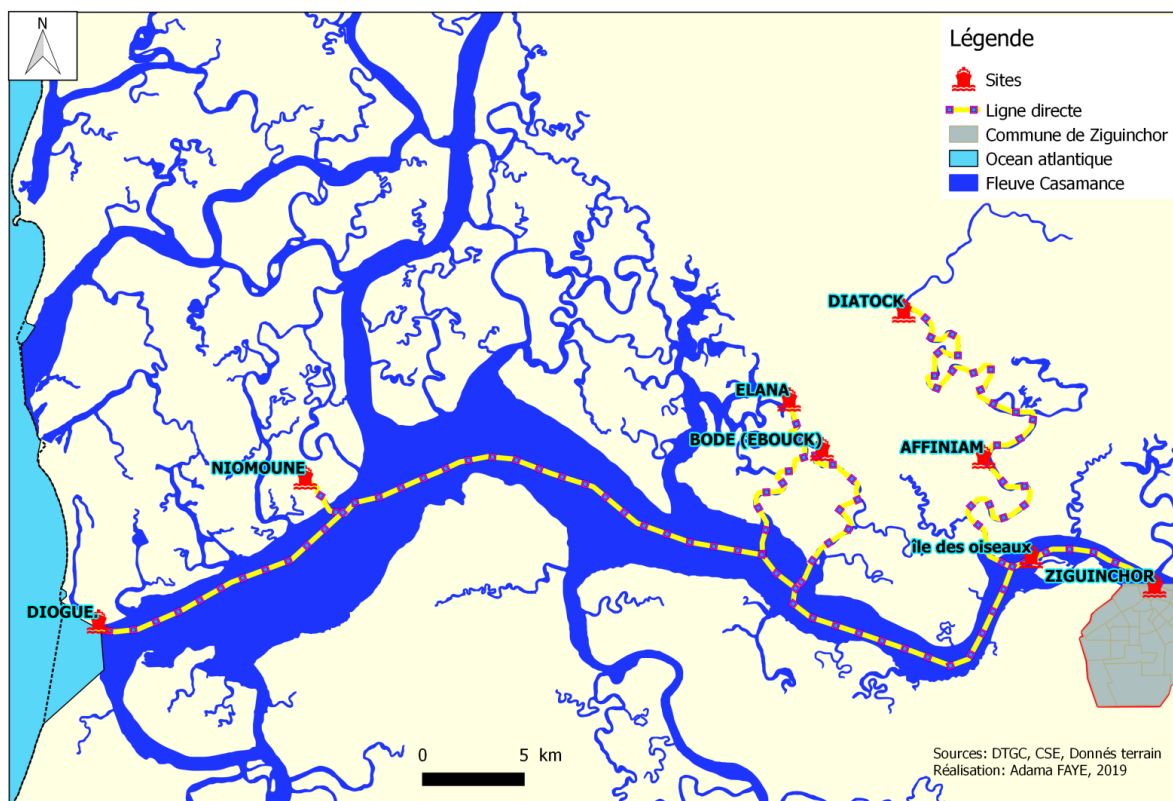
1.1. Impacts sociaux

Des dizaines de passagers venant de ces localités débarquent tous les jours dans la ville pour différentes raisons.

✚ Les différentes lignes fluviales

Le transport fluvial se fait ici par ligne directe de l'île jusqu'à Ziguinchor (ancien bac) et par ligne indirecte. Ceci est dû au fait que toutes les îles concernées ne disposent pas de pirogues qui peuvent transporter directement les passagers vers Ziguinchor. Ainsi, les principales lignes fluviales directes sont :

- ❖ Ziguinchor-Niomoune-Ziguinchor ;
- ❖ Ziguinchor-Diogué-Ziguinchor ;
- ❖ Ziguinchor-Affiniam-Ziguinchor ;
- ❖ Ziguinchor-Bodé-Ziguinchor ;
- ❖ Ziguinchor-Diatock-Ziguinchor ;
- ❖ Ziguinchor-Elana-Ziguinchor ;
- ❖ Ziguinchor-île aux Oiseaux-Ziguinchor dans le cadre des ballades touristiques (Carte 5).

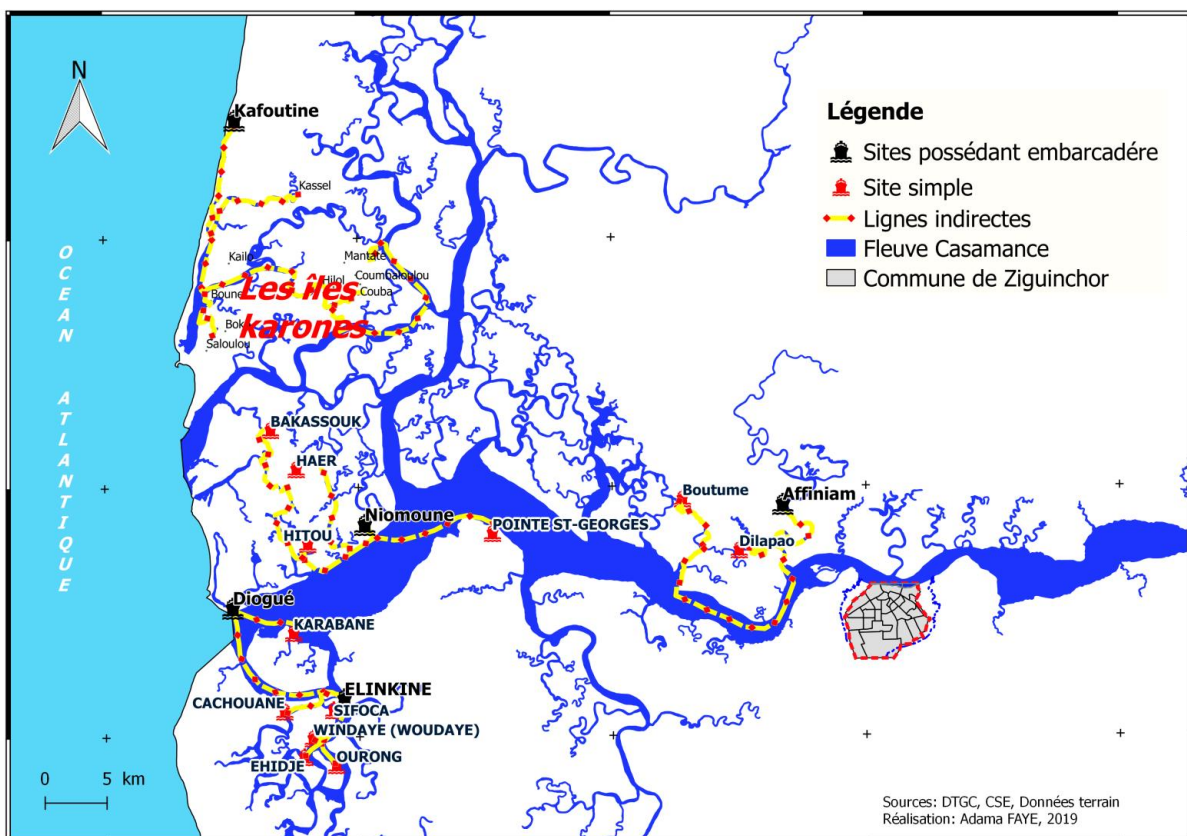


Carte 5 : Les lignes fluviales directes

Les passagers des autres îles, pour rallier Ziguinchor, empruntent de petites pirogues jusqu'aux îles qui font la ligne directe et /ou passent par Elinkine pour prendre la voie routière jusqu'à la ville de Ziguinchor.

Ces lignes indirectes sont ainsi organisées :

- Les passagers des îles Ponta, Hitou, Haer, Bakassoukou et Pointe Saint-Georges prennent les pirogues de NIOMOUNE ;
- Elinkine et Carabane viennent par DIOGUE ;
- Boutum et Djilapao par AFFINIAM
- Les passagers de Djilapao prennent aussi les pirogues d'ELANA et BODE pour venir à Ziguinchor.
- Les îles Karones passent par Kafoutine par pirogue avant d'arriver à la ville par véhicule.
- Les îles Wendaye, Chifoka, Kachouane, Ourung et Héhidj (îles des Fétiches) passent par ELINKINE.



Carte 6 : Les lignes fluviales indirectes

Le motif du voyage

Etant des localités très enclavées, elles dépendent presque entièrement de la ville de Ziguinchor.

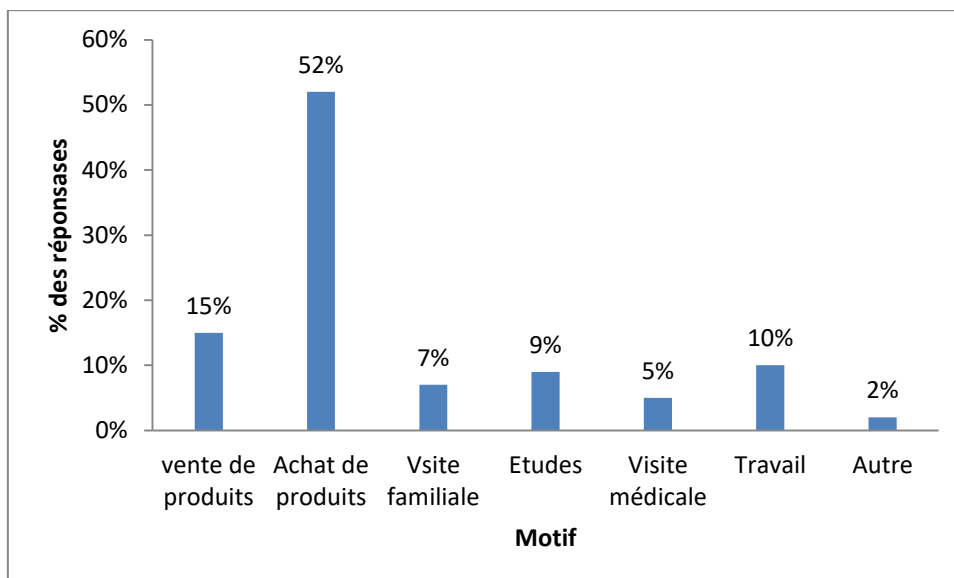


Figure 3 : Les motifs du voyage (source : enquêtes Adama Faye, 2018).

En effet, l'essentiel de leur approvisionnement leur vient de la ville de Ziguinchor. Ainsi les enquêtes sur le terrain révèlent que 52% des passagers débarquent à Ziguinchor pour acheter les produits de première nécessité (comme les produits alimentaires, le gaz, l'eau minérale, etc.), 15% se rendent en ville pour écouler leur marchandise. (Figure 3). Leur séjour dans la ville est de courte durée, le plus souvent, les marchands écoulent leurs produits sur place et retournent le même jour. Ils peuvent aussi rester un à deux jours, (figure 4).

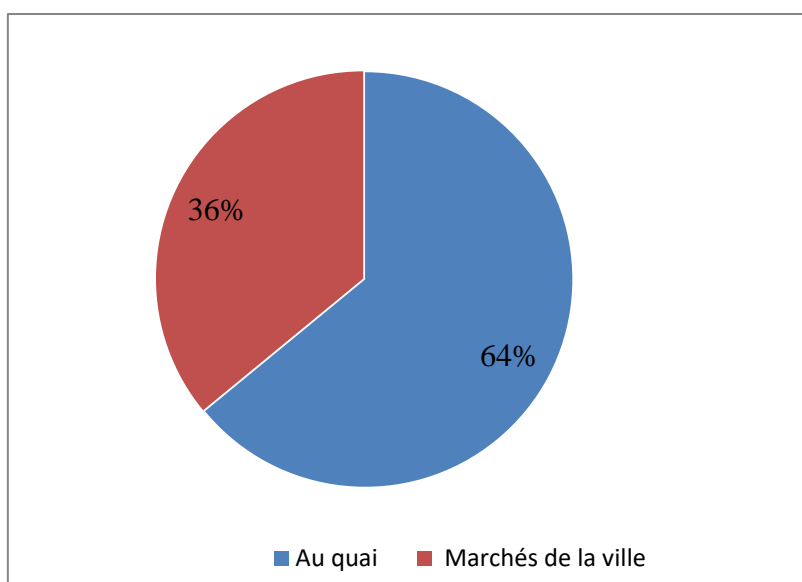


Figure 4 : Lieu de vente des produits transportés dans la ville par les insulaires (source : enquêtes Adama Faye, 2018).

Ainsi, ce sont ces commerçants qui participent le plus à la dynamique du trafic fluvial.

Les 9% sont des élèves et étudiants venus poursuivre leurs études, la durée de leur séjour est longue. Mais durant les vacances, ils retournent le plus souvent. Les 10% sont venus chercher

du travail en ville, leur séjour est donc indéterminé mais peuvent rentrer durant les jours de congé. En effet, du point de vue social, ce départ massif de jeunes des îles vers la ville favorise l'augmentation de la population de la ville et le taux de chômage. Ainsi, le plus souvent, ces jeunes ratent leur insertion sociale et versent dans la délinquance, d'où la recrudescence de l'insécurité dans la ville.

Les 7% viennent rendre visite à des proches, les 5% viennent pour des visites médicales, enfin les 2% viennent chercher des papiers administratifs (casiers judiciaires, certificats de nationalité etc.) ou transitent par la ville pour se rendre dans leur localité d'origine.

Etant un transport artisanal avec des embarcations de fortune très dangereuses, ce trafic se heurte à d'énormes difficultés. Les enquêtes sur le terrain montrent que 89% des passagers sont confrontés à de nombreux problèmes. (Figure 5)

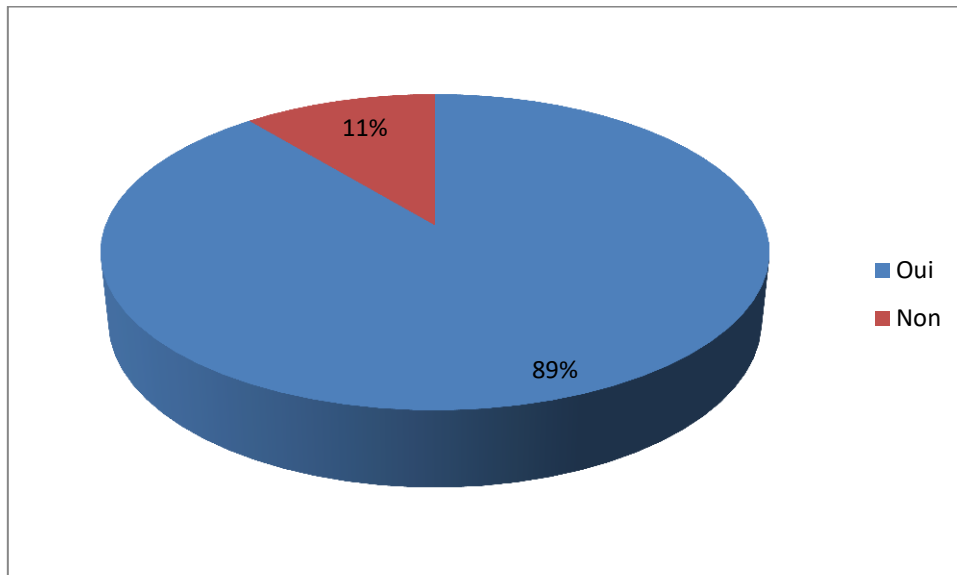


Figure 5 : Difficultés rencontrées lors du voyage (source : enquêtes Adama Faye, 2018).

En effet, avec des embarcations de fortune très fragiles, la sécurité reste à désirer du fait de l'état défectueux des pirogues. Les principaux problèmes évoqués par les passagers sont entre autre la chaleur ; le voyage se passe à ciel ouvert sauf avec le voilier d'Affiniam, et les pirogues ne disposent d'aucun moyen de protection contre le soleil. Les tempêtes durant la saison des pluies s'avèrent également très dangereuses pour les passagers, les moyens pour le sauvetage en cas d'accident n'existent pas. Les commerçants déplorent également l'absence d'équipements au quai où stocker leurs produits. Par ailleurs, les sièges sont inconfortables du fait des bagages et parfois certains animaux à bord des pirogues. Les 11% qui ne voient aucun problème par rapport au voyage sont constitués des passagers qui se disent de vrais insulaires

et qui n'ont pas peur de l'eau et certains passagers d'Affiniam voyageant à bord du voilier. (Photo 5).



Photo 5 : Voilier d'Affiniam (Cliché, Adama Faye 2019)

1.2. Impacts économiques

1.2.1. Le transport de passagers

✚ Quantification des passagers

Les habitants de plusieurs îles et localités rallient la ville de Ziguinchor par voie fluvial. Il s'agit entre autre des îles de Niomoune qui disposent de 2 pirogues qui ont respectivement une capacité de cent (100) et trente (30) passagers, de Djogué soixante (60) passagers, de Bodé soixante (60) passagers, d'Affiniam qui a deux pirogues d'une capacité de quatre-vingt-dix (90) et soixante-quinze (75) passagers, d'Elana cent (100) passagers et de Diatock soixante (60) passagers.

Les deux pirogues d'Affiniam, celui de Bodé, celui de Diatock et celui d'Elana font chacun trois allers-retours chaque semaine ; ce qui donne en moyenne 2310 passagers transportés.

Les deux pirogues de Niomoune font chacun deux allers-retours la semaine et enfin celui de Djogué un aller-retour la semaine ; ce qui fait un total de 640 passagers transportés. Ainsi, au total, 2950 passagers en moyenne par semaine font la navette entre ces localités et la ville.

Tableau 11 : Lignes fluviales directes de Ziguinchor aux localités desservies

Localités/Origine	Ziguinchor	Nombre de pirogues	Nombre de passagers	Tarifs	Montant total
Niomoune	Ziguinchor	2	1 ^{er} -100	1500f	195000F
			2 ^{ième} -30		
Djogué	Ziguinchor	1	60	2000f	120000F
Affiniam	Ziguinchor	2	1 ^{er} -90	1 ^{er} - 500f	97000F
			2 ^{ième} -75	2 ^{ième} -700f	
Bodé	Ziguinchor	1	60	700f	42000F
Elana	Ziguinchor	1	100	700f	70000F
Diatock	Ziguinchor	1	60	700f	42000F

(Source : enquêtes Adama Faye, 2018).

Connaissant la capacité de chaque pirogue et les tarifs du voyage, on peut faire une estimation en termes de recette :

- Pour Niomoune, les recettes sont estimées à 1.560.000F par semaine ;
- Pour Djogué, 240.000F par semaine ;
- Pour Affiniam, 1.164.000F par semaine ;
- Pour Bodé, 252.000F par semaine
- Pour Diatock, 252.000F par semaine ;
- Pour Elana, 420.000F par semaine.

Ce qui fait un total de **3.888.000F** par semaine en moyenne.

Concernant l'île aux oiseaux, il est difficile de faire une estimation car n'étant pas une île habitée mais visitée par des touristes. Ainsi, il n'existe pas une ligne régulière mais la navette se fait selon le besoin des touristes. Les prix varient de **15000 à 35000F** selon le nombre de touristes qui peut être un, deux jusqu'à vingt (20) personnes.

1.2.2. Le transport de marchandises

Le transport fluvial dans la ville de Ziguinchor concerne les sept (7) circuits directs et quatorze (14) circuits indirects qui pour la plupart ont une destination commune : la ville de Ziguinchor. Etant le centre administratif et économique de la région de Ziguinchor, la

commune de Ziguinchor polarise toutes ces localités qui sont à leur tour caractérisées par leur enclavement interne et externe. Cet enclavement dû aux conditions physiques contraignantes accentue de façon considérable la pauvreté et la dépendance de ces insulaires vis-à-vis de la ville de la Ziguinchor. De ce fait, toutes les denrées de première nécessité comme le riz, l'huile, le savon, le gaz, l'eau minérale, les oignons, les pommes de terre ainsi que les vêtements et accessoires, le matériel de construction comme le ciment, le zinc le fer etc. qui sont acheminés dans ces localités leur viennent de la ville de Ziguinchor. Ces flux sont plus importants pendant les périodes de fêtes comme la tabaski, les fêtes de fin d'année, les fêtes de pâques...



Photo 6 : Pirogue de Elana à gauche et pirogue d’Affiniam à droite (Cliché, Adama Faye 2019)

Les produits venant de ces localités demeurent la tomate, le piment frais, le citron et les oranges de Diatock et d’Affiniam, le poisson frais, le poisson frais et séché de Niomoune et Diogué, (figure 6).

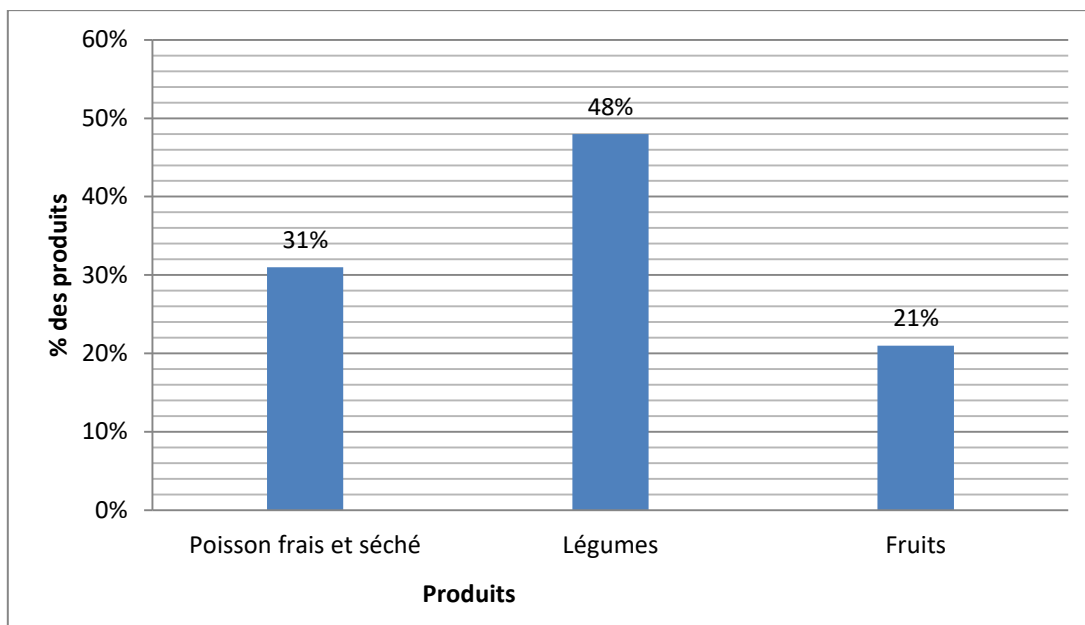


Figure 6: types de produit transportés et vendus par les insulaires dans la ville de Ziguinchor (source : enquêtes Adama Faye, 2018).

Cependant, il est important de noter que les cinq (5) circuits indirects (Wendaye, Chifoka, Kachouane, Ourung et Héhidj (île des fétiches) sur les quatorze (14) circuits indirects n’influencent aucunement sur l’économie de la ville de Ziguinchor. L’essentiel des produits importés leur viennent d’Elinkine et Oussouye et les produits exportés comme le poisson, les fruits de mer et légumes sont acheminés à Elinkine et au Cap Skiring.



Photo 7 : marchands de fruits venant d’Affiniam (Cliché, Adama Faye 2019)



Photo 8 : Pirogue de Bodé (Cliché, Adama Faye 2019)

Pour ces produits importés et exportés, il est difficile de faire une estimation car il n'existe aucune organisation au sein de ce trafic. Le seul moyen permettant aux piroguiers de savoir si la pirogue est pleine ou pas est un trait peint en jaune visible tout autour de la pirogue. Si ce trait est proche du niveau de l'eau, cela signifie que la pirogue est pleine. En plus, les prix du transport de produit ne sont pas fixes, ils sont négociés. Toutefois force est de connaître que ces imports et exports créent des emplois dans la ville dans la mesure où les produits achetés ou vendus par les passagers sont transportés des marchés jusqu'à l'ancien bac et vice versa.

Ces échanges entre la ville de Ziguinchor et ces localités participent non seulement au désenclavement de la ville et de ces îles qui manquent presque de tout mais également à booster l'économie de la ville avec l'achat de produits de première nécessité acheminés dans ces îles.

L'ancien bac est devenu un marché informel avec l'installation de marchands de divers produits et ces derniers enrichissent la municipalité avec le paiement des taxes.

Les pirogues aussi sont taxées par la municipalité de la ville (impôts). Sur le plan touristique, ces destinations sont prisées par les touristes, surtout le tourisme de découverte. Ainsi les hôtels, les banques et les commerçants de la ville s'en réjouissent car ils en bénéficient.

Ces échanges très fructueux sur le plan économique et social montrent que la ville est dans une dynamique de désenclavement. Le désenclavement pourrait être plus poussé avec le transport fluvio-maritime.

II. Impacts du transport fluviomaritime

Le transport fluviomaritime est devenu un élément indispensable dans presque toutes les activités contemporaines, il occupe une place importante dans le processus du développement et de la croissance économique de tout pays notamment des zones enclavées et côtières.

Ce chapitre est structuré en deux sections, la première section est consacrée aux impacts sociaux et la deuxième section traite des effets économiques du transport fluviomaritime dans la ville de Ziguinchor.

2.1. Les impacts sociaux

La navigation fluviomaritime connaît actuellement un essor fulgurant. Elle a rendu possible des voyages d'exportation nombreux et influence fortement sur l'image de la ville portuaire surtout les villes portuaires enclavées à l'instar de la ville de Ziguinchor. Ce qui constitue à cet effet un puissant vecteur d'échanges au sein des processus sociaux globaux.

2.1.1. Sureté et sécurité du port

C'est l'ensemble des moyens mis en œuvre pour prévenir et éviter tout incident dans les périmètres maritimes. La sécurité maritime est généralement définie comme la somme des mesures préventives ayant pour but de protéger le transport maritime contre les risques d'événements de mer : les événements majeurs étant le naufrage, l'échouement, l'abordage et l'incendie. L'Etat pour mieux s'assurer de la sécurité dans cette ligne a ordonné aux navires à respecter les normes internationales de sécurité telles que définies par la convention **SOLAS** (Safety Of Life At Sea⁵). Pour la sauvegarde des vies humaines en mer, la sécurité de la navigation, cette convention prévoit de nombreuses mesures de sécurité applicables aux navires à passagers et aux navires de charge. Le gouvernement sénégalais par le biais de l'ANAM (Agence National des Affaires Maritimes), a exigé aussi le respect non seulement de la réglementation nationale mais aussi internationale en matière de sécurité maritime.

Et cela dans le but d'une bonne marche du port. La sûreté et la sécurité sont assurées par la police de la navigation maritime et fluviale (une réunion est tenue chaque mois pour renforcer la sécurité et la sureté des acteurs assurées par la gendarmerie, la police et les sapeurs-pompiers appuyés par des ASP).

D'ailleurs, les enquêtes sur le terrain révèlent que 84% des passagers jugent satisfaisant ce dispositif sécuritaire. (Figure 7).

⁵ Sécurité de la vie en mer

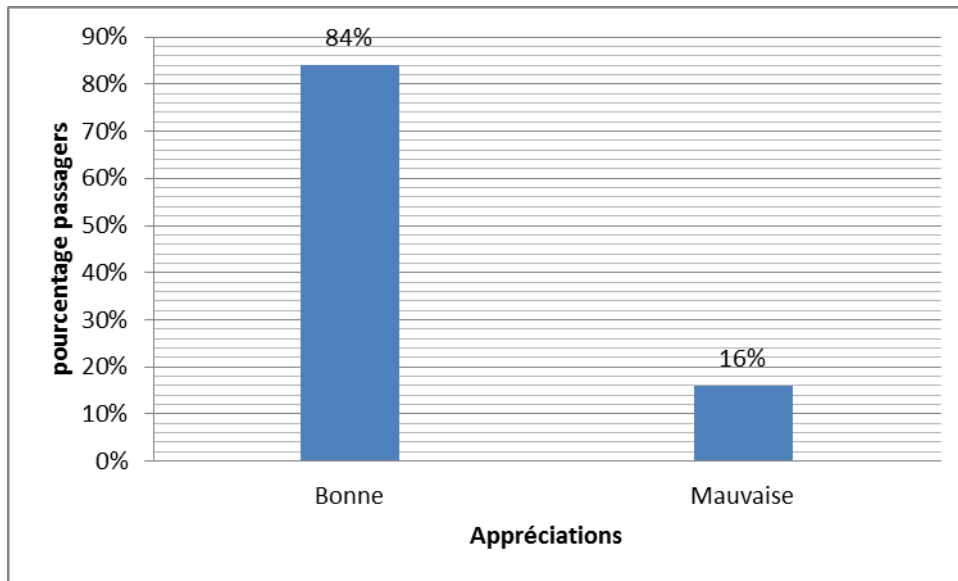


Figure 7 : Qualité de la sécurité et de la sureté des services du transport maritime (source : enquêtes Adama Faye, 2018).

La mauvaise qualité de la sécurité évoquée par les 16% s'explique par le traumatisme vécu par ces derniers lors du naufrage du JOOLA en 2002. En Effet, ayant perdu un ou des proches dans cette catastrophe de 2002, ces passagers ne sentent toujours pas en sécurité à bord des navires. Ainsi, la sécurité reste d'actualité dans la mesure où le naufrage du JOOLA est encore présent dans l'esprit des sénégalais.

2.1.2. Les tarifs et les horaires

✚ Les tarifs

Les tarifs sont fixés selon l'âge et selon la classe occupée par le passager. Les Sénégalais, les étrangers résidents et les étrangers sont les demandeurs. Ainsi, les tarifs sont ainsi fixés : (voir tableau 10)

Tableau 12 : Tarifs pour les nationaux, les étrangers résidents et les étrangers

Catégories	Nationaux		Etrangers résidents		Etrangers	
	Adulte	Enfant	Adulte	Enfant	Adulte	Enfant
Cabine 2 places	26500F	13500F	26900F	13900F	30900F	15900F
Cabine 4 places	24500F	12500F	24900F	12900F	28900F	14900F
Cabine 8 places	12500F	6500F	12900F	6900F	18900F	9900F
Fauteuils pullmans	5000F	2500F	10900F	5900F	15900F	8400F

(Source : enquêtes Adama Faye, 2018).

Les horaires

Les navires Aline Sitoé Diatta, Aguène et Djambogne qui assurent les lignes régulières fonctionnent comme suit :

Tableau 13 : Les horaires de la navette Dakar-Ziguinchor

Dakar-Ziguinchor				Ziguinchor-Dakar			
Jours de départ	heures		arrivé e	Jours de départ	heures		arriv ée
Mardi jeudi vendredi dimanche	embarque ment	appareilla ge	12h le lendemain	Jeudi dimanche Mardi vendredi	embarque ment	appareill age	06h le lendemain
	15h-19h	20h			09h-11h45'	13h	
					12h-14h	15h	

(Source : enquêtes Adama Faye, 2018).

2.1.3. Le flux de passagers

La compagnie offre comme service principal le transport de passagers par voie fluvio-maritime la ligne Dakar-Ziguinchor. La demande est composée des sénégalais et étrangers résidents et

des étrangers non-résidents. La majorité de la clientèle du COSAMA est de la région Sud du pays (Casamance). Les navires Aline Sitoé Diatta, Aguène et Diambogne, avec une capacité respective de 500 et 206 pour chacun des navires jumeaux, le COSAMA transporte, chaque année, des milliers de passagers de Ziguinchor vers Dakar et de Dakar vers Ziguinchor.

Tableau 14 : Le flux de passagers de 2017

Navires	Entrées	Sorties
Aline Sitoé Diatta	47208	43897
Aguène	17958	17404
Diambogne	5199	5052
Total entrées et sorties	70365	66353

(Source : rapport d'activité 2017, COSAMA)

Dans un contexte marqué par un isolement de cette région du sud coupée du reste du pays par un territoire étranger (la Gambie) et où sévit un conflit armée qui a duré plusieurs décennies, seule la voie fluvio-maritime demeure le moyen de transport le plus accessible aux populations de Ziguinchor pour venir à bout de cette situation de marginalisation, mais aussi contourner les zones de guerre et les tracasseries policières en Gambie. Ainsi, 80% des passagers interrogés préfèrent le navire comme moyen de transport car étant plus sûr, plus confortable et moins fatiguant comparé à la voie routière où le voyage constitue un véritable casse-tête pour eux avec les braquages répétitifs, l'état défectueux de certains véhicules et la forte chaleur.

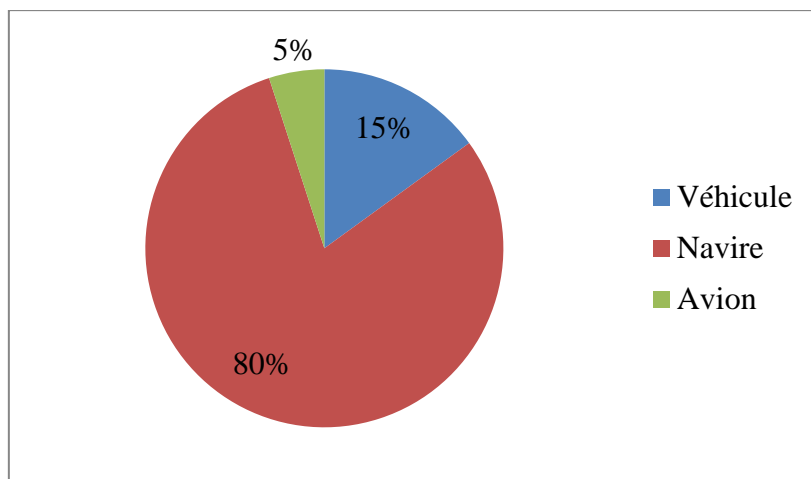


Figure 8 : Préférence pour les moyens de transports (source : enquêtes Adama Faye, 2018).

Le 15% sont majoritairement constitués des élèves souvent amenés par leurs parents et qui n'ont pas le choix. Pour les 5%, l'avion reste leur mode de transport préférentiel. Cependant, leur voyage par bateau est motivé par la curiosité, les découvertes et le goût de l'aventure. Ils sont le plus souvent des étrangers venus au Sénégal dans le cadre du tourisme (Figure 8).

Ainsi, les passagers accèdent plus rapidement et plus facilement aux pôles essentiels d'activités économiques du pays et à un moindre coût. C'est ce que montrent d'ailleurs les enquêtes où 73% jugent abordables les tarifs des navires. (Figure 9).

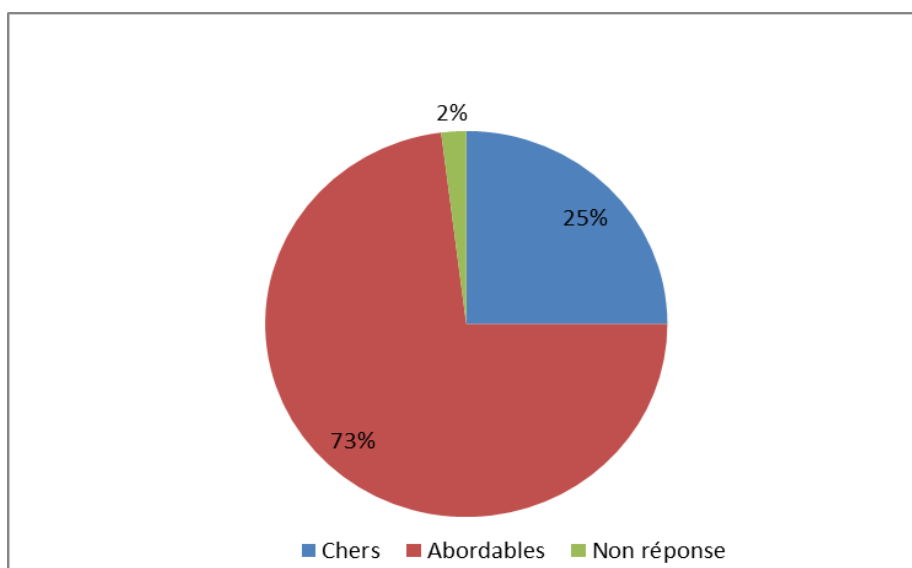


Figure 9 : Appréciations des tarifs des navires (source : enquêtes Adama Faye, 2018).

Les 25% sont constitués pour la plupart de commerçants. Les tarifs du fret sont jugés chers par ces derniers. Ainsi, bon nombre d'entre eux estiment vouloir voyager par bateau parce que plus reposant mais optent pour la voie routière pour le transport de leurs produits.

De surcroît, si nombre de populations préfèrent voyager à bord des navires pour se rendre à Ziguinchor, c'est parce qu'au-delà de la sécurité, de la sûreté et du confort offerts aux passagers, le voyage à bord du ferry est vécu comme une véritable croisière. C'est le cas du tourisme d'affaire (conférences, séminaires, missions...) et du tourisme simple où la voie fluvio-maritime constitue une belle occasion pour les populations sénégalaises mais aussi certains étrangers pour découvrir certains aspects de la région sud : les îles de Carabane, de Diogué et de la Pointe Saint Georges ainsi que la mangrove, le patrimoine, les cultures, etc.

Par ailleurs, on note parfois une variabilité du flux de passagers qui peut augmenter ou baisser selon la disponibilité des navires : par exemple, la baisse du flux de passagers de l'année 2018 (58248 entrées et 58069 sorties) par rapport à l'année 2017 (70365 entrées et 66353 sorties) est due à un arrêt technique des navires Aline Sitoé Diatta au mois de Décembre 2018 et Diambogne toute l'année 2018. L'importance du flux peut aussi dépendre de la période de l'année où le flux connaît une hausse durant les grandes vacances et les périodes de fêtes comme la tabaski, les fêtes de pâques et de fin d'année.

Tableau 15 : Le flux de passagers de 2018

Navires	Entrées	Sorties
Alune Sitoé Diatta	40260	39844
Aguène	17988	18225
Diambogne	-----	-----
Total	58248	58069

(Source : rapport d'activité 2018, COSAMA)

Toutefois, un certain nombre de difficultés sont notées par les passagers lors du trajet. En effet, 41% des voyageurs estiment être confrontés à des problèmes comme le mal de mer, la cherté de la restauration ainsi que la durée du voyage et la lenteur notée dans l'enregistrement des bagages.

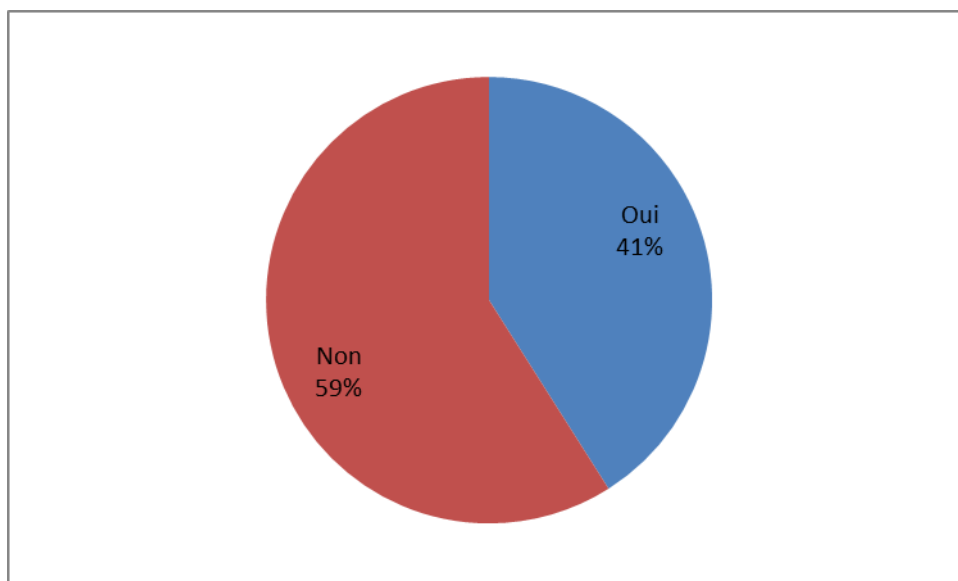


Figure 10 : Les difficultés rencontrées lors du trajet (source : enquêtes Adama Faye, 2018).

Ainsi, les prix à bord des navires sont doublés ou même triplés pour certains produits. Et avec la durée relativement longue du voyage, certains passagers qui n'ont pas embarqué avec de la nourriture se voient obligés de s'alimenter à bord dans le restaurant ou dans la terrasse au niveau du bar (figure 10).

Les enquêtes sur le terrain montrent que le service global offert par le COSAMA s'avère satisfaisant. Ainsi, 19% des passagers jugent le service très bon, 68% le qualifient de bon et 13% de mauvais (Figure 11).

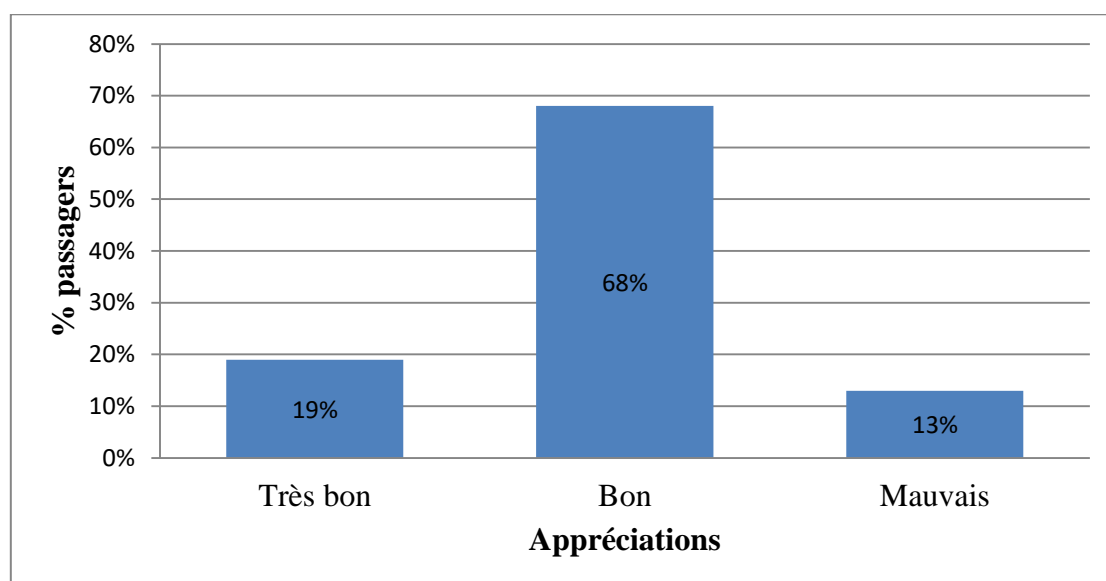


Figure 11 : Appréciation globale des services fournis par le COSAMA (source : enquêtes Adama Faye, 2018).

L'analyse des impacts sociaux de la desserte fluvio-maritime de la ville de Ziguinchor a montré que la vie isolée et par conséquent inquiétante des populations est considérablement réduite. Ainsi, la ville est dans une réelle dynamique de désenclavement sur le plan social.

2.2. Les impacts économiques

Etant par excellence le mode de déplacement de marchandises en quantités et aux moindres coûts, le transport fluvio-maritime intéresse fortement les acteurs du commerce international. Il occupe une part importante dans les échanges entre pays et dans leurs économies, et contribue aussi à l'accélération des relations commerciales. Ainsi, pour être à la hauteur de l'évolution de ces flux, la taille de la flotte, la taille des navires et des formes de conditionnement ont considérablement accru conduisant les pays à se doter d'infrastructures portuaires adéquates pour répondre à ces nouvelles exigences de la mondialisation et de la croissance économique. C'est dans cette mouvance que les autorités sénégalaises tentent de désenclaver par voies fluvio-maritimes la région naturelle de la Casamance et particulièrement la ville de Ziguinchor.

2.2.1. Les dimensions et la logistique du port de Ziguinchor

Un port est un endroit géographique par lequel transitent des marchandises et/ou des passagers. Un port maritime est un port qui accueille des navires de mer, qui est un lieu de rendez-vous entre ces navires de mer et l'ensemble des divers modes de transport terrestre. Le port de Ziguinchor couvre une superficie (terre pleine) de 22000m², (gare maritime 80m ; port de commerce 260m, quai des hydrocarbures 110m).

Au plan logistique, le COSAMA a réceptionné un lot de matériels neufs de manutention :

Trente (30) chariots d'une capacité de sept (07) tonnes chacun qui sont déjà opérationnels depuis le début du mois de juillet 2009 pour assurer la rapidité et la sécurité des opérations de chargement et de déchargement ; quatre (04) remorques bases ayant une capacité de charge de trente (30) tonnes chacune ; Quatre (04) conteneurs adaptés aux navires, sont installés à bord pour permettre le transport et la conservation des produits halieutiques et des denrées périssables. Des mesures de sécurité sont imposées aux bagages. Ils subissent les mêmes procédures.

2.2.2. Le volume des produits transportés

La compagnie (COSAMA) prend aussi une certaine quantité de fret en plus des passagers. Elle a comme moyen de transport les navires Aline Sitoé Diatta, et les navires jumeaux

Aguène et Djambogne qui s'alternent qui ont respectivement une capacité de deux cents tonnes (200T), et quatre cent cinquante (450T) en terme de fret, de tonnage.

Tableau 16 : Le flux de fret en 2017

Navires	Entrées/ kg	Sorties/kg
Aline Sitoé Diatta	7724141	9955320
Aguène	8 661 551	6 692 771
Djambogne	1 567 529	1 949 138
Total	17 953 221	18 597 229

(Source : rapport d'activité 2017, COSAMA)

Ce fret est constitué des bagages des passagers à bord, de la marchandise (vêtements, matériel électroménager, fruits, friperie, fruits de mer, ciment etc.) de certains grands commerçants de la ville ainsi que des colis enregistrés au niveau de la gare maritime. En ce qui concerne les sorties de marchandise de Ziguinchor vers Dakar, le volume est plus élevé en période d'abondance de fruits qui correspond aux mois de juillet-août. Par exemple, en juillet 2017 et 2018, le volume des sorties était respectivement de 1246 575 et 1 125 994 kilogrammes contre 711265 kilogrammes en novembre 2017 et 475929 kilogrammes en novembre 2018 pour le navire Aline Sitoé Diatta. En ce qui concerne les bagages des passagers, le transport est gratuit jusqu'à vingt kilogrammes. Pour les autres produits, le tarif du kilogramme est fixé selon la nature du produit (tableau 14 et 15).

Tableau 17 : Le flux de fret en 2018

Navires	Entrées/ kg	Sorties/kg
Aline Sitoé Diatta	7325728,659	6614007,105
Aguène	9 255 483	10 187 923
Djambogne	Néant	Néant
Total	16 581 211,659	16 801 930,105

(Source : rapport d'activité 2018, COSAMA)

Les tarifs fixés pour les marchandises sont jugés chers par le plus grand nombre de commerçant (60%). (Figure 12).

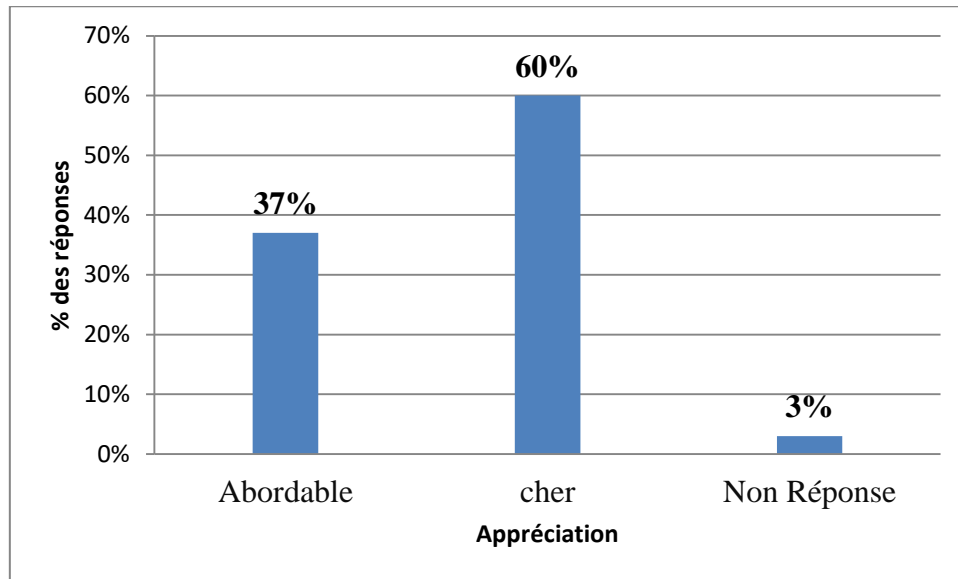


Figure 12 : Appréciations des tarifs du fret par les commerçants (source : enquêtes Adama Faye, 2018).

Les raisons évoquées sont, entre autres, la cherté du fret, la lenteur du voyage, les frais de transport pour l'acheminement des produits du port aux marchés etc. (Figure 13).

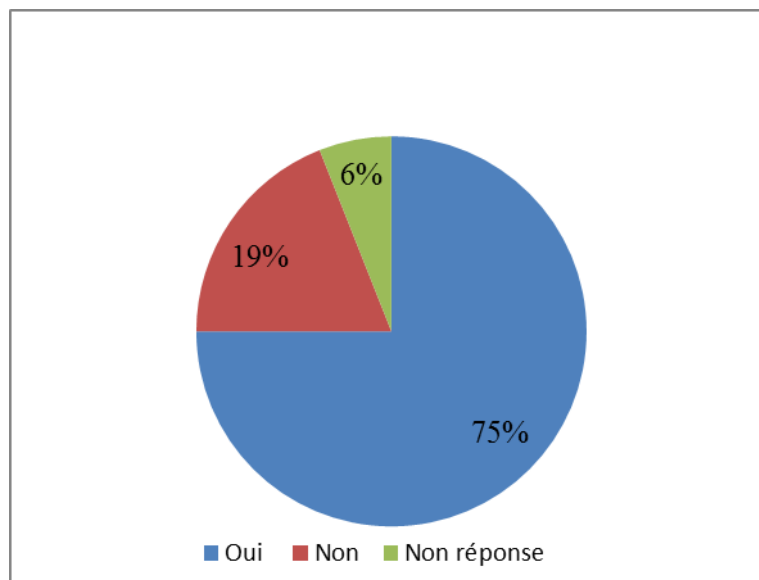


Figure 13 : Appréciations des commerçants sur la lenteur du voyage (source : enquêtes Adama Faye, 2018).

Ainsi ces commerçants payent des taxes à l'intérieur du port pour récupérer leurs produits, payent le transport de la gare maritime jusqu'à la sortie du port et enfin les frais de transport du port au marché. Alors que s'il s'agit de la voie routière, le véhicule achemine directement

les produits aux lieux de vente, ce qui réduit fortement les frais de transport. Pour les 37%, la sécurité prime. Selon eux, même si les tarifs sont chers, le bateau reste le moyen de transport le plus sûr, (Figure 14).

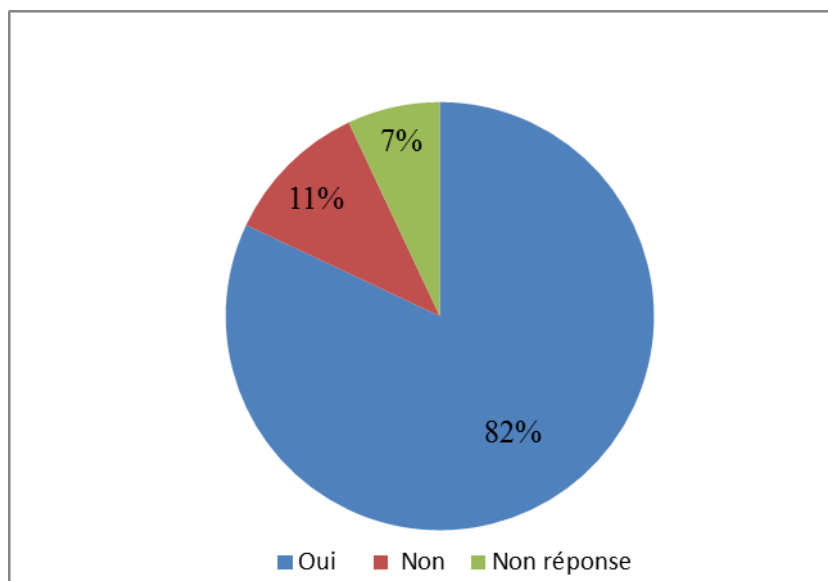


Figure 14 : Appréciations des commerçants sur la sûreté du transport de produits par bateau. (Source : enquêtes Adama Faye, 2018).

Par conséquent, selon ce plus grand nombre de commerçant, même si la voie fluviomaritime est plus sûre pour l'acheminement de leurs produits, leur mode préférentiel de transport reste le véhicule (68%), (figure15).

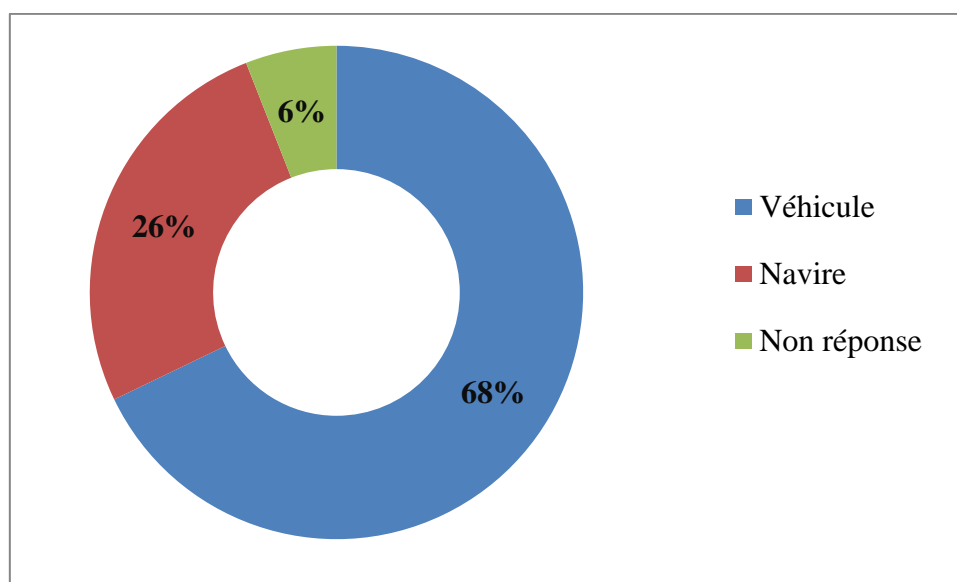


Figure 15 : Préférence pour les moyens de transport (source : enquêtes Adama Faye, 2018).

De façon générale, même si la voie d'eau reste le moyen le plus sûr pour l'acheminement de marchandises, les tarifs sont chers ; ce qui pousse la majorité des commerçants à prendre la voie routière.

2.2.3. Quantification des recettes

Les tarifs pour les passagers sont fixés selon les catégories de place occupées. Ainsi pour le navire ASD, nous avons :

Catégorie de place \times nombre total de places \times tarif \times par le nombre de rotation par semaine, sachant que chaque navire fait 4 rotations la semaine (2 allées et 2 retours). Ceci donne :

- $(2 \times 9 \times 26500 \times 4) = 1908.000F$
- $(4 \times 16 \times 24500 \times 4) = 6272000F$
- $(8 \times 18 \times 12500 \times 4) = 7.200.000F$
- $(274 \times 5000 \times 4) = 5.480.000F$. Ce qui donne un total de **20.860.000F** par semaine.

Tableau 18 : Recettes totales en termes de passagers du Navire ASD par semaine

Catégories	Nombre total	Tarifs	Recettes totales/semaine
Cabine 2 place	9	26500F	1.908.000F
Cabine 4 places	16	24500F	6.272.000F
Cabine 8 places	18	12500F	7.200.000F
Fauteuils	274	5000F	5.480.000F
Totale recette			20.860.000F

(Source : enquêtes Adama Faye, 2018).

Pour Aguène ou Diambogne nous aurons :

- $(2 \times 1 \times 26500 \times 4) = 212.000F$
- $(4 \times 1 \times 24500 \times 4) = 392000F$
- $(200 \times 5000 \times 4) = 4.000.000F$. Ce qui donne un total de 4.604.000F par semaine.

Tableau 19 : Recettes totales en termes de passagers du navire Aguène ou Diambogne par semaine

Catégories	Nombre total	Tarifs	Recettes totales/semaine
Cabine 2 place	1	26500F	212.000F
Cabine 4 places	1	24500F	392000F
Fauteuils	200	5000F	4.000.000F
Totale recette	4.604.000F

(Source : enquêtes Adama Faye, 2018).

Les recettes totales en moyenne s'élèvent ainsi à 25.464.000 F par semaine ; 101.856.000 F par mois ; **1.222.272.000 F** par année. Il est important de noter que ces estimations sont faites sur la base des tarifs fixés pour les nationaux.

Pour le fret, le COSAMA a enregistré **98775** tonnes de frets pour un chiffre d'affaire de **2.143.898.339F** en **2017** contre **111.230** tonnes pour un chiffre d'affaire de **2.183.856123F** en **2018**.

Ces recettes obtenues montrent que l'exploitation de la ligne Dakar-Ziguinchor par le COSAMA est dans une bonne dynamique de désenclavement de la ville de Ziguinchor surtout sur le plan social. Cependant, la faible quantité de recettes obtenue sur le fret confirme davantage la cherté des tarifs évoquée par la majorité de grands commerçants des marchés de la ville. Toutefois, avec un port de commerce devenu depuis 2018 un port de plein exercice, les problèmes liés au fret pourraient être atténués.

En ce qui concerne le port de commerce, plusieurs tonnes de divers produits comme le ciment, le basalte, le pavé, le fer etc. sont acheminés chaque année à partir de Dakar vers la ville de Ziguinchor ; l'anacarde et l'huile d'arachide de Ziguinchor vers Dakar.

Tableau 20 : Volume et types de produits importés et exportés au port de commerce de Ziguinchor en 2017

Produits transportés	Débarquement/Tonnes	Embarquement/Tonnes
Ciment	35484	Néant
Basalte	60101,599	Néant

Peinture	01	Néant
Fer	20	Néant
Riz	1940	Néant
Aliment de volaille	23,5	Néant
Aliment de Bétail	46,5	Néant
Béton	27	Néant
Carreaux	24	Néant
Divers	Néant	97
TOTAL	97667,559	97

(Source : rapport d'activité 2017, port de commerce)

Ici, les imports sont largement supérieurs aux exports. En effet, hormis l'huile d'arachide et l'anacarde, Ziguinchor n'importe pas d'autres produits à partir du port de commerce. D'ailleurs ce n'est qu'à partir de l'année 2018 que l'exportation d'anacarde a commencé suite aux mesures prises par l'Etat du Sénégal d'interdire le transport de l'anacarde par voie routière. Ce qui accroît fortement les exportations à partir de Ziguinchor et participe davantage au désenclavement de la ville et dans le même temps à booster l'économie. Ainsi, de par sa capacité de transporter des passagers et de la marchandise, le transport fluviomaritime est un outil de désenclavement de la région.

Tableau 21 : Volume et types de produits importés et exportés au port de commerce de Ziguinchor en 2018

Produits transportés	Débarquement/Tonnes	Embarquement/Tonnes
Ciment	23180,71	Néant
Basalte	8500,389	Néant
Poisson	23,060	Néant
Anacarde	Néant	31139,125
Huile d'arachide	Néant	3194,982
Aliment de Bétail	15	Néant
Divers	Néant	18,42
TOTAL	31719.159	34352,527

(Source : rapport d'activité 2018, port de commerce)

En 2018, le port de commerce a obtenu des recettes de vingt milliards trois cents million (20 milliards 300 millions) sur la campagne d'anacarde. Avec la création de huit cents (800)

emplois, le port participe à la réduction du chômage dans la ville. Poumon économique de la ville, le port impacte de façon considérable sur l'image de la ville et constitue par conséquent la vitrine de cette dernière. De surcroît, l'implantation du port attire beaucoup de marchands de fruits, de matériel de pêche, de fruit de mer etc. qui se sont implantés aux alentours du port. Les recettes annuelles totales obtenues par le COSAMA sur le transport de passagers et de fret estimées à plus d'un milliard de Francs CFA montrent que la ville est dans une bonne dynamique de désenclavement aussi bien sur le plan social qu'économique. Toutefois, le secteur du transport fluvio-maritime se heurte à un certain nombre de problèmes.

III. Difficultés rencontrées dans le transport fluvio-maritime

Le transport fluvio-maritime de la ville de Ziguinchor rencontre un certain nombre de difficultés.

3.1. Transport fluvial

Concernant le transport fluvial, les principaux problèmes sont l'inadéquation des embarcations aux normes du transport fluvial et le non-respect par les acteurs du transport fluvial du cadre juridique et réglementaire qui régit le transport fluvio-maritime. C'est un transport artisanal pour le moment avec des embarcations de fortune très dangereuses du fait de l'état défectueux des pirogues et le nombre de gilets de sauvetages insuffisants qui coûte très chers selon les piroguiers. Ainsi, le gilet coûte 5000f, et ils ne disposent pas d'une subvention suffisante de la part de l'Etat de Sénégal : cinq gilets pour les grandes pirogues et deux gilets pour les petites pirogues. En outre, la durée des gilets ne peut pas dépasser un an du fait de leur exposition au Soleil durant le voyage. Par ailleurs les tempêtes durant la saison des pluies s'avèrent très dangereux pour les passagers du fait de l'état rudimentaire des infrastructures de transport. Ces pirogues qui constituent leur moyen de déplacement sont mixtes ; passagers et marchandises sont embarqués en même temps, ce qui rend le voyage inconfortable. En plus, on note un manque de formation des capitaines de pirogues. A cela s'ajoute les contraintes liées à l'absence de pontons en périodes de marées basses. Ces centres ne disposent pas aussi d'infrastructures d'embarquement et de débarquement, pour les passagers, ainsi que de hangars, pour le stockage des marchandises.

En somme, la faiblesse de l'offre des services de transport, la vétusté des infrastructures et les difficultés d'accès aux équipements de transport sont des problèmes récurrents pour les populations des régions concernées ; ce qui a poussé les autorités du pays à initier un certain nombre de projets pour venir à bout de ces contraintes.

3.2. Transport fluviomaritime

Nous pouvons noter, la situation du balisage et des fonds marins disponibles au niveau de l'embouchure. L'avancée des bancs de sable à l'entrée du chenal et la disparition de bouées stratégiques rendent de plus en plus difficile la gestion du passage à la passe par le bord et risque d'hypothéquer la régularité des rotations.

Pour ce qui est de l'embarquement, souvent le nombre de passagers qui se trouve à bord reste différent de celui compté par la billetterie. C'est ce qui fausse l'appréciation des agents à bord qui doivent procéder au calcul pour connaître le poids du fret à charger. Les propriétaires du fret ne viennent pas à l'heure et cela retarde le chargement.

IV. Perspectives

Face aux défis posés par le développement du transport de masse, à moindre coût, pour les biens et les personnes, surtout dans les zones enclavées du Sénégal, à l'instar de la ville de Ziguinchor, il est nécessaire de réaliser des infrastructures et de mobiliser des moyens appropriés pour tirer le meilleur profit des potentialités naturelles de notre pays (produits de la pêche, agriculture, transports, tourisme, etc.).

4.1. Transport fluvial

Malgré ses potentialités économiques considérables, les difficultés dans la mobilité des personnes et des biens entre la ville de Ziguinchor et les îles cités ci-dessus constituent l'un des obstacles majeurs, à la fois, pour l'amélioration des conditions de vie des populations, ainsi que pour la promotion de l'investissement local et la constitution du tissu économique dans ces zones enclavées.

Autant leur isolement par rapport au reste du Sénégal est une réalité, autant entre les différentes localités qui les composent, l'enclavement est réel et pose un véritable problème de développement économique et social.

Dès lors, en raison des intéressantes perspectives offertes par le développement du transport fluvial, il est devenu nécessaire de procéder à un diagnostic de ce mode de transport, afin de mieux cerner ses réalités et définir une politique nationale en la matière. C'est dans ce contexte que l'Etat du Sénégal a initié des projets pilotés par des institutions tels que :

La Société des Infrastructures de Réparation Navale de Dakar (SIRN) qui est une société anonyme de patrimoine à participation publique majoritaire détenue à 99,97% par l'Etat du Sénégal. Relever le défi de la sécurité et de la productivité dans la pêche artisanale à travers le Projet de Construction Navale (PCN) et le Projet de Renouvellement des Moteurs de Pirogues constituent les principaux projets de la SIRN.

Le PCN se décline comme suit :

- Le renouvellement de la flotte de pêche artisanale avec la fabrication de pirogues en fibre de verre à travers la création au Sénégal de sociétés dans le cadre du partenariat public privé et la construction d'ici cinq (5) ans d'au moins 3000 pirogues en fibre de verre.
- Le projet de Renouvellement des Moteurs de pirogues qui est une volonté du chef de l'Etat d'aider les pêcheurs à acquérir des moteurs hors-bords à moindre coût (subvention d'un million de francs CFA par moteur). C'est une opportunité également de créer au Sénégal une société de montage de moteur hors-bord Diesel dans le cadre du Partenariat public privé. Le PCN va également concerner le transport fluvio-maritime avec la fabrication de petites unités pour relier certains villages et villes du pays et la construction de bateaux de plaisance et de surveillance.

Ainsi, ces projets cadrent parfaitement avec les besoins des pêcheurs et piroguiers qui constituent un marché important aussi bien national que sous régional.

Le Programme Spécial « îles » qui est un projet de désenclavement, par voies fluvio-maritimes des régions naturelles du Sine-Saloum et de la Casamance initié en octobre 2017.

Pour apporter une solution à l'enclavement de certaines régions du Sénégal, notamment, dans la région naturelle de la Casamance, Son Excellence, Monsieur Macky SALL, Président de la République, a donné des Directives au Gouvernement, lors du Conseil des Ministres du mercredi 20 janvier 2016, demandant la mise en place, dans le cadre du Plan Sénégal Emergent (PSE), « des conditions d'une circulation sans entrave des personnes et des biens, grâce à un réseau d'infrastructures de qualité sur l'ensemble du territoire national. Cette directive a été réitérée, en réunion du Conseil des Ministres du mercredi 10 mai 2017, à la suite du naufrage d'une pirogue à Betenty, entraînant la mort de vingt-et-une (21) femmes. C'est un programme d'urgence de dotation en unités de transport fluvio-maritime section région de Ziguinchor.

Le but de ce programme est de mettre en place un réseau de transport fluvio-maritime, avec les infrastructures et équipements nécessaires pour renforcer les services de transport fluvio-maritime, en vue d'améliorer l'environnement technique, économique et social de la circulation des personnes et des biens, dans les zones enclavées des régions naturelles du Sine-Saloum et de la Casamance.

Le volet Ziguinchor intitulé « programme d'urgence de dotation en unités de transport fluvio-maritime région de Ziguinchor » a été installé au Conseil Régional de Développement (CRD) tenu le 18 juin 2019 à la Gouvernance de la région. L'objectif visé consiste à évaluer avec les populations de la région de Ziguinchor les besoins de la région en unités de transport

fluviomaritime afin de doter la région d'équipements fluviomaritimes adéquats aux réalités du moment. Ainsi, l'Etat du Sénégal accompagne, régule, modernise et facilite aux populations de souscrire de ces équipements en mettant en œuvre des projets pilotés par les autorités habilitées comme le Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime et le Conseil Local de Pêche Artisanale (CLPA).

4.2. Transport fluviomaritime

L'ANAM a annoncé un terminal d'hydrocarbures d'une capacité de 82 000 tonnes et l'élargissement du port de Ziguinchor sur deux hectares, pour permettre «aux navires et aux gros porteurs de s'approvisionner en carburant sans effectuer le déplacement vers Dakar. La construction d'un port sec de dix (10) hectares à Niaguis est également prévue.

Le COSAMA au-delà de la mission de service public qu'elle tient à assurer avec responsabilité, affiche clairement ses ambitions de devenir un véritable Armement intégré. La vision de COSAMA va au-delà du trajet Dakar – Ziguinchor et concerne même les autres villes côtières du Sénégal. Aussi, s'est-il attelé à concevoir et formuler des projets porteurs réalistes et réalisables, compte tenu du potentiel des marchés ciblés, ainsi que du professionnalisme de ses Ressources Humaines.

Malgré les opportunités socioéconomiques qu'il offre, le transport fluviomaritime est confronté à des difficultés. Les politiques des pouvoirs publiques visant à renforcer les services du transport fluviomaritime afin d'améliorer les conditions de circulation des personnes et des biens devraient désamorcer cette situation. Au-delà, la formation et le suivi des piroguiers devraient pouvoir améliorer le dynamisme du transport fluviomaritime.

CONCLUSION GENERALE

Au terme de notre étude sur les impacts du transport fluviomaritime dans le désenclavement de la ville de Ziguinchor, il faut reconnaître que le transport fluviomaritime est une activité qui a toujours existé dans la région. En effet, il se pratiquait sous une forme traditionnelle c'est-à-dire avec l'utilisation de petits pirogues d'une capacité de un à deux personnes pour le transport purement fluvial, bien avant la colonisation ; et d'embarcations appelées chalands avec l'arrivée des colons. Mais depuis quelques années, dans le cadre des politiques de désenclavement de la région sud du pays, les pouvoirs publics ont cherché à dynamiser le secteur.

L'implication des autorités étatiques dans le secteur du transport fluvial et maritime a eu un effet positif dans le désenclavement de la ville, ainsi, la desserte fluviomaritime de la ville de Ziguinchor à l'instar des transports fluviomaritimes des villes portuaires africaines a connu une évolution remarquable du point de géographique et socio-économique. Il joue un rôle essentiel dans l'économie de la région. Le volume des transports, c'est-à-dire la densité et la rapidité de la circulation des biens, influence le développement économique en augmentant la production, l'offre d'emploi, la diminution du chômage ; ce qui influence positivement sur la vie sociale des résidents de la ville portuaire.

Son importance grandissante s'est traduite économiquement et socialement dans un contexte marqué par un espace périphérique, isolé du reste du pays par un territoire étranger, la Gambie et traumatisé par un long conflit armé. Ainsi, le transport fluviomaritime a eu des répercussions importantes dans l'isolement de la ville de Ziguinchor. C'est dans cette perspective que nous avons étudié les impacts du transport fluviomaritime dans le désenclavement de la ville de Ziguinchor.

Malgré les efforts consentis par l'Etat du Sénégal, le transport fluviomaritime surtout le transport purement fluvial se heurte à d'énormes problèmes. Ces difficultés trouvent leurs sources dans des dysfonctionnements d'ordre technique, organisationnel et un manque d'accompagnement suffisant de l'Etat.

Par ailleurs, les différents produits acheminés au port de commerce de Ziguinchor sont destinés à alimenter toute la région de Ziguinchor selon les besoins ; donc insuffisants. Dès lors, il faut de réels efforts de la part des autorités publiques en collaboration avec les différents acteurs du transport fluvial et maritime pour le développement de ce secteur. Les autorités doivent penser à acquérir des navires portes conteneurs et des vraquiers d'une plus grande capacité qui répondront aux normes nationales et internationales. Elles devront aussi

penser à des navires de croisière afin de développer le tourisme qui peut être une source de revenu pour la région du sud et même pour tout le pays.

Néanmoins, avec la mise en service du pont de la Gambie récemment en 2019, le déplacement par la route est devenu moins compliqué du fait de la réduction des frais de transport et de la durée du voyage.

BIBLIOGRAPHIE

ANSD (2015) : Situation économique et sociale de la région de Ziguinchor. 126p.

Ba, Ch. O. (2013) : Les effets du conflit casamançais sur la mobilité et le transport urbain à Ziguinchor : Mémoire de Master 2 : Géographie : Dakar : Université Cheikh Anta Diop de Dakar, 93p.

Boyer, A. (1973) : Les Transports maritimes. *Presses Universitaires de France (PUF)* 126p.

Carriou, P. (2000) : Les économies d'échelle dans le transport maritime de lignes régulières 75-96. 21p

Debrie J. et Steck B. (2001) : L'enclavement : réévaluation théorique et application à l'espace de l'Afrique de l'ouest. *L'espace géographique*, n° 1, pp. 26-36.

Debrie J. et Steck B. (2005) : "Flux portuaires, avant-propos" in DEBRIE J. et STECK B. (dir.), *Ports et flux*, Flux 59.

Debrie, J. (2001) : Transport et espaces d'entreprise : les stratégies du groupe Bolloré, CIRTAI – UMR CNRS 6063 IDEES 11p.

Debrie, J. (2013) : Développement portuaire et action publique : à quelle échelles, par quels échelons et pour quels territoires ? *Université Paris I- UMR Géographie-Cités* 235-244. 9p.

Debrie, J. (2005) : L'enclavement : expression géographique de la discontinuité dans les réseaux. 14p.

Dehoorne O. et al (2011) : Le tourisme de croisière dans le monde : permanences et recompositions, *Études caribéennes*[En ligne], n°18, mis en ligne le 14/08/2013,

De Langen P. et Chouly, A. (2003) : Régimes portuaires et accès à l'arrière-pays, les Cahiers Scientifiques du Transport N° 44/2003 - Pages 77-94 *Erasmus University, Rotterdam*

Dieng, Mb. (2008) : Réseaux et systèmes de télécommunication dans une région périphérique du Sénégal : Ziguinchor en Casamance. Thèse de doctorat : Géographie : Université de Montaigne Bordeaux III, 391p

Escach, N. (2013) : Des outils pour étudier les transports maritimes à travers l'exemple de la mer Baltique, allocataire-moniteur Ecole Normale Supérieure de Lyon, UMR-5600 EVS

Fares Yacine, A. (2016) : Impact du transport maritime sur la croissance économique en Algérie » Mémoire de Master Géographie Université Abderrahmane Mira De Bejaia d'Algérie 81p.

Faye, G. (2013) : Eaux usées pluviales et domestiques et Assainissement dans la commune de Ziguinchor Mémoire de Master Géographie, Université de Ziguinchor 116p.

- Frenay P. (1996)** : Efficacité, concurrence, compétitivité : la chaîne de transport en Afrique subsaharienne, in SITRASS, Brazzaville, pp. 27-37
- Furlanetto, G. (2016)** : L'impact de la croissance du transport maritime de passagers dans le développement de l'attrait touristique des villes-ports. Etude du cas dans la rangée nord-européenne. *Université du Havre* 13p.
- Gomis A. (2016)** : l'approvisionnement en légumes frais des marchés de la commune de Ziguinchor. Mémoire de Master : Université de Ziguinchor 100p
- Harding A. et al (2007)** : *Ports et transport maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre : les défis à relever*, Document de travail SSATP n°84F, The World Bank, 56 p
- IDE SIDDO, Z. (2011)** : Infrastructures et transport : facteur de désenclavement et d'intégration des pays sans littoral. Cas du Mali : Mémoire de Master 2, Université de Bamako : 61p.
- Joncheray, M. (2013)** : Le rôle moteur des transports dans le développement en période post-conflit. Les « pays du Niari » en République du Congo. *Laboratoire Population Environnement Développement (LPED), Université d'Aix-Marseille* 15p.
- Lihoussou M., (2014)** : *Ports et désenclavement territorial : cas de l'arrière-pays du port de Cotonou*, Thèse de doctorat en géographie à l'université du Havre, 466 p.
- Lihoussou, M. (2014)** : La compétition portuaire pour la desserte des territoires enclavés. Le cas de Cotonou (Benin) *Université du Havre*. 16p.
- Lecoqierre, B. et al (2010)** : Infrastructures de transport et recompositions urbaines et territoriales dans l'estuaire de la Seine, *Belgeo [En ligne], 1-2 | 2010, mis en ligne le 05 décembre 2012, consulté le 01 octobre 2016. URL : <http://belgeo.revues.org/6705> ; DOI : 10.4000/belgeo.6705* 13p
- Masson S. et Péliot, R. (2012)** : Attractivité territoriale, infrastructures **logistiques et développement durable**. *Art-Dev Umr Cnrs 5281, Université Perpignan Via Domitia, Université Montpellier Iii, Centre D'analyse De L'efficience Et De La Performance En Economie Et Management Université Perpignan Via Domitia* 27p.
- OFFNER J.M. et PUMAIN D. (1996)** : Réseaux et territoires Significations croisées. Paris, éditions de l'aube, 286 p.
- Ofoume-Berton Y., (2007)** : L'enclavement : un frein au développement économique et social de la Cuvette Ouest (République du Congo), in *À propos de développement rural en Afrique noire, Espaces enclavés*, Presses Universitaires de Bordeaux, pp. 67-88.
- Offner J.-M. (1993)** : Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique, *L'Espace géographique*, n°3, pp. 233-242.

Sène, A. et Kane, I. (2018) : Enclavement et contraintes au développement des transports au Sénégal : cas de la ville de Ziguinchor. *REMSES*, N°7, Janvier-juin 2018, pp. 222-242.

Steck B. (2004) : La mondialisation et le risque de fragmentation territoriale. Le cas d'un État enclavé du sud : le Mali (Afrique de l'Ouest), *Belgéo*, n°4, pp. 462-479.

Steck B., (1995) : Les ports de la côte ouest-africaine : articuler la nécessaire ouverture mondiale et l'indispensable aménagement équilibré des territoires, In *Association Internationale Ville Port*, colloque de Dakar, pp. 291-298

Vigarié A. (1979) : *Ports de commerce et vie littorale*, Hachette, Paris.

Wang et al (2003) : La gouvernance des ports et la relation ville-port en Chine 29p.

Dictionnaires de géographie

- Le dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés, Jacques Lévy et Michel Lussault, éditions Belin 2003.
- Dictionnaire de la géographie (Pierre George et Fernand Verger), 10e édition, PUF.1970.
- Les mots de la géographie (Roger Brunet, R. Ferras et H. Théry, 3e édition). 1992.
- Le Dictionnaire universel francophone de Marc Moingeon, (1997).

Webographie

- www.anam.gouv.sn
- www.senepius.com
- www.ferloo.com
- www.cosama.sn
- www.jo.gouv.sn
- www.jeuneafrique.com

LISTE DES ILLUSTRATIONS

Liste des cartes

Carte 1 : Localisation de la commune de Ziguinchor	20
Carte 2 : Illustration de l'enclavement régional.....	28
Carte 3 : Les différentes lignes fluviales (directes et indirectes).....	34
Carte 4 : la ligne fluvio-maritime régulière Dakar-Ziguinchor.....	35
Carte 5 : Les lignes fluviales directes	52
Carte 6 : Les lignes fluviales indirectes	53

Liste des figures

Figure 1 : Evolution de la pluviométrie dans la Commune de Ziguinchor.	21
Figure 2 : La composition ethnique dans la commune de Ziguinchor	24
Figure 3 : Les motifs du voyage.....	54
Figure 4 : Lieu de vente des produits transportés dans la ville par les insulaires	54
Figure 5 : Difficultés rencontrées lors du voyage	55
Figure 6 : types de produit transportés et vendus par les insulaires dans la ville de Ziguinchor	59
Figure 7 : Qualité de la sécurité et de la sûreté des services du transport maritime	62
Figure 8 : Préférence pour les moyens de transports.....	65
Figure 9 : Appréciations des tarifs des navires	65
Figure 10 : Les difficultés rencontrées lors du trajet.....	67
Figure 11 : Appréciation globale des services fournis par le COSAMA.....	67
Figure 12 : Appréciations des tarifs du fret par les commerçants.....	70
Figure 13 : Appréciations des commerçants sur la lenteur du voyage.....	70
Figure 14 : Appréciations des commerçants sur la sûreté du transport de produits par bateau.	71
Figure 15 : Préférence pour les moyens de transport	71

Liste des tableaux

Tableau 1 : répartition des enquêtés par navire.....	11
Tableau 2 : répartition des enquêtés par pirogue.	12
Tableau 3 : Inventaire des commerçants (grossistes) des 4 grands marchés	14

Tableau 4 : Composition des Commerçants interrogés	15
Tableau 5 : Tarifs de la traversée du bac de Gambie en fonction des véhicules.....	31
Tableau 6 : Tarifs de la traversée du pont de Gambie en fonction des types de véhicule	32
Tableau 7 : Les tarifs avion en fonction des compagnies	33
Tableau 8 : Les différents axes du transport fluvial	39
Tableau 9 : Capacité du navire Aline Sitoé Diatta en termes de passagers	46
Tableau 10 : Capacité d'Aguène et Diambogne en termes de passagers Tableau	46
Tableau 11 : Lignes fluviales directes de Ziguinchor aux localités desservies.....	57
Tableau 12 : Tarifs pour les nationaux, les étrangers résidents et les étrangers	63
Tableau 13 : Les horaires de la navette Dakar-Ziguinchor Tableau	63
Tableau 14 : Le flux de passagers de 2017	64
Tableau 15 : Le flux de passagers de 2018	66
Tableau 16 : Le flux de fret en 2017	69
Tableau 17 : Le flux de fret en 2018	69
Tableau 18 : Recettes totales en termes de passagers du Navire ASD par semaine	72
Tableau 19 : Recettes totales en termes de passagers du navire Aguène ou Diambogne par semaine.....	73
Tableau 20 : Volume et types de produits importés et exportés au port de commerce de Ziguinchor en 2017	73
Tableau 21 : Volume et types de produits importés et exportés au port de commerce de Ziguinchor en 2018	74

Liste des photographies

Photo 1 : Navire Aline Sitoé Diatta (Cliché, Adama Faye 2019).....	45
Photo 2 : le navire Djogué (Cliché, Adama Faye 2019)	47
Photo 3 : le navire le Djilor (Cliché, Adama Faye 2019).....	48
Photo 4 : Tanker italien (Cliché, Adama Faye 2019).....	48
Photo 5 : Voilier d'Affiniam (Cliché, Adama Faye 2019)	56
Photo 6 : Pirogue de Elana à gauche et pirogue d'Affiniam à droite (Cliché, Adama Faye 2019).....	58
Photo 7 : marchands de fruits venant d'Affiniam (Cliché, Adama Faye 2019)	59
Photo 8 : Pirogue de Bodé (Cliché, Adama Faye 2019)	60

ANNEXES

GUIDES D'ENTRETIEN ADRESSES AUX DIFFERENTES STRUCTURES

Les guides d'entretien nous ont permis de recueillir des informations sur les différentes structures qui interviennent directement ou indirectement dans le transport fluviomaritime. Ce qui nous a menés au port de Ziguinchor, à la Chambre de commerce de Ziguinchor, à la mairie de Ziguinchor, à l'ancien bac, à l'aéroport de Ziguinchor et à la gare routière.

Guide d'entretien adressé à la cheffe de la gare maritime de Ziguinchor au niveau du Consortium Sénégalais d'Activités Maritimes- (COSAMA), au chef de la circonscription maritime sud - Agence National des Affaires Maritimes- (ANAM), et au responsable commercial de la chambre de commerce

1-En quelle année est construit le port de Ziguinchor ?

.....

2-Dans quel but a-t-il été construit ?

.....

3-Quelles sont les différentes étapes de la mise en place et du développement du secteur du transport maritime à Ziguinchor?

.....

4- Quel est le rôle joué par le transport fluviomaritime dans la marine militaire dans la ville de Ziguinchor ?

.....

5-Quels rapports existent entre l'ANAM et le COSAMA ?

.....

6-Quels sont les efforts consentis par l'Etat pour développer le transport fluviomaritime maritime ?

.....

7-Existe-t-il des bailleurs étrangers qui s'activent dans le secteur du transport maritime de Ziguinchor ?

.....

8-Si oui qui sont-ils ?

.....

9 -Quelles sont réformes portuaires et logistiques mises en œuvre et en cours pour renforcer la desserte maritime Ziguinchor-Dakar ?

.....

I- Les impacts sociaux

10-Quelles furent les principales causes du naufrage du bateau le Diola ?

.....

11-Quelles leçons avez-vous tiré de ce naufrage ?

.....

12-Quels sont les moyens mis en œuvre pour assurer la sureté et la sécurité des passagers et des bagages

.....

13-Combien de passagers transportez-vous en moyenne chaque année ?

.....

14-Pensez-vous que le transport maritime contribue énormément à la mobilité des populations de la ville de Ziguinchor?

.....

15-Quel est le nombre d'emplois créé par l'ANAM?

.....

16-Pensez-vous que le transport maritime participe à la promotion du tourisme dans la ville de Ziguinchor

.....

17-Existe-t-elle au sein du COSAMA une organisation créée exclusivement pour promouvoir la culture des populations de la ville de Ziguinchor ?

.....

18-Si oui laquelle ? Et sont ses objectifs et résultats ?

.....

II-Les impacts économiques

19-Pensez-vous que le développement du transport maritime peut réduire ou même mettre fin à l'isolement de la ville de Ziguinchor par rapport aux pôles essentiels d'activités économiques du pays ?

.....

20-En moyenne combien de tonnes de marchandises le COSAMA achemine chaque année ?

.....

21-Quel type de marchandise avez-vous l'habitude d'acheminer ?

.....
22-Disposez-vous de navires porte-conteneurs ?

.....
23-Si oui depuis quand et quelle est leur capacité ?

.....
24-Quelle est la croissance annuelle du transport de passagers et de l'acheminement de marchandises ?

.....
25-Quelle est la capacité d'accueil en termes de passagers et de marchandises de chaque navire ?

.....
26-A combien s'élève votre chiffre d'affaire et comment l'appréciez-vous ?

.....
27-Le transport maritime permet-il de renforcer les activités commerciales de la ville de Ziguinchor ?

.....
28-Si oui comment ?

.....
29-Comment appréciez la fluidité de vos acheminements ?

.....
30- En dehors du bateau Aline Sitoé Diatta, le COSAMA a acquis et mis en service deux autres navires, quelles en sont les raisons ?

.....
31-Pensez-vous que l'implantation du port impacte sur l'image de ville ?

.....
32-Si oui comment ?

.....
33-Quelles difficultés rencontrez-vous dans le secteur du transport maritime ?

.....
34-Quelles sont les solutions préconisées pour remédier à ces difficultés ?

.....
Guide d'entretien soumis à l'agent chef de guide adressé à la mairie de Ziguinchor

I- Les impacts sociaux

1-La desserte maritime peut-elle être considérée comme un atout pour la ville portuaire de Ziguinchor

.....

2-Si oui comment ?

.....

3-Quels sont les impacts sociaux de la desserte maritime Dakar-Ziguinchor ?

.....

4-Quels sont les impacts culturels du transport maritime dans la ville de Ziguinchor ?

.....

5-Que deviendra la vie des populations de la ville de Ziguinchor sans le transport maritime ?

.....

II- Les impacts économiques

6-Quelles sont les principales sources de revenus de la population de la ville ?

.....

7-Le transport maritime contribue-t-il à la réduction de la pauvreté des populations de la ville de Ziguinchor ?

.....

8-Si oui comment ?

.....

9-Quel rôle joue le transport maritime dans le désenclavement de la ville de Ziguinchor ?

.....

10-Le transport maritime contribue-t-il à améliorer le vécu quotidien des populations de la ville de Ziguinchor ?

.....

11-Le transport maritime permet-il de réduire le chômage dans la ville ?

.....

12-Quel est le nombre d'emplois créé dans le secteur du transport maritime dans la ville de Ziguinchor ?

.....

Guide d'entretien adressé aux piroguiers au niveau de l'ancien bac

I- Impacts sociaux

1- Quelle est votre île ou localité d'origine ?

.....

2- Combien de fois et quel jour vous venez à Ziguinchor dans la semaine ?

.....

3- A qui appartient la pirogue que vous conduisez ?

.....

4- Combien d'heures dure le trajet ?

.....

5- Quelle est la capacité de votre pirogue en termes de passagers et de fret ?

.....

6- Quel est le prix du billet de chaque passager ?

.....

- 7- Disposez-vous suffisamment de gilets de sauvetage à bord de votre pirogue ?
.....
- 8- Pensez-vous que le voyage à bord de votre pirogue est confortable ?
.....
- 9- Avez-vous créé une association pour mieux défendre vos intérêts ?
.....
- 10- Quelles difficultés rencontrez-vous dans votre métier ?
.....
- 11- Si oui lesquelles ?
.....
- 12- Quelles solutions préconisez-vous pour remédier à ces problèmes ?
.....

II- Impacts économiques

- 13- Quels produits avez-vous l'habitude de transporter ?
.....
- 14- Quel type de pirogue vous conduisez ?
.....
- 15- Est-ce-que vous bénéficiez d'une subvention venant de l'Etat du Sénégal ?
.....
- 16- Est-ce-que vous payez des taxes à la mairie de Ziguinchor ?
.....
- 17- Pensez-vous que le transport fluvial a des avantages économiques dans la ville de Ziguinchor ?
.....
- 18- Si oui lesquels ?
.....

Guide d'entretien adressé à l'agent chargé de la Facturation/ADS Exploitation à l'aéroport de Ziguinchor

- 1-En quelle année l'aéroport a-t-il été construit ?
.....
- 2-Dans quel but a-t-il été construit ?
.....
- 3-Combien de passagers transportez-vous en moyenne chaque année ?
.....
- 4-Comment appréciez-vous le cout du transport aérien ?
.....
- 5-Pensez-vous que toutes les franges de la population de la ville de Ziguinchor peuvent accéder à vos services ?

.....
6-Si non pourquoi ?
.....

Guide d'entretien adressé au chef du garage routier de la région de Ziguinchor

- 1- En quelle année le garage routier de Ziguinchor a été mis en place ?
.....
- 2- Quelles sont ses fonctions
.....
- 3- Combien de véhicules font la navette Ziguinchor-Dakar ?
.....
- 4- Est-ce-que ces voitures sont suffisantes pour desservir la ville de Ziguinchor ?
.....
- 5- Ces véhicules sont de quels modèles ? Sont-ils en bon état ?
.....
- 6- Quel est le nombre de passagers transportés chaque jour par ces véhicules ?
.....
- 7- Pensez-vous que les habitants de la ville de Ziguinchor apprécient votre offre en matière de transport routier ?
.....
- 8- Combien de voies de communication existent-t-elles pour desservir la ville ?
.....
- 9- Sont-elles en bon état ?
.....
- 10- Si non quelles solutions préconisez-vous améliorer l'état de ces routes ?
.....
- 11- Quels sont les impacts des braquages répétitifs sur transport routier ?
.....
- 12- Que pensez-vous de la mise en service du pont de le Gambie ?
.....
- 13- A-t-il des impacts sur le transport routier ?
.....
- 14- Existe-t-il des relations entre le service régional des transports routiers et le port de Ziguinchor
.....
- 15- Si oui lesquelles ?
.....

QUESTIONNAIRES ADRESSES AUX POPULATIONS CONCERNEES

Questionnaire soumis aux passagers au niveau du port

I- Identification

Prénoms :

Nom :

- Quel est votre âge ? :

Moins de 18 ans

18-24 ans

25-30 ans

31-34 ans

35-40 ans

41-44 ans

45-49 ans

50-59 ans

60-65 ans

65 ans et plus

- Quel est votre sexe ? :

Homme

Femme

- Travaillez-vous ? :

Oui

Non

- Si vous ne travaillez pas, êtes-vous ? :

Elève
foyer

Etudiant

Femme au

Retraité

Sans emploi

Autre

QUESTIONS

II- Impacts sociaux

1- En moyenne, combien de fois voyagez-vous en bateau ? :

4 fois par semaine Au moins une fois par moi Ca dépend

2- Comment appréciez-vous les tarifs du fret ? :

chers abordables

3- Quelle est votre préférence pour les moyens de transport ? :

Véhicule

Bateau

Avion

4- Pourquoi cette préférence ?

.....

5- Vous sentez vous en sécurité dans les gares maritimes de Dakar et de Ziguinchor ? :

Oui

Non

6- Vous sentez-vous plus en sécurité à bord des navires ou dans les voitures ? :

navires voitures

7- Dites le pourquoi de votre réponse ? :

.....

8- Y a-t-il une différence entre le voyage par bateau et le voyage par voiture et avion ? :

Oui Non

9- Si oui, quelle est cette différence ? :

.....

10- Y a-t-il une différence entre l'accueil des gares maritimes et l'accueil des gares routières ? :

Oui Non

11- Si oui pourquoi ? :

.....

12- Etes –vous satisfait du confort dans les navires ? :

Oui Non

13- Si oui ou non pourquoi ?

.....

14- Etes-vous satisfait du service de restauration à bord des navires ? :

Oui Non

15- Si oui ou non pourquoi ?

.....

16- Etes-vous satisfait :

- de la ponctualité des navires ? : Oui Non
- de la fiabilité des navires ? : Oui Non
- de l'expertise des membres de l'équipage ? : Oui Non
- des horaires de la desserte ? : Oui Non

17- Etes-vous satisfait de l'accueil et de la propreté à bord des navires ? :

Oui Non

18- Est-ce que les informations fournies dans les gares et à bord des navires sont bonnes ? :

Oui Non

19- Est-ce-que les nouveaux navires (Aguène et Diambogne) acquis et mis en service par le COSAMA ont davantage facilité vos déplacements ? :

Oui Non

III- Impacts économiques

20- Vous- arrive-t-il de voyager avec beaucoup de bagages à bord des navires ? :

Oui Non

21- Etes-vous satisfaits du fret /enregistrement-transport de vos bagages et marchandises ? :

Oui Non

22- Vous arrive-t-il de perdre des bagages dans les gares maritimes ? :

Oui Non

23- Rencontrez-vous des difficultés lors de vos voyages par bateau ? :

Oui Non

24- Si oui, lesquelles ?

.....
25- Connaissez-vous les lignes téléphoniques et le site internet du COSAMA ? :

Oui Non

26- Globalement comment jugez-vous les services fournis par le COSAMA ? :

Très bons Bons mauvais

27- Quel est le but de votre voyage ? :

Travail /Mission

Etude/Ecole

Loisirs, boutiques
amis

Visite famille,

RDV médical, démarches administratives

Autre

28- Faites-vous souvent le trajet Dakar-Ziguinchor-Dakar ? :

En voiture ? Oui Non Par avion ? Oui Non

Questionnaire adressé aux commerçants grossistes des grands marchés de la ville

I- Identification

Prénoms :

Nom :

- Quel est votre âge ? :

Moins de 18 ans

18-24 ans

25-30 ans

31-34 ans

35-40 ans

41-44 ans

45-49 ans

50-59 ans

60-65 ans

65 ans et plus

- Quel est votre sexe ? :

Homme

Femme

• Travaillez-vous ? :

Oui

Non

1- Vous vendez quels produits ? :

Nourriture

Vêtements

Quincailleries

Légumes

Matériel électroménager

Autre

QUESTIONS

2- En moyenne, combien de fois voyagez-vous en bateau ? :

4 fois par semaine ou plus
dépend

Au moins une fois par moi

Ça

3- Comment appréciez-vous les tarifs du fret ? :

chers Abordables

4- Quelle est votre préférence pour les moyens de transport ? :

Véhicule

Bateau

Avion

5- Pourquoi cette préférence ? :

.....

6- Rencontrez-vous des difficultés lors de vos voyages par bateau ? :

Oui

Non

7- Si oui, lesquelles ? :

.....

8- Vous- arrive-t-il de voyager avec beaucoup de bagages à bord des navires ? :

Oui

Non

9- Etes-vous satisfaits du fret /enregistrement-transport de vos bagages et marchandises ? :

Oui

Non

10- Vous arrive-t-il de perdre des bagages dans les gares maritimes ? :

Oui

Non

11- Y a-t-il une différence entre le voyage par bateau et le voyage par voiture ? :

Oui

Non

12- Si oui ou non pourquoi ?

.....
13- En tant que commerçant, préfères-tu transporter ta marchandise par bateau ou par voiture ? :

Par bateau

Par voiture

Dites le pourquoi de votre réponse
.....

14- Est-ce-que les nouveaux navires (Aguène et Diambogne) acquis et mis en service par le COSAMA ont davantage facilité vos déplacements ? :

Oui

Non

15- Si oui comment ?
.....

16- Le déplacement par bateau vous a-t-il permis d'augmenter vos recettes ?

Oui

Non

17- Si oui comment ?
.....

Questionnaire soumis aux passagers au niveau de l'ancien bac

I-Identification

Prénoms :

Nom :

- Quel est votre âge ? :

Moins de 18 ans

18-24 ans

25-30 ans

31-34 ans

35-40 ans

41-44 ans

45-49 ans

50-59 ans

60-65 ans

65 ans et plus

- Quel est votre sexe ? :

Homme

Femme

- Travaillez-vous ? :

Oui

Non

- Si vous ne travaillez pas, êtes-vous ? :

Elève
foyer

Etudiant

Femme au

Retraité
Autre

Sans emploi

Commerçant

QUESTIONS

II- Impacts économiques

1- En moyenne combien de fois vous venez à Ziguinchor ?

1 fois par semaine au moins une fois par mois ça dépend

Quel est l'objet de votre voyage ?

vente de produits achat de produits visite familial études visites médicales
 travail autres

2- Si vous êtes vendeur et/ou acheteur, quel produit vous vendez et/ou achetez ?

3- Pourquoi vous achetez et/ou vendez ces produits ?

4- Est-ce que Ziguinchor constitue la seule localité où vous pouvez vendre et acheter vos produits ?

Oui non

5- Si non quelle autre localité pouvez-vous vendre et/ou acheter vos produits ?

6- Vous vendez vos produits sur place une fois arrivé ?

Oui non

7- Si non quel moyen de transport empruntez-vous pour acheminer vos produits au lieu de vente ?

II- Impacts sociaux

8- Faites-vous des visites médicales dans les hôpitaux de la ville de Ziguinchor ?

Oui non

9- Si oui lesquelles ?

10- Combien de temps dure votre séjour à Ziguinchor ?

1 jour

une semaine

un an

plusieurs années

11- Rencontrez-vous des difficultés lors de vos voyages ?

Oui

non

12- Si oui lesquelles ?

.....

Table des matières

Sommaire.....	i
Dédicaces	ii
Remerciements.....	iii
Liste des sigles et acronymes utilisés.....	iv
Résumé.....	v
Abstract	vi
INTRODUCTION GENERALE	1
I- Problématique	2
1.1. Contexte	2
1.2. Justification	4
1.3. Objectifs.....	5
1.4. Hypothèses	5
1.5. Etat de l’art.....	6
II- Clarification des concepts.....	7
III- La méthodologie.....	9
3.1. Revue documentaire	9
3.2. Collecte des données	10
3.2.1. La phase pré-enquête.....	10
3.2.2. Les enquêtes.....	10
3.3. Le traitement des données	17
PREMIERE PARTIE	18
PRESENTATION GENERALE DE LA ZONE D’ETUDE	18
CHAPITRE I : APERÇU SUR L’HISTOIRE ET LA GEOGRAPHIE DE LA VILLE DE ZIGUINCHOR.....	19
1.1. L’histoire de la ville de Ziguinchor	19

1.2. Un environnement géographique favorable au transport fluviomaritime	19
1.2.1. Le site	19
1.2.2. La situation et les limites de la ville	20
1.3. Le cadre physique	21
1.3.1. Le climat	21
1.3.3. Hydrographie de la ville de Ziguinchor	22
CHAPITRE 2 : CARACTERISTIQUES SOCIOECONOMIQUES	23
2.1. Caractéristiques sociales	23
2.1.1. Historique du peuplement de la commune de Ziguinchor	23
2.1.2. Une population en constante augmentation	23
2.1.3. Une population composite	23
2.2. La structure de l'économie	25
2.2.1. Le commerce	25
2.2.2. L'agriculture	25
2.2.3. L'élevage	25
2.2.4. Pêche	26
2.2.5. L'artisanat	26
2.2.6. Le tourisme	26
2.2.7. L'industrie et les Mines	27
2.2.8. L'exploitation forestière	27
CHAPITRE 3 : CARACTERISTIQUES DE L'ENCLAVEMENT DE LA VILLE DE ZIGUINCHOR ET ROLE DES DIFFERENTS TYPES DE TRANSPORT DANS LE DESENCLAVEMENT DE LA VILLE	28
3.1. Caractéristiques de l'enclavement de la ville de Ziguinchor	28
3.2. Le rôle des différents types de transport dans le désenclavement de la ville de Ziguinchor	30
3.2.1. Le transport routier	30
3.2.2. Le transport aérien	32
3.2.3. Le réseau fluvial	33
3.2.4. Le transport fluviomaritime	34
DEUXIEME PARTIE : LE TRANSPORT FLUVIOMARITIME	36
ET SES IMPACTS	36

CHAPITRE 1: LE TRANSPORT FLUVIOMARITIME	37
I. Le transport fluvial	37
1.1. Historique	37
1.2. Les acteurs	37
1.3. Caractéristiques	38
II. Le transport maritime.....	39
2.1. Historique	39
2.2. Les acteurs du transport maritime.....	43
2.3. Caractéristiques	45
III. Les dynamiques en cours dans le domaine du transport fluviomaritime.....	49
3.1. Les projets déjà réalisés	49
3.2. Les projets en cours de réalisation	49
CHAPITRE2 : LES IMPACTS DU TRANSPORT FLUVIOMARITIME.....	51
I. Impacts du transport fluvial	51
1.1. Impacts sociaux	51
1.2. Impacts économiques.....	56
1.2.1. Le transport de passagers	56
1.2.2. Le transport de marchandises	57
II. Impacts du transport fluviomaritime	61
2.1. Les impacts sociaux.....	61
2.1.1. Sureté et sécurité du port	61
2.1.2. Les tarifs et les horaires.....	62
2.1.3. Le flux de passagers	63
2.2. Les impacts économiques	68
2.2.1. Les dimensions et la logistique du port de Ziguinchor	68
2.2.2. Le volume des produits transportés	68
2.2.3. Quantification des recettes	72
III. Difficultés rencontrées dans le transport fluviomaritime	75
3.1. Transport fluvial	75
3.2. Transport fluviomaritime	76
IV. Perspectives.....	76

4.1. Transport fluvial	76
4.2. Transport fluviomaritime	78
CONCLUSION GENERALE.....	79
BIBLIOGRAPHIE	81
LISTE DES ILLUSTRATIONS.....	84
ANNEXES	86