

UNIVERSITE ASSANE SECK DE ZIGUINCHOR



UFR DES SCIENCES ET TECHNOLOGIES

DÉPARTEMENT DE GÉOGRAPHIE

MASTER : ESPACES, SOCIÉTÉS ET DÉVELOPPEMENT

SPÉCIALITÉ : AMÉNAGEMENT ET TERRITOIRES

MÉMOIRE DE MASTER II

**Infrastructures routières et recomposition
territoriale dans la commune de Ziguinchor : étude
de cas dans les quartiers de Tiléne et de Kandé**

Présenté par :

Lamine KOUNDOUL

Sous la co-direction de :

Pr Cheikh Samba WADE

Maitre de Conférences, UGB

Dr Oumar SALL

Maitre-assistant, UASZ

Soutenu publiquement le 23 mars 2019 devant le jury composé de :

Prénom et Nom	Grade	Qualité	Établissement
Dr. Ibrahima MBAYE	Maitre de Conférences	Président	UASZ
Pr. Cheikh Samba WADE	Maitre de Conférences	Co-directeur / Superviseur	UGB
Dr. Oumar SALL	Maitre-assistant	Co-directeur / Encadreur	UASZ
Dr. Alvares G. F. BENGA	Maitre-assistant	Examineur	UASZ
M. Abou MBAYE	Chef de projet AGEROUTE	Examineur	UASZ

La rédaction du présent Mémoire de master a bénéficié du soutien financier de la fondation Max Weber, de l'Institut historique allemand et du Centre de recherche et d'études sur les politiques sociales.

Année universitaire 2017-2018

DÉDICACES

Ce Travail d'Étude et de Recherche (TER) est dédié à :

- ✓ mes regrettés parents, Khady SANE et Gor Mak KOUNDOUL. Paix et miséricorde à vos âmes !
- ✓ mon papa Oumar CISSE ;
- ✓ mon papa Daouda KOUNDOUL ;
- ✓ mes frères et sœurs de sang ou de foi ;
- ✓ mes co-pensionnaires de l'Agence des Musulmans d'Afrique (AMA) de Kolda et de Ziguinchor ;
- ✓ tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à sa réalisation ;
- ✓ tous les gens qui me sont chers.

REMERCIEMENTS

Nos remerciements vont à l'endroit de/du :

- Dr Oumar SALL, pour avoir accepté d'encadrer ce travail de recherche, avec abnégation et dévouement, sans ménager aucun effort, ni lassitude et pour ses conseils, orientations et éclaircissements. Merci Dr SALL! Trouvez dans ce travail, l'expression de toute ma gratitude ;
 - Pr Cheikh Samba WADE, pour la supervision de ce travail de recherche ;
 - tous nos professeurs du département de Géographie de l'Université Assane Seck de Ziguinchor (UASZ), à qui nous devons notre initiation au savoir géographique, depuis la Licence jusqu'au Master. Il s'agit notamment de, Dr Ibrahima MBAYE, chef du département, Dr Alvares Gualdino Foufoué BENGA, Dr El hadji Balla DIÉYE, Dr Aïdara Chérif Amadou Lamine FALL, Dr Cheikh FAYE, Dr Oumar SALL, Dr Tidiane SANÉ, Dr Abdourahmane Mbade SÉNE, Pr Oumar SY, ainsi qu'aux Pr Pascal SAGNA, Pr Papa SAKHO et au Pr Cheikh Samba WADE. Merci à vous tous !
 - tous nos aînés étudiants en troisième cycle du département de Géographie. Nous nous ferons le plaisir de citer entre autres, Djiby SOW, Issa FAYE, Dramane CISSOKHO, Mamadou THIOR, Boubacar Demba BA, Yancouba SANE, etc. Nous disons aussi mention spéciale à Séga FATY, Bouly SANE, Abdou Kadri SAMBOU, Idrissa Lamine DIÉMÉ, Alain Sinai DIATTA, Khady DIEDHIOU, Adrien NYAFOUNA, Youssouph MANSALY, Sally BA, Sadio SANE, Laye FATY ;
 - Mr BADJI et Mr SANE, actuel et ex Directeur de l'Urbanisme, successivement ;
 - Mr Abou Mbaye, Chef de projet AGEROUTE, Ziguinchor;
 - Mr Ndiaye et Mr Diallo, Agents techniques de l'ADM, Dakar ;
 - Mr Amadou NGOM, bibliothécaire UCAD ;
 - Moussa Ndir SAMB et Mamadou Cisse délégués de quartier de *Tiléne* et *Kandé* ;
 - nos enseignants du Lycée *Djignabo* de Ziguinchor et du CEM *Kénia* ;
 - mes condisciples, étudiants de géographie, avec qui, nous avons découvert et affronté l'université et la recherche pour d'autres. Permettez-moi de citer mon plus proche collaborateur, Henri Marcel SECK, Maïmouna DAFF, Moussa TAMBA, Ousmane DIALLO, Awa SADIO, Seynabou FALL, Oumou DIAO, Vanceslas KANFOM, Aïssatou Cisse, Morkéba KOTE, Ibrahima DIATTA, Aïssatou BÂ, Boubacar CAMARA, Abdou Salam KONTE, Alassane DIENG, Modou DIAO, etc.
- l'Institut Historique Allemand en collaboration avec le Centre de Recherche sur les Politiques Sociales (IHA-CREPOS). Leur appui financier nous a été d'une importance capitale pour la réalisation de ce travail de recherche et dans les délais surtout.

SIGLES ET ACRONYMES

ADM : Agence de Développement Municipal

AGEROUTE : Agence des travaux et de gestion des routes

AGETIP : Agence des Travaux d'Intérêt Public

ANSD : Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie

Av : Avenue

Bd : Boulevard

BRT: Bus Rapid Transit

CETUD : Centre Exécutif des Transports Urbains de Dakar

CHRZ : Centre Hospitalier Régional de Ziguinchor

COS : Coefficient d'Occupation du Sol

FCFA : Francs de la Communauté Financière d'Afrique

HLM : Habitation à Loyer Modéré

LGV : Ligne à Grande Vitesse

PAC : Programme d'Appui Communal

PACASEN : Programme d'appui aux communes et aux agglomérations au Sénégal

PAMU : Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine

PDC : Plan de Développement Communal

PERA : Programme d'Entretien Routier Annuel

PRECOL : Programme de Renforcement et d'Équipement des Collectivités Locales

PROMOVILLES : Programme de Modernisation des Villes

PST : Programme Sectoriel des Transports

PUHIMO : Programme de voirie urbaine à haute intensité de main-œuvre

R+ : Rez-de-chaussée

RD : Route départementale

RN : Route Nationale

TER : Train Express Régional

TER : Travail d'Étude et de Recherche

TGV : Train à Grande Vitesse

UASZ : Université Assane Seck de Ziguinchor

UE : Union Européenne

RESUME

Ce Travail d'Étude et de Recherche (TER) est une contribution à la connaissance des effets induits par les nouvelles infrastructures de transport sur les dynamiques territoriales. Son objectif est d'observer et d'analyser la reconfiguration du paysage urbain dans les zones desservies, suite à la construction de nouvelles infrastructures routières dans la commune de Ziguinchor (cas des quartiers de *Tiléne* et de *Kandé*).

Pour prendre en charge cet objectif, nous avons procédé par la revue documentaire, des enquêtes par questionnaires avec les ménages et corps d'activités, des guides d'entretiens auprès de l'administration municipale et de services régionaux, des observations in situ et par l'usage de l'outil de cartographie.

Notre recherche a ainsi montré que les aménagements structurant de type transport, participent considérablement à la mutation des structures préexistantes des zones d'accueil. Elle révèle que les infrastructures routières ont été pour beaucoup dans, la polarisation des activités, le renforcement de la viabilisation et de l'intégration des quartiers périphériques de l'est surtout, à travers une mobilité urbaine très accrue et facilitée maintenant. Aussi, depuis quelques années, le bâti, anciennement parsemé et peu dynamique, se caractérise de plus en plus par des opérations de constructions et de réhabilitations encore plus nombreuses et de standing aussi. Parallèlement à ce dynamisme immobilier, le secteur de la location immobilière se positionne davantage dans ces quartiers et s'affiche comme un secteur d'investissement privilégié pour nombre de propriétaires.

Mots-clés : Infrastructures de transport, Polarisation, Recomposition, Mobilité, Valorisation immobilière, Commune de Ziguinchor (*Tiléne-Kandé*).

ABSTRACT

This research is a contribution to the analysis of the effects of new transport infrastructures on territorial dynamics. Its objective is to observe and explain the reconfiguration of urban landscape in served areas, after the construction of new Ziguinchor municipality's road infrastructures (case studies of the districts of *Tilène* and *Kandé*).

To support this objective, we proceeded by combining a large documentary review, and household and bodies professionnal questionnaire surveys, many interviews with municipal administration and regional services, on-site observations and mapping.

Results showed that transport-type structuring infrastructures play a significant role in the transformation of pre-existing structures in serves areas. It reveals that road infrastructures have significantly contributed to the polarization of activities and the strengthening of the integration and the provision of main urban services in peripheral eastern districts especially, through an increasing urban mobility that is now made easier. Also, since some years, the built-up areas, formerly scattered and not very dynamic, are more and more characterized by new constructions, and rehabilitations operations that are becoming more numerous with better standing. Parallel to this property dynamism, the renting sector is in progress in the urban districts of *Tilène* and *Kandé* and is emerging as a preferred investment sector for many homeowners.

Keywords: Transport infrastructure, Polarization, Redevelopment, Mobility, property development, Municipality of Ziguinchor (*Tilène-Kandé*).

SOMMAIRE

DÉDICACES	i
REMERCIEMENTS.....	ii
SIGLES ET ACRONYMES	iii
RESUME.....	v
ABSTRACT	vi
SOMMAIRE	vii
INTRODUCTION GÉNÉRALE	1
PREMIÈRE PARTIE : PRESENTATION DE LA ZONE D'ÉTUDE.....	16
CHAPITRE I : CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES ET CONDITIONS DE TRANSPORT.....	17
CHAPITRE II : CARACTÉRISTIQUES HUMAINES	23
DEUXIÈME PARTIE : INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE ET STRUCTURATION ..	32
CHAPITRE III : POLARISATION PÉRIPHÉRIQUE	33
CHAPITRE IV : MOBILITÉ URBAINE	42
TROISIÈME PARTIE : VALORISATION IMMOBILIÈRE	59
CHAPITRE V : DYNAMIQUE DU BÂTI.....	60
CHAPITRE VI : LOCATION IMMOBILIÈRE.....	82
CONCLUSION GÉNÉRALE	95
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....	98
ANNEXES.....	I
TABLE DES MATIÈRES	XIX

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Dans les pays développés ou ceux en développement, les questions de développement des territoires s'avèrent fortement corrélées aux changements et évolutions, qu'ils soient d'ordre social, économique, spatial ou territorial. Les dynamiques territoriales et les transformations spatiales induites constituent de bons indicateurs de ces mutations. À travers elles, le développement économique des différentes échelles territoriales se déploie en des marques prévisibles sur les espaces.

Parmi les forces et facteurs de ces dynamiques et transformations territoriales, les infrastructures occupent une place primordiale. Elles constituent un support important des politiques socioéconomiques ou d'aménagement du territoire. Lors des dernières décennies, l'investissement de la somme de 200 milliards de dollars par an dans le secteur des infrastructures par les pays en développement¹, pourrait traduire de la nécessité de ces dernières sur les questions liées au développement.

Les infrastructures de transport, du fait de leurs multiples avantages et importance sur presque l'ensemble du système de fonctionnement d'un pays, d'une région ou d'une ville, occupent une place de choix dans ces investissements, généralement dits structurants. Le secteur du transport occupe une bonne place dans la production et la consommation de richesse². Du point de vue de l'aménagement, la lecture, l'organisation et la cohérence territoriales sont aussi en grande partie liées aux transports.

À côté de ces aspects typiquement liés à l'aménagement du territoire en général, les infrastructures de transport se positionnent également comme un facteur déclenchant ou accélérant les processus d'urbanisation. La zone d'accueil de l'infrastructure serait-elle neutre ? Ou bien est-elle plutôt vouée à une dynamique ? Tels étaient les questionnements de Berion, Joignaux et Langumier, 2007 dans leur article portant sur l'évaluation socio-économique des infrastructures de transport.

La transformation des espaces caractérisés par une certaine ruralité, en zones d'habitation ou d'activités, est le plus souvent conditionnée ou impulsée par les infrastructures structurant à l'image des grands ouvrages de transport. Le secteur de l'immobilier et du foncier, les activités,

¹ Banque mondiale, 1994 Rapport sur le développement dans le monde 1994 : une infrastructure pour le développement

² https://www.un.org/esa/dsd/dsd_aofw_ni/ni_pdfs/NationalReports/senegal/Transport.pdf [consultation le 15 janvier 2018]

la mobilité et le cadre de vie même, sont entre autres éléments qui peuvent directement ou indirectement connaître des mutations ou de nouveaux enjeux. Les changements ou réalisations que les infrastructures de transport accompagnent ou permettent, peuvent concerner, en fonction des pays ou des régions, la mise en place de parcs automobiles ou industriels, de zones d'activités (secteur informel pour nombre de villes du Sénégal), l'immobilier de commerce, de bureau ou d'habitation, en plus de l'accessibilité et par conséquent de la mobilité.

Ainsi, cette étude s'intéresse fondamentalement à l'analyse des effets des infrastructures routières dans la transformation du paysage urbain des quartiers de *Tiléne* et de *Kandé* de la commune de Ziguinchor. La contribution à la connaissance des « effets structurants » des infrastructures de transport sur les espaces desservis est son but ultime.

L'étude est structurée suivant le plan ci-après : après l'introduction générale, une première partie est consacrée à la présentation de la zone d'étude. La deuxième partie s'intéresse à la reconfiguration paysagère de par la polarisation d'activités et de la mobilité urbaine. En troisième et dernière partie, nous allons nous intéresser à la valorisation immobilière, puis terminer avec une conclusion générale.

I. Cadre conceptuel et méthodologique

1. Cadre conceptuel

1.1. Contexte

Depuis les années 2000, le Sénégal n'a cessé de s'engager dans d'importants projets de mise à niveau du secteur des transports. À cet effet, nombre d'infrastructures de transport ont été réalisées. Parmi celles-ci, nous pouvons citer, l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio-Aéroport international Blaise Diagne (AIBD)-Thiès, la Voie de Dégagement Nord (VDN), la construction et la réhabilitation de routes nationales (RN) et de routes départementales (RD). Récemment, l'autoroute *Illa Toub*a, le lancement des travaux du Train Express Régional (TER) et le projet de Bus Rapid Transit (BRT) ont aussi été entrepris par l'État sénégalais.

Toujours, pour atteindre son ambition de révolutionner le transport terrestre notamment, l'État a également mis en place de nombreux programmes dans le secteur. C'est dans ce cadre qu'a été lancé le Programme d'Ajustement Sectoriel des Transports (PAST), accompagné des phases 1, 2 et 3 du Programme Sectoriel des Transports (PST). Dans un souci d'apporter des solutions aux difficultés notées dans la mobilité urbaine, à Dakar notamment, le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD) et le Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine (PAMU) ont aussi été mis en place. En vue de la gestion des infrastructures routières, l'Agence des Travaux et de Gestion des Routes (AGEROUTE) est également créée par l'État³.

Ces importants programmes et réalisations dans le secteur des transports ont pour but entre autres, d'améliorer les conditions de mobilité urbaine et interurbaine, par l'établissement de bons cadres de gestion, en plus des infrastructures et équipements. Toutefois, les attentes escomptées vont au-delà puisque le transport est un des gages de la bonne organisation de l'espace, du fonctionnement harmonieux des activités en milieu urbain surtout, voire de la société elle-même (Bavoux, Beaucire, Chapelon et Zembri, 2011).

À l'échelle des collectivités territoriales, des projets de voirie urbaine ont également vu le jour dans le cadre de l'amélioration de la mobilité. En effet, depuis 2008, l'État du Sénégal, de concert avec les collectivités territoriales et les partenaires financiers, s'est engagé sur plusieurs programmes de voirie urbaine. La commune de Ziguinchor, à l'instar de beaucoup de communes confrontées à des problèmes de transport-mobilité à l'échelle intra-muros, fut

³ https://www.un.org/esa/dsd/dsd_aofw_ni/ni_pdfs/NationalReports/senegal/Transport.pdf [consultation le 15 janvier 2018]

choisie parmi les bénéficiaires de ces programmes de voirie urbaine.

Ainsi, avec le Programme de Renforcement et d'Équipement des Collectivités Locales (PRECOL) et le Programme de voirie Urbaine à Haute Intensité de Main-d'œuvre (PUHIMO), c'est tout le secteur du transport qui aura connu une mue dans la commune. De nombreux tronçons de rues sont réalisés. Des quartiers périphériques, jadis confrontés à de sérieux problèmes de mobilité, et se sentant « marginalisés », connaissent maintenant une meilleure intégration à la ville. Cette « intégrité territoriale », redorant le blason de ces quartiers nouvellement dotés en ouvrage de transport, vient davantage renforcer ou encore accélérer cette dynamique que connaissait déjà la commune toute entière (Sow, 2014 ; Sakho, Sy, Dièye et Sané, 2016).

1.2. Justifications

Diverses motivations, à la fois personnelles et objectives justifient le choix porté sur cette étude des interactions entre « infrastructures de transport et dynamique territoriale ».

Institutionnellement, notre inscription au Master "**Espaces, Sociétés et Développement**" affilié au **Laboratoire de Géomatique et d'Environnement**, conditionne la production de ce TER qui répond à l'un de ses axes de recherches. Le thème « Urbanisation et Périurbanisation », composante de l'axe de recherche 3 intitulé « Espace, Sociétés et Aménagement », recoupe parfaitement notre sujet d'étude qui s'intéresse aux effets territoriaux d'un aménagement routier.

La volonté de mener une recherche sur la relation entre « Transport et Territoire » est aussi réconfortée, sur le plan scientifique, par la divergence des auteurs sur les effets d'une nouvelle infrastructure de transport sur les zones desservies. Ainsi, l'intérêt porté à cette recherche, nous permettra de contribuer à la connaissance du rôle des infrastructures de transport sur les changements observés au niveau des espaces d'accueil.

En géographie, la pertinence de cette étude se justifie par l'intérêt qu'accorde la discipline aux questions de dynamique territoriale et de changements paysagers. L'espace étant au centre de la géographie, l'étude de ses transformations, des modifications de structures sociale, économique et spatiale, sera d'une importance capitale. Aussi, dans cette étude de la dynamique d'une zone desservie par une infrastructure routière, la géographie nous offre, mieux que toute autre discipline, une possibilité de représentation de l'évolution spatiale d'indicateurs auxquels

nous allons nous intéresser.

Du point de vue technico-politique, cette recherche pourra permettre de poser les bases d'une future évaluation ou d'un diagnostic des politiques publiques en matière d'aménagements structurant, telle que la voirie urbaine, pour notre cas. L'étude peut à cet effet permettre de mieux apprécier la portée des investissements faits sur les infrastructures structurant et de transports notamment, du fait des effets que ces aménagements peuvent entraîner sur les zones d'accueil, au-delà même de la circulation et de la mobilité qu'ils peuvent sensiblement améliorer.

Sur le plan économique, notre étude pourra davantage montrer l'importance du transport sur le développement des activités économiques ou de services. Elle mettra également en exergue les enjeux de la répartition des activités sur l'espace. Aussi, cette étude pourra permettre d'avoir une bonne appréciation du renchérissement du foncier par la mise en place d'aménagements structurant sur un territoire donné. Les impacts sur la location immobilière peuvent tout de même être aperçus, avec les projets immobiliers sans cesse croissants dans le secteur.

S'agissant de la zone d'étude, à savoir la commune de Ziguinchor et les quartiers de *Tilène* et de *Kandé* particulièrement, ce choix est surtout motivé par la forte dotation en voirie urbaine que ce secteur de la périphérie est a connu ces dernières années, alors que jusqu'en 2010, aucun tronçon de route n'y était construit. Le « Boulevard des 54 mètres » (Bd 54 m) d'une part, et la RN 6 d'autre part, étaient les seuls véritables axes routiers qui permettaient de loin, l'accès à ce secteur.

Aussi, précisons que le choix du tronçon Bd 54 m-Marché Tilène-carrefour Banéto (allant de *Tilène* à *Kandé*), comme zone d'enquête au détriment d'autres axes, n'est pas fortuit. Cet axe en 2x2 voies pavées avec une canalisation centrale, constitue la pénétrante la plus symbolique de cette nouvelle accessibilité dont bénéficie désormais tout le secteur. Parallèlement, la floraison d'activités tout autour et le changement paysager provoqué par la redynamisation du secteur du bâti, nous ont davantage motivé à y mener nos recherches.

1.3. État de l'art

De la documentation consultée dans les bibliothèques, les centres de recherches et des revues scientifiques en accès libre ou d'autres sites en ligne, il peut être retenu que :

Le rôle structurant ou encore les « effets structurants » des infrastructures de transport, tant controversé au sein des spécialistes de la question, est perçu par les économistes tels que Plassard (1977), cité par Berion *et al* (2007) ; Bazin, Beckerich, Delaplace, Blanquart et Vandebossche (2010), comme scientifiquement non justifié. Ils prétendent que la relation entre transport et développement est loin d'être de type cause à effet. Richer et Berion (2010) ; Delaplace, Bazin, Beckerich et Blanquart (2013) viennent, quant à eux, nous notifier qu'il n'y a pas d'effets automatiques suite à la réalisation d'un ouvrage de transport. Par rapport à l'évaluation des effets attendus de ces infrastructures, Joignaux et Langumier (2004) précisent qu'une période minimale de deux (2) à trois (3) ans, après la réalisation, serait nécessaire. Dans le même sens, Varlet (2002), nous renseigne que la législation française fait état de trois (3) à cinq (5) années après la mise en service, pour « évaluer l'efficacité économique et sociale » des grandes infrastructures de transport.

Des géographes à l'image de Offner (1993) ; Berion (1998) et Fritsch (2008) partagent aussi une idée similaire à celle des économistes. Ils avancent que le développement territorial, noté dans la plupart des espaces desservis, suite à la construction d'une nouvelle infrastructure de transport, n'est pas imputable à la seule infrastructure. D'autres facteurs seraient également impliqués aux changements et dynamiques notés.

Cependant, malgré le rejet catégorique ou partiel de la thèse du développement territorial induit par les infrastructures de transport, d'autres chercheurs se montrent plus affirmatifs sur la question. La mise en service d'une nouvelle infrastructure de transport, peut créer des impacts et ceux-ci sur le paysage et l'organisation de l'espace desservi, selon Berion (1998) ; Bazin, Beckerich, Delaplace et Masson (2006) ; Berne (2008) ; Richer et al (2010). Plassard (1988) ; Bazin et al (2010) ; Richer et al (2010) et Ndao (2010) remarquent également une accessibilité accrue et une augmentation de la mobilité avec la nouvelle infrastructure de transport.

Toujours sur les effets ou impacts induits par les transports, des géographes tels que, Pain (1984) ; Offner (1993) ; Tesson (2002) ; Faivre (2003) et Berne (2008), pensent qu'un aménagement routier peut constituer un important support de structuration et/ou de reconfiguration du territoire qui l'accueille. Ils avancent même l'idée que ces infrastructures de transport sont un « outil » par lequel le territoire desservi s'organise et se dynamise.

Pour certains spécialistes de l'économie du transport, l'infrastructure peut permettre la valorisation d'un potentiel non valorisé (Bazin et al, 2006), et une correction du déséquilibre territorial (Plassard, Cointet-Pinell, Michaeli, 1986). C'est dans ce cadre certainement que les

travaux de Ndao (2010) et Diouf (2015) ont fait état d'un renchérissement foncier à côté de l'avenue (Av) Léopold Sédar Senghor de Tambacounda et de l'axe autoroute à péage - AIBD, respectivement, après leur mise en service. Pain (1984) a fait également le même constat sur les abords du boulevard Patrice Lumumba à Kinshasa.

Dans le même ordre d'idée, des économistes comme Plassard (1988) et Beckerich (2000) ainsi que des géographes tels que Pain (1984) ; Offner (1993) ; Berion (1998) ; Tesson (2002) ; Faivre (2003) et Ndao (2010), pensent que l'infrastructure de transport est un facteur déterminant dans la stratégie de localisation des entreprises, des activités de services ou de commerce. Selon ces derniers, il existe une forte tendance des activités à se polariser autour des grands axes de transport.

L'attrait et la localisation d'activités aux abords du tracé de la nouvelle infrastructure de transport peuvent changer le statut de la zone d'accueil. De par l'infrastructure par exemple, les quartiers de gare connaissent un réel changement et se transforment en des quartiers d'affaire (Bazin et al, 2010 ; Hecker, 2010 et Delaplace et al, 2013).

In fine, au regard de ce qui a été rapporté çà et là dans la littérature sur la question, nous abordons cette étude de relation entre infrastructures routières et recomposition territoriale, en privilégiant les impacts sur la modification et la valorisation du bâti, vu qu'ils ne sont pas assez pris en compte par les études antérieures. Cette étude sera aussi orientée sur l'analyse des faits de polarisation d'activités influencés par les infrastructures de transport. Les effets sur la mobilité seront également pris en considération dans ce travail de recherche.

1.4. La problématique

Dans ce TER, il est question d'analyser les effets de l'aménagement de la voirie dans la recomposition des espaces ou la transformation du paysage urbain, le long de l'axe partant du Bd des 54 m passant par le rond-point *Banéto* et desservant les quartiers de *Tilène* et *Kandé*. Particulièrement, l'étude va s'intéresser à l'impact de l'aménagement routier sur la structuration de l'espace, la mobilité urbaine et son influence sur la valorisation du foncier et de l'immobilier.

1.5. Questions de recherche

Partant de l'idée que « *se poser la question des "effets structurants" des infrastructures de transport revient, en définitive, à s'interroger sur les transformations qui ne manqueront pas* »

d'apparaître dans un territoire lorsque les conditions de transport qui le caractérisent sont modifiées⁴ », voici le questionnement que cette étude a suscité en nous :

Les infrastructures routières ont-elles contribué à la recomposition paysagère et à la revalorisation foncière et immobilière des quartiers de *Tiléne* et *Kandé* ?

Pour mieux cerner cette question, nous nous sommes posé les questions spécifiques ci-après :

- ✓ La voirie contribue-t-elle à la restructuration des espaces desservis ?
- ✓ La dotation en voirie urbaine a-t-elle amélioré la mobilité urbaine ?
- ✓ La voirie influence-t-elle la mise en valeur foncière et immobilière ?

1.6. Objectifs

Dans le but de bien cadrer notre étude sur la dynamique territoriale en relation avec les aménagements routiers, nous nous sommes fixé un objectif général décliné en trois (3) objectifs spécifiques.

Objectif général : analyser les impacts de la voirie sur la recomposition paysagère et la revalorisation foncière et immobilière de la zone de *Tiléne-Kandé* desservie.

Objectif spécifique 1 : montrer l'effet de la voirie sur la polarisation des activités économiques et de service ;

Objectif spécifique 2 : évaluer l'impact de l'aménagement routier sur la mobilité urbaine ;

Objectif spécifique 3 : mesurer et caractériser l'influence des aménagements routiers sur la valorisation du foncier et de l'immobilier.

1.7. Hypothèses

Comme tout travail scientifique, ce mémoire s'est fait sur la base de l'hypothèse suivante :

Hypothèse générale : l'aménagement de la voirie a occasionné la recomposition du paysage urbain à *Tiléne* et à *Kandé*, le long de l'axe desservi.

Cette hypothèse générale se subdivise en hypothèses spécifiques suivantes :

Hypothèse spécifique 1 : la voirie a un effet catalyseur sur la dynamique des activités

⁴ www.geoconfluences.ens-lyon.fr [consultation 20 juin 2018]

économiques et de service ;

Hypothèse spécifique 2 : l'aménagement routier a considérablement facilité la mobilité urbaine dans la commune de Ziguinchor ;

Hypothèse spécifique 3 : l'aménagement routier a un effet de levier sur la valorisation du foncier et de l'immobilier.

Discussion conceptuelle

Cette section vise à la compréhension de l'orientation et de la portée globale de ce TER, à travers la discussion d'un certain nombre de concepts.

- Dynamique

Pour Le petit Robert (2013), la dynamique est une « *branche de la mécanique qui étudie le mouvement d'un mobile considéré dans ces rapports avec les forces qui en sont les causes* ».

Dans « les mots de la géographie », Brunet, Ferras et Théry (2006), conçoivent la dynamique comme étant « *un changement résultant d'un jeu de forces. La dynamique des territoires se lit et s'analyse dans les changements, dans les localisations d'activités, d'équipements, de population globale, de catégories de personnes* ».

Pour Lévy et Lussault (2003), dans le « dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés », le concept bien qu'étant souvent assimilé au développement ou au progrès, peut tout de même traduire un déclin.

Ainsi, la définition que nous retenons de la dynamique est celle-là qui est donnée par Brunet, et al, 2006 dans « les mots de la géographie », et qui prend en compte les changements, les modifications de structures qui peuvent survenir au sein d'un espace donné, mais en relation avec une force quelconque qui les propulse.

À cet effet, la dynamique territoriale désigne, dans ce travail, les transformations et mutations de structures préexistantes au sein d'un territoire, ici les quartiers desservis par l'infrastructure routière.

- **Recomposition**

Selon Le Petit Robert (2013), la recomposition est une « *action de recomposer* ». Le terme recomposer quant à lui traduit une action « *de composer (ce qui est décomposé, défait) ; réunir les éléments de quelque chose* ». S'agissant du mot composition, racine de recomposition, il désigne une « *action, manière de former un tout* » et l'on nous dit qu'il renferme aussi les notions d'agencement, d'organisation, etc.

En géographie, la recomposition désigne « *le réagencement dans la durée d'un espace, sous l'effet de facteurs endogènes ou exogènes* ». Elle est un processus de mutation, de transformation voire de reconversion d'un espace donné, suite à un arbitrage politique ou de jeux d'acteurs favorables à une correction d'un certain déséquilibre qui le caractérisait⁵.

Ainsi, dans cette étude, il peut être retenu de la recomposition territoriale, que c'est la restructuration et/ou la reconversion paysagère des différentes entités territoriales. Le « Territoire » est entendu dans le sens de Merlin et Choay (2009) selon lesquels, il s'agit d'un espace approprié par un individu ou une communauté, délimité et où s'exerce l'autorité d'un État ou d'une collectivité territoriale.

- **Polarisation**

Selon Le Petit Robert (2013), c'est une « *action de concentrer en un point* ».

Brunet et al (2006) dans « les mots de la géographie » font mention d' « *attraction d'un lieu, d'un espace, par un pôle* ». Ici aussi, l'idée de concentration revient dans l'explicitation du terme et on nous en précise que la notion relève du modèle des lieux centraux.

Lévy et Lussault (2003) dans « le dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés », viennent réconforter la définition proposée par Brunet *et al* (*op. cit.*) dans « les mots de la géographie » et parlent de « *processus de mise en place ou de renforcement d'un pôle* ».

Au regard de ces définitions, nous concevons la polarisation comme étant une concentration ou une densification de population ou d'activités sur un espace et qui lui imprime un caractère spécifique par rapport à d'autres espaces. Elle est la résultante d'un espace caractérisé par un attrait, occasionné par la combinaison de plusieurs facteurs influençant les logiques de

⁵ <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/recomposition> [consultation décembre 2018]

répartition des activités sur le territoire.

- **Réhabilitation**

Selon Le Petit Robert (2013) c'est une « *remise en état d'habitation* ». L'on nous signale que le terme pourrait désigner une réfection, une rénovation ou une restauration. La réhabilitation traduit l'idée d'améliorer le local à des fins d'habitation, de commerce, ou de bureau.

Dans « le dictionnaire de la géographie », Pierre George et Fernand Verger (2009) abordent dans le même sens que le Petit Robert et parlent d'une remise en état d'immeubles vétustes.

Pour Merlin *et al* (2009), dans « le dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement », la réhabilitation est l'« *ensemble des travaux visant à transformer un local, un immeuble ou un quartier en lui rendant des caractéristiques qui lui rendent propres au logement d'un ménage dans des conditions satisfaisantes de confort et d'habitabilité [...] et en conservant les caractéristiques architecturales majeures des bâtiments* ».

Dans ce travail donc, la réhabilitation pourrait être appréhendée dans le même sens que la définition proposée par Merlin *et al* (*ibid.*) dans « le dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement ».

- **Mobilité**

Pour Le Petit Robert (2013), c'est le « *caractère de ce qui peut se mouvoir ou être mû* ».

Selon le « dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement » de Merlin *et al* (*ibid.*), « *la mobilité est la propension (fréquence) d'une population à se déplacer* ».

Dans le « dictionnaire de la géographie », Pierre George et Fernand Verger (2009), nous disent également que le terme traduit une « *tendance au déplacement d'une population d'une région à une autre ou d'un pays à un autre* ».

Lévy et Lussault (2003) parlent de « *manifestations liées au mouvement* » dans le dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés. Ils signalent que le concept englobe les notions telles que « *déplacement, transport, migration, etc.* ».

Dans l'encyclopédie électronique de géographie, Hypergeo⁶, la mobilité est définie comme « *un*

⁶ www.hypergeo.eu [consultation 20 septembre 2018]

déplacement, un transfert, d'un lieu à un autre. Ce déplacement peut concerner des personnes, des biens matériels et immatériels, des informations ».

Ainsi, dans cette étude, nous retenons globalement de la mobilité, que c'est un déplacement de personnes, de biens d'un lieu à un autre rapporté à une unité de temps. Elle traduit donc la fréquence des personnes surtout à effectuer un mouvement dans le périmètre communal ou au-delà.

2. Cadre méthodologique

2.1. Revue documentaire

Dans cette étude, plusieurs centres de documentation ont fait l'objet de visite. La bibliothèque universitaire de l'UASZ nous a servi de première source de documentation. Nous avons également effectué des recherches documentaires au niveau, de la bibliothèque centrale de l'Université Cheikh Anta Diop de Dakar (UCAD), de la bibliothèque de l'Institut Fondamental d'Afrique Noire (IFAN), du Conseil pour le développement de la recherche en sciences sociales en Afrique (CODESRIA) et du centre de documentation d'ENDA-Diapol.

Aussi, pour bien mener cette étude, nous avons sollicité un accompagnement auprès de structures telles que la mairie de Ziguinchor, l'AGEROUTE, l'Agence des travaux d'intérêt public (AGETIP), ainsi qu'au niveau de la Division régionale de l'Urbanisme et de l'habitat. Nous avons aussi été à la division régionale de l'Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD), au niveau de la Direction du CETUD de Ziguinchor et auprès des Services Techniques communaux (Voirie) de Ziguinchor.

Afin d'asseoir une bonne bibliographie sur la thématique, le recours à l'internet a été d'un grand apport. Il nous a permis d'avoir une documentation spécialisée à travers la consultation de revues scientifiques en accès libre, de sites de laboratoires ou encore de bibliothèques numériques.

2.2. Enquêtes de terrain

2.2.1. Enquêtes-ménages

Dans l'optique d'obtenir des données qualitatives et quantitatives sur notre étude, deux questionnaires et des guides d'entretiens ont été élaborés. Un questionnaire ménage et un autre destiné aux commerçants et acteurs de différents corps de métier. Tous les questionnaires sont

administrés aux ménages, commerçants et autres acteurs établis de part et d'autre de la voie, sur une distance de 350 à 400 m, le long de l'axe routier ciblé.

La méthode d'échantillonnage aléatoire a été utilisée pour les deux enquêtes, et ce, à travers un pas de sondage. Un pas de sondage de trois (3) (1 ménage sur 3) est retenu pour l'enquête ménage et un pas de sondage de deux (2) (1 acteur sur 2) pour les commerçants et autres acteurs. Précisons par ailleurs que l'enquête ménage, à *Tiléne* et *Kandé*, a ciblé la « maison » ou parcelle comme unité élémentaire d'habitation en milieu urbain. Comme répondants, lors des enquêtes, nous avons eu à nous entretenir avec des chefs de ménage, dans la plupart des cas. Dans d'autres cas, ce sont leurs femmes ou encore leurs fils qui se sont substitués à eux et nous ont donc servi d'interlocuteur. Au total, la taille de l'échantillon est fixée à **200 unités** pour les ménages et **50 acteurs** pour les commerçants et autres activités. Les enquêtes ont couvert toute la zone d'étude ciblée.

La méthode de répartition par quota et de manière proportionnelle à la taille des ménages, a été utilisée pour déterminer le nombre d'enquêté par quartier, pour l'enquête ménage, et ce, sur la base des données de l'ANSD 2013. La formule suivante pourrait traduire ce procédé de calcul:

$$x = \frac{\text{Nombre de ménages du quartier} \times \text{Echantillon}}{\text{Nombre total de ménages des 2 quartiers}}$$

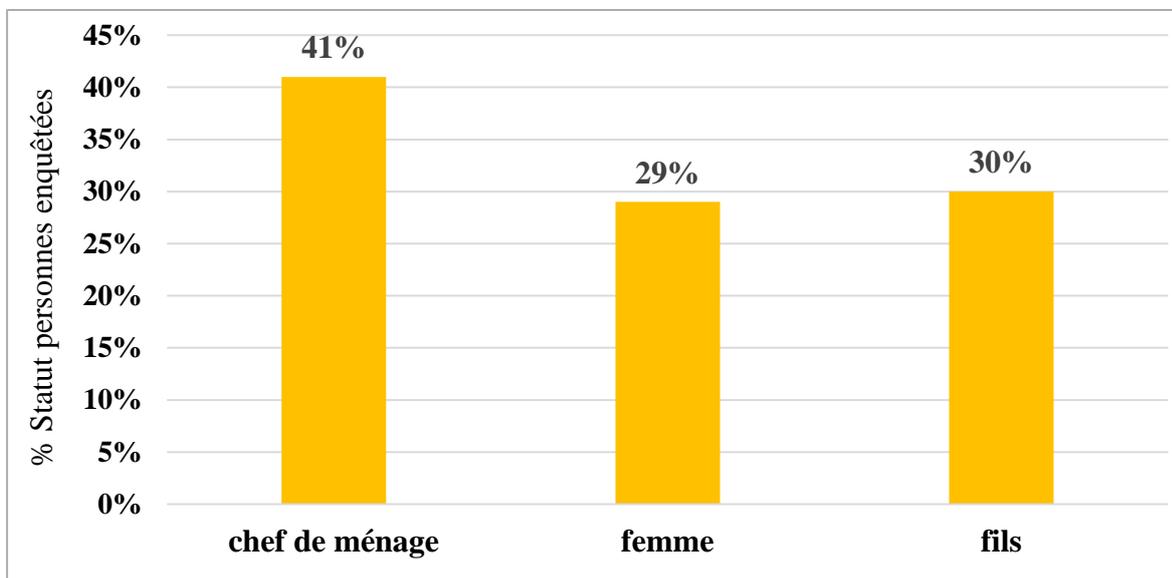
Application : Tiléne : $x = \frac{1893 \times 200}{2822} = 134$

Kandé : $x = \frac{929 \times 200}{2822} = 66$

TABLEAU 1 : RÉPARTITION DES MÉNAGES ENQUÊTÉS PAR QUARTIER. (SOURCE : ENQUÊTES KOUNDOL, 2018).

Quartier	Nombre de ménages (ANSD 2013)	Taille de l'effectif	Fréquence
Tiléne	1893	134	67 %
Kandé	929	66	33 %
Total	2822	200	100 %

Différentes parties ont composé les deux questionnaires. Les informations recherchées, dans l'enquête ménage, ont concerné entre autres, la perception ou l'identification des changements du paysage urbain, le cadre et les conditions de vie, les opérations immobilières, la location immobilière, le statut d'occupation, la mobilité urbaine, etc. La date d'installation, la typologie de l'activité et le statut d'occupation ont été les principales informations recherchées dans le questionnaire qui concerne les activités économiques et de service. Par ailleurs il est important de noter que les deux questionnaires sont configurés de sorte que nous puissions avoir un aperçu de la situation avant l'aménagement de la route en plus des mutations en cours, comme le suggère Faivre (2003), en parlant de méthode ex ante / ex post, qui traduit un diagnostic avant et après de l'infrastructure.



GRAPHIQUE 1 : RÉPARTITION DES ENQUÊTÉS EN FONCTION DU STATUT DANS LE MÉNAGE. (SOURCE : ENQUÊTES KOUNDOUL, 2018).

2.2.2. Des guides d'entretiens

Des entretiens structurés ont été menés auprès de personnes ressources choisies en fonction de leurs responsabilités dans le secteur du transport ou de la réalisation des infrastructures. Il s'agit de l'adjoint au maire chargé du transport et de la voirie, du responsable de la communication, relation publique et coopération décentralisée de la mairie, du chef de projet de l'AGEROUTE à Ziguinchor, du directeur de l'AGETIP à Ziguinchor, du représentant local du CETUD, du délégué de quartier intérimaire de *Kandé*, du secrétaire général du conseil de quartier de *Tilène* et des directeurs régionaux sortant et actuel de l'urbanisme. Les guides d'entretiens sont organisés par thèmes selon les responsabilités et le profil de chacune des personnes ressources ciblées. Notons également que l'observation in situ a aussi été d'un intérêt assez particulier pour

l'étude.

2.2.3. Traitement des données

S'agissant du traitement des données quantitatives et qualitatives, nous avons utilisé les logiciels Microsoft (Excel et Word) pour la saisie du questionnaire, le traitement de texte et la construction des graphiques et tableaux. Concernant la production cartographique, nous nous sommes servi du logiciel Arc Gis 10.2.2 et de *Google Earth*, qui nous a permis de capturer des images de la zone d'étude de différentes dates : ce qui a été un important support pour ce travail de cartographie.

2.2.4. Analyse des données

Dans ce travail de recherche, l'analyse est principalement faite sur la base d'une approche comparative entre la situation d'avant et celle d'après la réalisation des infrastructures routières, avec comme date de démarcation l'année 2010. Cette comparaison a pu être faite de par l'interprétation des données qualitatives et quantitatives collectées sur le terrain, d'une part. D'autre part, ce sont les données du travail de cartographie qui ont constitué le support de notre analyse, en plus de l'observation in situ.

PREMIÈRE PARTIE :
PRÉSENTATION DE LA ZONE D'ÉTUDE

Dans cette partie, consacrée à la caractérisation de la zone d'étude, nous allons montrer quelques éléments du milieu physique et humain, pouvant permettre de mieux comprendre la portée globale du travail. Le premier chapitre fait état de la présentation physique de la zone d'étude et le second présente le cadre humain.

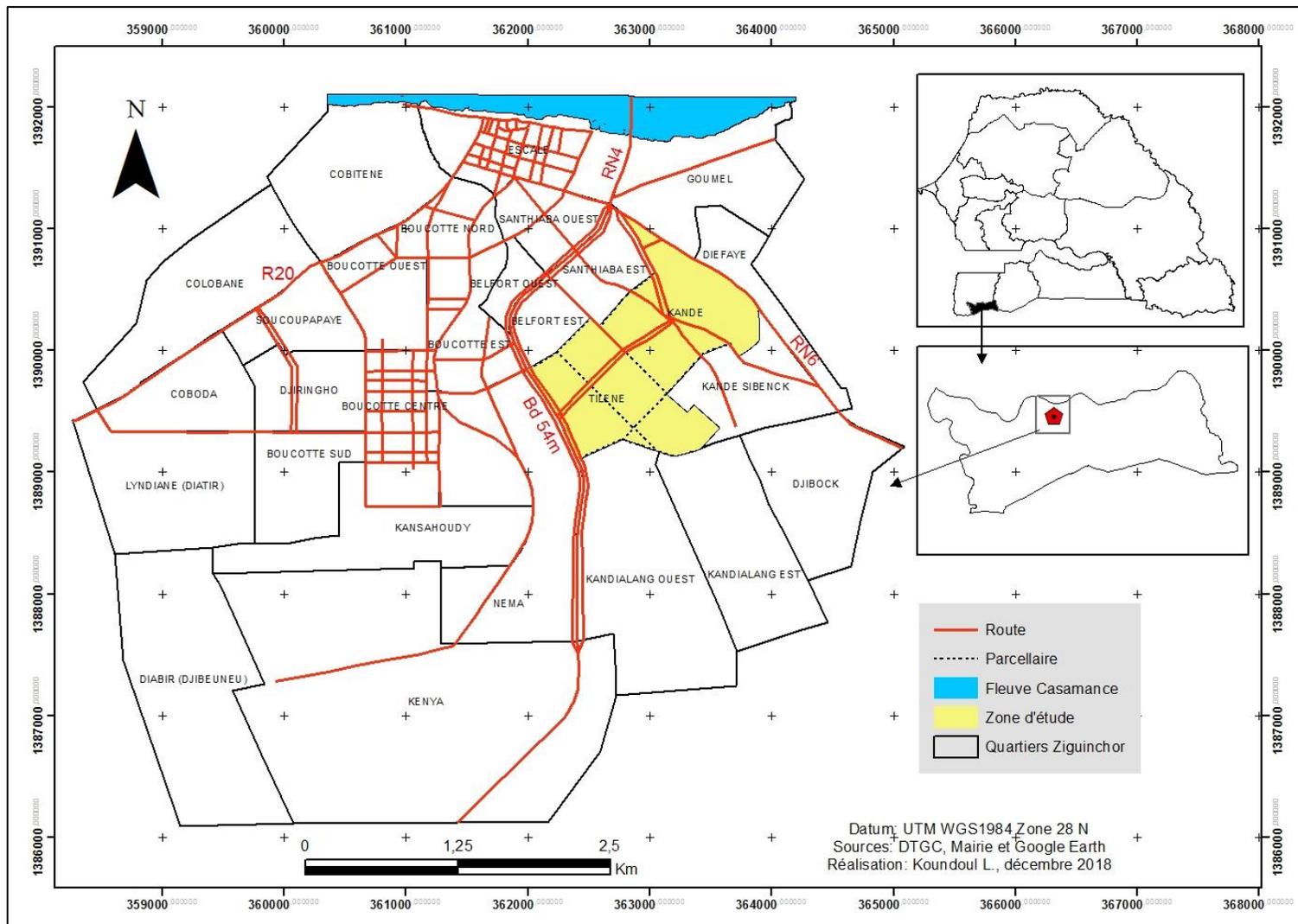
CHAPITRE I : CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES ET CONDITIONS DE TRANSPORT

Dans ce chapitre, nous allons analyser quelques éléments du milieu physique, pouvant impacter sur les conditions de transport dans la commune de Ziguinchor. À cet effet, après la localisation de la zone d'étude (1.1.), il s'agira de faire une analyse de certains paramètres de l'environnement physique (1.2.) pouvant influencer sur les conditions de transport de la zone, dont la topographie, la pluviométrie et les types de sols.

1.1. Localisation

La commune de Ziguinchor constitue le cadre global de cette présente étude. Cette commune et principale ville de la Casamance, est située au sud-ouest du Sénégal, entre les longitudes 16° et 17° ouest et les latitudes 12° et 13° nord (Sow, 2014). Spécifiquement, elle est sur la rive gauche du fleuve Casamance, à 65 km de son embouchure sur l'océan Atlantique et à 15 km de la République de Guinée-Bissau. Elle est l'une des villes vestiges de la présence coloniale au Sénégal, puisqu'ayant été d'abord sous l'égide des portugais vers 1645, avant d'être française en 1886. La commune est limitée à l'est, à l'ouest et au sud par la commune de *Niaguis*, qui actuellement entrave son extension spatiale. Au nord, c'est le fleuve Casamance qui constitue sa limite (PDC Ziguinchor, 2018).

Pour ce qui est des deux quartiers de *Tiléne* et de *Kandé*, nous intéressent particulièrement et se juxtaposant également, nous pouvons retenir qu'ils sont tous situés au centre-est de la commune de Ziguinchor. Dans la structure urbaine, ils sont situés dans la deuxième couronne urbaine de la ville, juste avant les périphéries est et sud-est (Sow, *op.cit.*). Le Bd 54 m et la RN 6 encadrent la zone notamment à l'ouest (*Néma*) et au nord et au nord-est (*Goumel* et *Diéfaye*), successivement. Vers l'est, c'est *Kandé Sibenck* et *Kandialang* est qui servent de limite, alors qu'au sud c'est *Kandialang* ouest qui le constitue dans une moindre mesure.



CARTE 1: LOCALISATION DES QUARTIERS DE TILÈNE ET DE KANDÉ (COMMUNE DE ZIGUINCHOR)

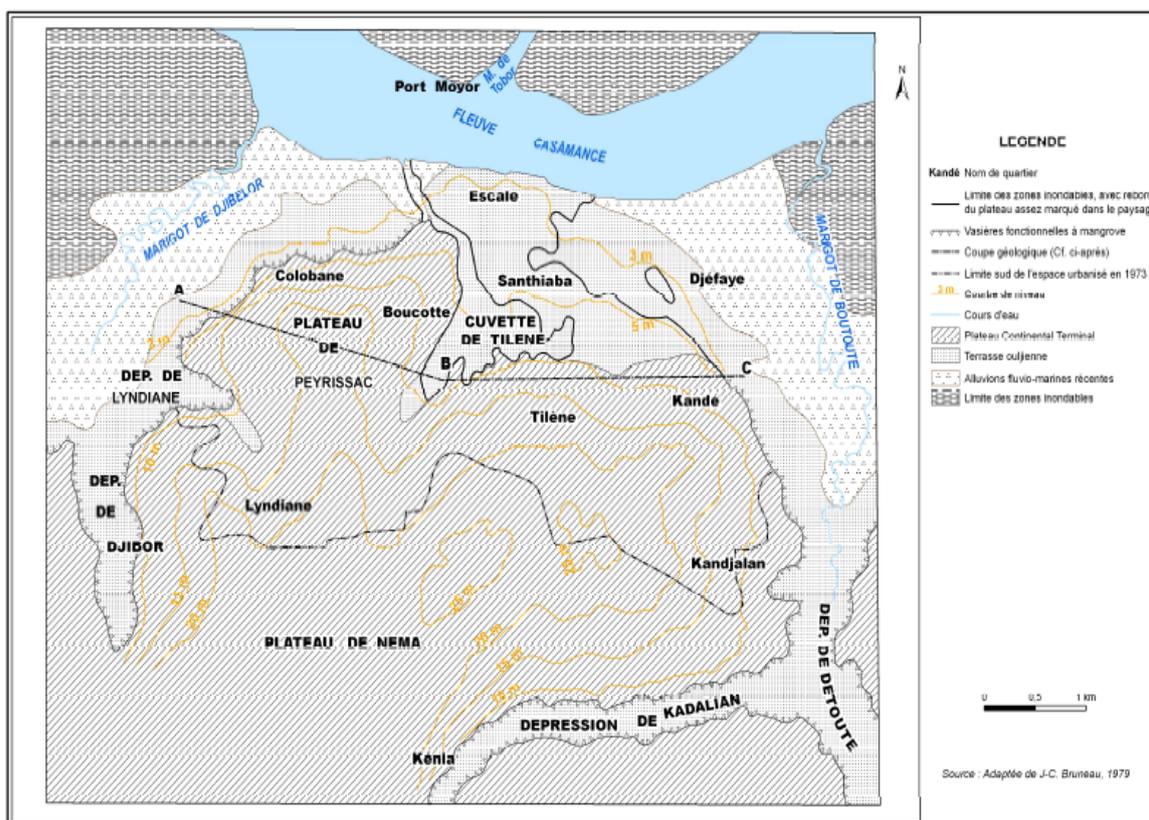
1.2. Analyse de l'environnement physique

1.2.1. La topographie

De la topographie, nous pouvons retenir que dans la commune de Ziguinchor, le relief est très peu accidenté. Néanmoins, « *deux grands ensembles morphologiques composés de bas plateaux et de dépressions inondables* », peuvent être distingués (Sow, 2014). Les travaux de Bruneau (1979), nous renseignent que le relief communal est constitué du *Plateau de Peyrissac*, du *Plateau de Néma* ainsi que de la *Cuvette de Tiléne*.

Il est constaté, toujours des travaux de ce chercheur, qu'à partir du Plateau de *Néma*, plusieurs pentes descendantes se sont amorcées vers diverses directions. Dans les parties tout à fait à l'est et à l'ouest, cette rupture de pente a été à l'origine, successivement des dépressions de *Kandialang* et de *Boutoute* ainsi que celles de *Lyndiane* et plus loin, de celle de *Djibélor*. De ces plateaux vers ces parties dépressionnaires, le ravinement s'avère assez intense.

Dans la zone située au centre-est, la rupture de pente du plateau de *Néma* et du plateau de *Peyrissac* aussi, a engendré ce que les pionniers ont appelé « la cuvette de *Tiléne* », bien qu'allant au-delà dudit quartier. La situation de cette cuvette, sur les flancs des deux (2) bas plateaux sur lesquels la commune de Ziguinchor est assise (ceux de *Peyrissac* et de *Néma*), expose davantage les quartiers aux alentours, aux phénomènes de ravinement, voire de stagnation, comme au niveau des deux *Belfort*, une partie de *Santhiaba* et une partie de *Kandé*.



PHOTOGRAPHIE 1: RELIEF DE LA COMMUNE DE ZIGUINCHOR, SELON BRUNEAU, 1979⁷

Dans le secteur de *Tiléne-Kandé* par exemple, au cœur même de cette zone où les deux plateaux sont en perte permanente d'altitude jusqu'aux rizières de *Kandé* et *Diéfaye*, d'énormes difficultés de déplacement et d'accessibilité traduisaient la conséquence de cette configuration du milieu physique sur le vécu quotidien des populations. Le ravinement, du fait de la pente en décroissance (pente qui régresse de 20-25 m à 3 m), dominait beaucoup le paysage de ces deux quartiers, jusqu'à une période très récente. En effet, un grand ravin, très profond s'était jadis façonné au milieu de l'actuelle route pavée de *Tiléne* à *Kandé* et sur une longue distance. D'ailleurs sa construction en 2×2 voies, avec une canalisation centrale, résulterait de l'ampleur qu'avait prise le ravinement dans la zone.

À cause de l'état crevassé dans lequel étaient cette grande artère, la route de la haute tension (checkpoint RN 6-CEM T⁸-Bd 54 m-CHRZ⁹, puis vers *Lyndiane*) et nombre d'autres routes de la périphérie est (*Tiléne*, *Kandé*, *Kandialang* et *Djibock*), les déplacements des populations étaient quasiment contraints de se faire à partir du Bd 54 m avec de longs détours ; à l'aller

⁷ https://www.researchgate.net/figure/Caracteristiques-physico-geographiques-de-la-ville-de-Ziguinchor_fig3_278028620. [Consultation le 16 janvier 2019].

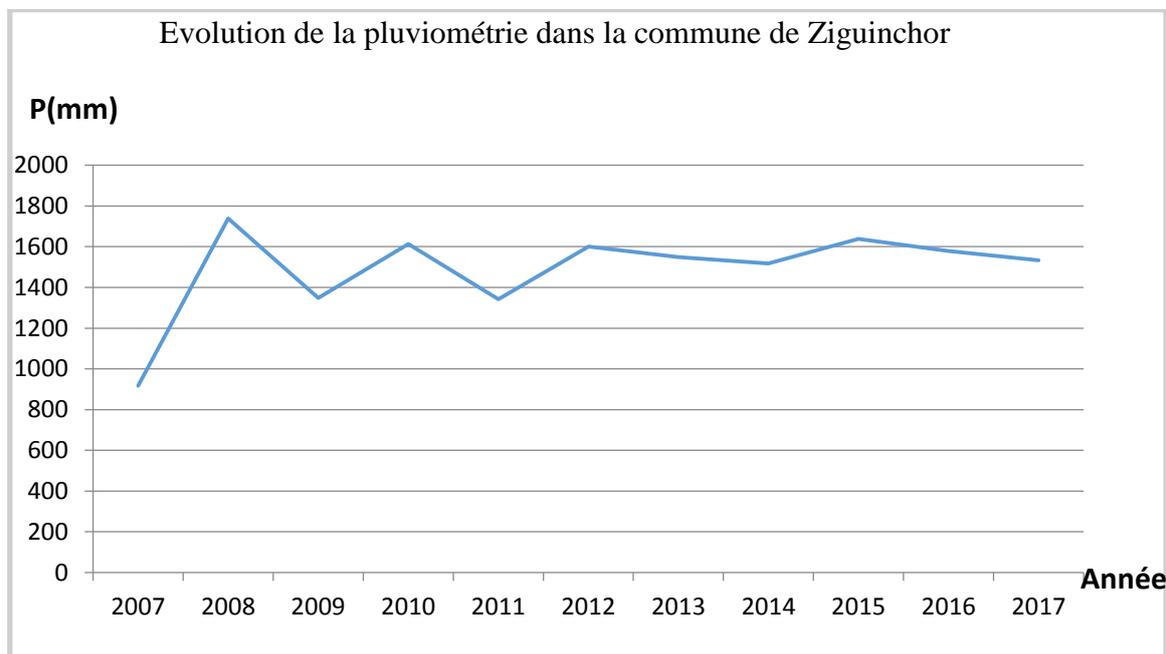
⁸ Collège d'enseignement moyen AMILCAR CABRAL

⁹ Centre Hospitalier Régional de Ziguinchor

comme au retour. Aucune desserte par les moyens de transport n'était assurée à l'intérieur de ces quartiers.

1.2.2. L'effet des précipitations

Les précipitations sont l'un des principaux facteurs du délabrement des axes routiers par ravinement. Sans elles, malgré une pente relativement forte et la faible résistance du substrat, aucune crevasse ou nids de poule ne peuvent entraver la fonction circulatoire des routes. Les pluies donc dans cette partie de la Casamance, peuvent avoir des valeurs allant de 1000 à plus de 1700 mm, comme le montre ce graphique extrait du PDC de Ziguinchor (2018).

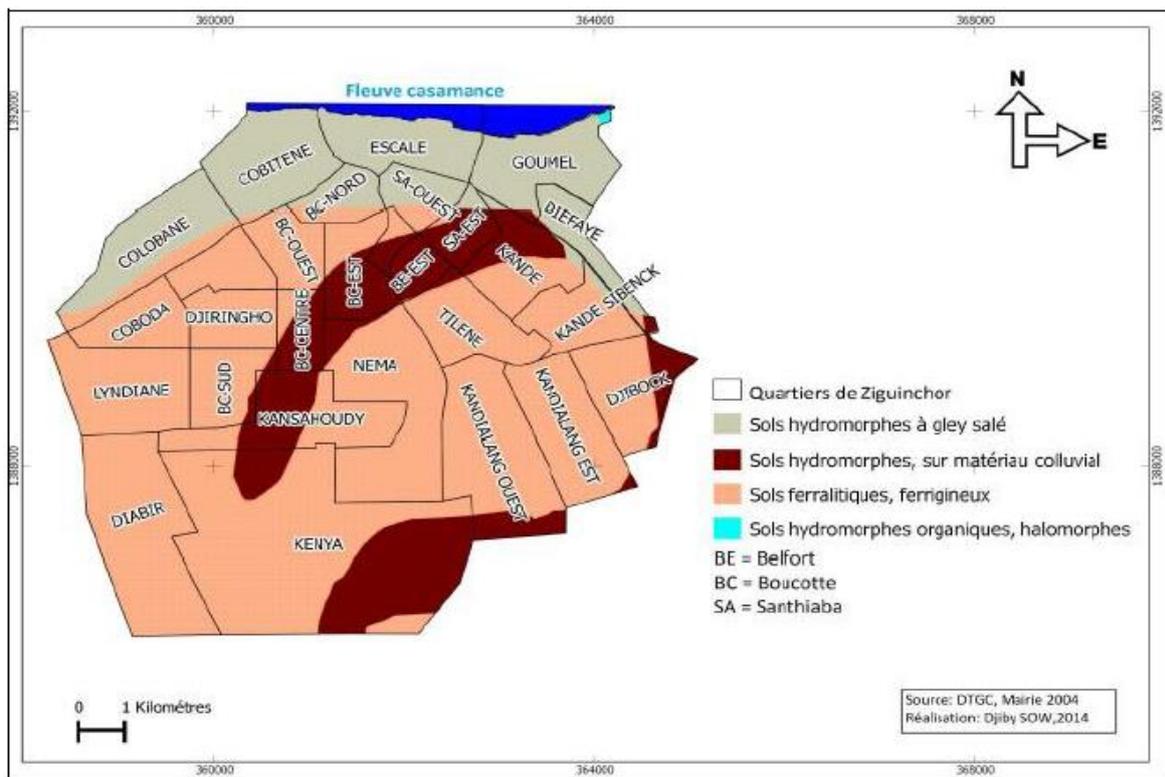


GRAPHIQUE 2 : APPORTS PLUVIOMÉTRIQUES. EXTRAIT DU PDC DE ZIGUINCHOR 2018. (SOURCES : DRDR / ANACIM).

De par les fortes quantités de pluies qu'enregistre la zone et du fait de la pente, le ravinement impacte négativement et depuis longtemps, sur les conditions de transport à l'échelle intra-muros notamment dans les zones périphériques. Les difficultés d'accès de nombreux quartiers résultent de cette érosion des voies qui se fait par un ruissellement intense, en saison pluvieuse. Les quartiers de *Boucotte sud*, *Lyndiane*, *Coboda*, *Djirigho*, *Soucoupapaye* et *Colobane*, à l'ouest, ont été, pendant de longues années et jusqu'ici pour d'autres, confrontés à une inaccessibilité interne, du fait du ravinement qui compromet la carrossabilité des routes. À l'est, les difficultés de transport dans le secteur de *Kandialang* sont l'exemple le plus patent des problèmes de mobilité accentués par les conditions environnementales, le ravinement et ses corollaires.

1.2.3. Types de sols

À côté de la pente et de la pluviométrie, il est important de signaler que la structure du substrat compte aussi sur l'exposition des sols au ravinement et par conséquent de l'apparition de crevasses sur les axes routiers surtout. Les zones à pentes et où l'on trouve des sols de types ferrallitiques ou ferrugineux, peuvent rencontrer quelques difficultés de ce type. Caractérisés par leur état sablonneux, ces deux types de sol peuvent avoir un effet amplificateur sur la dégradation des axes de transport dans les quartiers où ces sols sont trouvés. La prégnance des phénomènes de ravinement dans les quartiers de l'est (une partie de *Tiléne* et de *Kandé*, *Kandé Sibenck*, *Kandialang* est et ouest et *Djibock*) et de l'ouest (*Boucotte* sud, *Lyndiane*, *Coboda*, *Djirigho*, *Soucoupapaye* et *Colobane*), pourrait être liée à la prédominance des sols ferrallitiques et ferrugineux dans ces secteurs, entres autres facteurs comme la pente et la pluviométrie aussi.



CARTE 2: LES DIFFÉRENTS TYPES DE SOLS DE LA COMMUNE DE ZIGUINCHOR

Au terme de ce premier chapitre qui s'est intéressé à l'influence du milieu physique sur les conditions de transport, nous pouvons retenir que sous l'effet combiné de plusieurs facteurs (la topographie, les précipitations et les types de sols), les conditions d'accès sont depuis de longues années difficiles dans plusieurs quartiers de la commune de Ziguinchor, et ce, surtout en l'absence d'aménagement des axes routiers.

CHAPITRE II : CARACTÉRISTIQUES HUMAINES

Dans ce chapitre, l'analyse va s'appesantir sur les caractéristiques socioéconomiques de la zone d'étude. Il aborde des aspects liés, à l'historique (2.1.), aux caractéristiques démographiques (2.2.), aux activités socio-économiques (2.3.), au bâti (2.4.) et au transport (2.5.).

2.1. Historique

Les deux quartiers de *Tiléne* et de *Kandé* ont longtemps constitué des foyers d'établissements humains. Le quartier de *Tiléne* serait créé en 1936. La création de *Kandé* serait certainement antérieure, car les quartiers de *Djibock*, *Kandé Sibenck* et *Tiléne* seraient tous un démembrement de *Kandé*. Les *bainounck* ont été les premiers occupants du secteur, comme pour toute la Casamance. Dans leur évolution administrative, notons que ces deux quartiers ont d'abord eu un statut de villages. *Kandé* aurait même été un chef-lieu de canton (Sow, 2014). L'intégration dans la commune de Ziguinchor date de l'année 1967 pour tous les deux quartiers (Sow, *ibid.*).

La situation des deux quartiers, vers la périphérie est de Ziguinchor, a fait d'eux dans le passé, un secteur de choix pour beaucoup de populations de la campagne environnante et de la Guinée Bissau, candidates à la ville. À l'image de *Santhiaba*, une forte communauté de Bissau guinéens s'y est très tôt installée. Par exemple le nom de famille Ntab¹⁰ (d'origine Bissau guinéenne) que portent les quatre délégués de quartier de *Tiléne* les plus récents, peut témoigner de l'installation de longue date des peuples Bissau guinéens dans cette partie de la ville. Sow (2014), vient nous notifier davantage sur le point, en indiquant que vers les années 1968 « *des Mancagnes émigrés de la Guinée portugaise construisirent à l'orée du plateau (de Néma) quelques cases qui seront à l'origine de l'actuel quartier de Tiléne* ».

2.2. Caractéristiques démographiques

2.2.1. La taille de la population

Le dernier recensement de l'ANSD 2013 estime la population de la commune de Ziguinchor à 205 297 habitants. Avec les projections, la population communale est estimée à 239 726 habitants en 2018¹¹. Au niveau du quartier de *Tiléne*, selon le recensement, la population s'élève à 10 834 habitants, répartis en 1 893 ménages pour 739 concessions. À *Kandé Alassane*, autre

¹⁰ Rapport conseil de quartier de *Tiléne* 2011. Délégués de quartier depuis sa création : Dimingou GOMIS, Séga dit Bédia SADIO, Abdoulaye DIEDHIOU, François NTAB, Dominique NTAB, Pierre NTAB et Jean NTAB (l'actuel chef).

¹¹ PDC Ziguinchor, 2018

appellation du quartier de *Kandé*, la population s'élève à 7 070 habitants avec 929 ménages pour 562 concessions. Comme pour toute la commune, un certain équilibre caractérise la répartition de la population de ces quartiers, de par le critère « genre ». À *Tiléne*, les femmes, légèrement plus nombreuses, constituent 51,91 % de la population totale du quartier, contre 48,09 % pour les hommes. Pour le cas de *Kandé*, les femmes représentent 51,07 % de la population, alors que les hommes représentent 48,93 %.

Ces données, bien que provenant de source fiable et officielle (ANSD, 2013), sont à considérer avec précaution. Le chiffre de 10 834, avancé par exemple comme poids démographique du quartier de *Tiléne* en 2013, présenterait certainement des biais. En 1955 déjà, les responsables du quartier notaient que ce dernier comptait 2 500 habitants. En 1998, la population a évolué jusqu'à atteindre 15 307 habitants¹². Entre temps, aucun incident n'est arrivé pouvant expliquer la chute du poids démographique jusqu'à un chiffre de 10 834, du recensement de l'ANSD de 2013.

2.2.2. La composition ethnico-religieuse

À *Tiléne* et *Kandé*, la composition ethnique est caractéristique d'un exemple parfait du cosmopolitisme dont on qualifie la Casamance et la ville de Ziguinchor, en particulier. Véritable creuset du melting-pot de la zone sud, ces deux quartiers accueillent quasiment tous les groupes ethniques de la région. La diversité et la prédominance des populations originaires de la Guinée Bissau voisine à *Tiléne* surtout, est très symbolique de la richesse culturelle de ce secteur.

Dans le quartier de *Kandé* ce sont les *diola*, les *manding*, les *peul* et les *bainounk* qui y sont prédominants, alors qu'à *Tiléne*, ces derniers sont légèrement minoritaires. Dans ce quartier, les *mancagne* et *mandjack*, dont l'installation s'est faite très tôt¹³, gardent une certaine prédominance sur les autres. Des *wolofs* et commerçants pour bon nombre, se retrouvent également dans les deux quartiers avec la floraison de l'activité commerciale, depuis quelques années.

S'agissant des religions, comme pour tous les quartiers de la commune, à *Tiléne* et *Kandé*, c'est le christianisme et l'islam qui prédominent. En dehors de ce constat général, il ressort que les populations appartiennent, pour l'essentiel, à la religion chrétienne à *Tiléne*, tandis que ce sont les musulmans qui sont plus nombreux, à *Kandé*.

¹² Rapport conseil de quartier de Tiléne 2011

¹³ SOW, 2014

2.3. Activités socio-économiques

L'analyse des activités socio-économiques dans le secteur de *Tiléne* et *Kandé*, révèle globalement une prédominance des activités de type commercial ou à composante commerciale et des corps de métier. Par le biais du PAC (Programme d'Appui Communal) 1998-2002, les deux quartiers de *Tiléne* et *Kandé*, ont eu chacun à bénéficier d'un équipement marchand. Ces activités recensées dans le quartier de *Tiléne*, peuvent donner une impression de la configuration des activités dans tout le secteur.

TABLEAU 2 : LES ACTIVITÉS DANS LE QUARTIER DE TILÉNE. (SOURCE : RAPPORT CONSEIL DE QUARTIER DE TILÉNE 2011).

Activités	Effectif	Activités	Effectif
Marché	01	Dépôts de rôniers	03
Dépôts de charbon	02	Dépôts de ferrailles	03
Atelier de tôlerie	01	Bars	05
Quincailleries	10	Bars restaurants	08
Pharmacie	01	Bars dancing	03
Dépôts de bois	03	Restaurants	04
Dibiteries	07	Cafétérias	10
Boutiques	88	Salons de couture	47
Salons de coiffure	12	Menuiseries métalliques	14
Dépôt <i>crinting</i>	01	Ateliers de mécanique	05
Menuiseries de bois	14	Dépôt de boissons	01

2.4.Habitat et Bâti

À *Tiléne*, le lotissement s'est fait entre 1973 et 1976, avec des parcelles de 400 m², selon Hesseling (1983) pour l'opération de 1973. Le quartier de *Kandé* est quant à lui loti vers les années 1980¹⁴. Avant le lotissement, les autorités de l'urbanisme, responsables de ces opérations, nous signalent que beaucoup de constructions y étaient précaires. Selon Ndiaye (1983), seuls 23,5 % des constructions étaient en dur à *Tiléne* et 23 % pour Grand *Kandé* (*Kandé*) ; et tout le reste était fait en banco ou en *crinting* et avec beaucoup de toitures en paille ou en chaume.

¹⁴ Division régionale de l'Urbanisme et de l'habitat

Depuis lors, avec l'assurance de ne plus être déguerpies par une opération de restructuration, les populations ont commencé peu à peu à ériger des constructions adaptées à un espace urbanisé. Maintenant, et depuis la réalisation de la route pavée, le paysage urbain ne cesse de se renouveler, à travers le dynamisme du secteur du bâti et du foncier aussi. Concernant la morphologie, tous les types de constructions, se retrouvent dans les deux quartiers : des constructions traditionnelles en banco et des constructions modernes en dur, de type terrasse, R+ ou « en dur-zinc ».

2.5. Transport et Mobilité

Depuis une décennie plus exactement, les autorités municipales ont affiché une réelle volonté de mettre à niveau le secteur du transport dans toute la ville, à travers l'aménagement des voies. Dans une initiative d'appui à la décentralisation, la commune a pu être retenue dans plusieurs programmes, dirigés par l'Agence de Développement Municipal (ADM) pour bon nombre. Avec le début de l'exécution de ces programmes à partir de 2010 pour certains, c'est la trame urbaine même qui a connu un changement, avec les nouvelles réalisations et réhabilitations de routes dans nombres de quartiers.

TABEAU 3 : PROGRAMMES DE VOIRIE À ZIGUINCHOR. (SOURCES : AGEROUTE ET MAIRIE).

Programme	Période		Km	Financement	Maitre d'œuvre
PAC	1998-2002		-	ETAT, AFD ¹⁵ et BM ¹⁶	AGETIP
PRECOL	2009-2012		5,5 km	ETAT, AFD et BM	AGETIP
PUHIMO	2009-2012		15 km	ETAT & UE	AATR ¹⁷ - AGETIP
PERA	2011-2018		13 km	ETAT	AGEROUTE
PROMOVILLES	Phase1	2018	5 km	ETAT & BAD	AGEROUTE
	Phase2	-	10 km	ETAT & BAD	AGEROUTE
PACASEN	En perspective		-	ETAT, AFD et BM	Mairie

2.5.1. PRECOL (Programme de renforcement et d'équipement des collectivités locales)

Dans le cadre du PRECOL, financé à hauteur de 2 642 791 250 F CFA dans la commune de Ziguinchor, la voirie a constitué l'axe phare du programme, à côté du réseau de canalisation

¹⁵ Agence Française de Développement

¹⁶ Banque Mondiale

¹⁷ Agence Autonome des Travaux Routiers

des eaux usées et pluviales, l'extension du réseau d'adduction d'eau, l'éclairage public et d'autres équipements. Elle a absorbé une bonne part du financement, avec 1 789 500 000 F CFA, soit 80,5 % du PIP¹⁸ et 67,71 % du coût global du projet. Rappelons par ailleurs que les objectifs du PRECOL étaient de renforcer les capacités des communes pour améliorer la mobilisation des ressources et la gestion municipale urbaine, ainsi que l'accroissement de la fourniture d'infrastructures et des services urbains¹⁹.

Les réalisations de ce programme ont été d'une importance capitale, puisqu'ayant participé à l'atténuation du déséquilibre, voire de la ségrégation spatiale qui prévalait dans la commune, en termes de voirie urbaine. Nous pouvons citer entre autres, l'axe carrefour *Kandé-hôtel diola* (RN 6), l'axe carrefour *Kandé-route de la haute tension* (à côté du marché de bétail), le tronçon *Maison du Procureur (Bd 54 m)-Banéto*, passant par les écoles *El Hadji Seydou Kane* et *Francisco Carvalho de Santhiaba*, l'axe Rond-point *Boucotte sindian-lycée Peyrissac-Place Bambaya* (sur la route du collège *Sakho*) et la réhabilitation du tronçon Rond-point *Bélal Ly-route d'Oussouye*.

2.5.2. PUHIMO (Programme de voirie Urbaine à Haute Intensité de Main-d'œuvre)

Avec le PUHIMO, nombres d'axes ont été également réalisés dans les différents quartiers de la commune de Ziguinchor. Ce programme s'inscrit dans le cadre global du PAMU et du PST 2. Il est important de signaler que le PUHIMO est survenu dans un contexte assez spécial. En effet, il est la résultante de la riposte de l'État, à travers l'Union Européenne (UE) à la vulnérabilité et à la crise alimentaire qui touchaient beaucoup de pays en voies de développement dont le Sénégal, entre 2006 et 2007. Le déficit de la production agricole dû à la faible pluviométrie, couplé au fort taux d'inflation (5,9 % en 2007) et la hausse des prix des denrées alimentaires sur le marché mondial, exposaient le Sénégal à une situation alarmante.

Le financement de l'ordre de 27,6 millions EUR (environ 18 milliards de F CFA) obtenu du 9ème fonds européen de développement (FED), devait alors avoir une orientation d'appui budgétaire aux populations à risque, comme le stipule l'objectif général même du programme qui est de « *fournir un revenu et donc d'améliorer l'accès à l'alimentation pour les populations urbaines du grand Dakar et de Ziguinchor par des travaux à haute intensité de main d'œuvre (HIMO)* ». Pour ce faire, l'État du Sénégal a choisi d'orienter l'enveloppe financière dans le secteur des infrastructures routières et dans six (6) villes (Bargny, Dakar, Guediawaye, Pikine,

¹⁸ Programme d'Investissement Prioritaire, estimé à 2 222 903 572 F CFA

¹⁹ Contrat de ville 2007-2011, PRECOL/ADM

Ziguinchor et Rufisque), pour à la fois répondre à la carence de voirie urbaine et au sous-emploi, à travers les emplois temporaires que les travaux de constructions vont générer²⁰.

Ainsi, parmi les réalisations du PUHIMO dans la commune de Ziguinchor, nous pouvons citer l'axe en 2×2 voies allant du pont de *Lyndiane* à la route d'*Oussouye*, les 2×2 voies entre le Bd 54 m-carrefour de *Kandé*-cimetière mixte de *Goumel* (à côté du Rond-point Aline Sitoé Diatta), la rue pavée entre l'Avenue (Av) *Émile Badiane* et le marché de *Grand Dakar (Boucotte centre)*, le tronçon allant du village artisanal de Ziguinchor jusqu'au Bd 54 m ainsi que l'axe rond-point *Jean Paul 2*-stade *Pédro Gomis*-Rond-point *Aline Sitoé Diatta*. Dans ce même programme, ont aussi été réalisés, le tronçon rond-point *château d'eau (Néma)*-Mosquée *Dady Diouf* puis vers *Belfort* ouest, les rues pavées de *Boucotte centre* (secteur de *Yamatogne*), le tronçon Bd 54 m-croisement église de *Tiléne*, le tronçon allant de l'Av *Ibou Diallo (Korientas)*-l'Av *Émile Badiane* (direction mines et géologie/cité Police) à la route d'*Oussouye*, etc.

2.5.3. PERA (Programme d'entretien routier annuel)

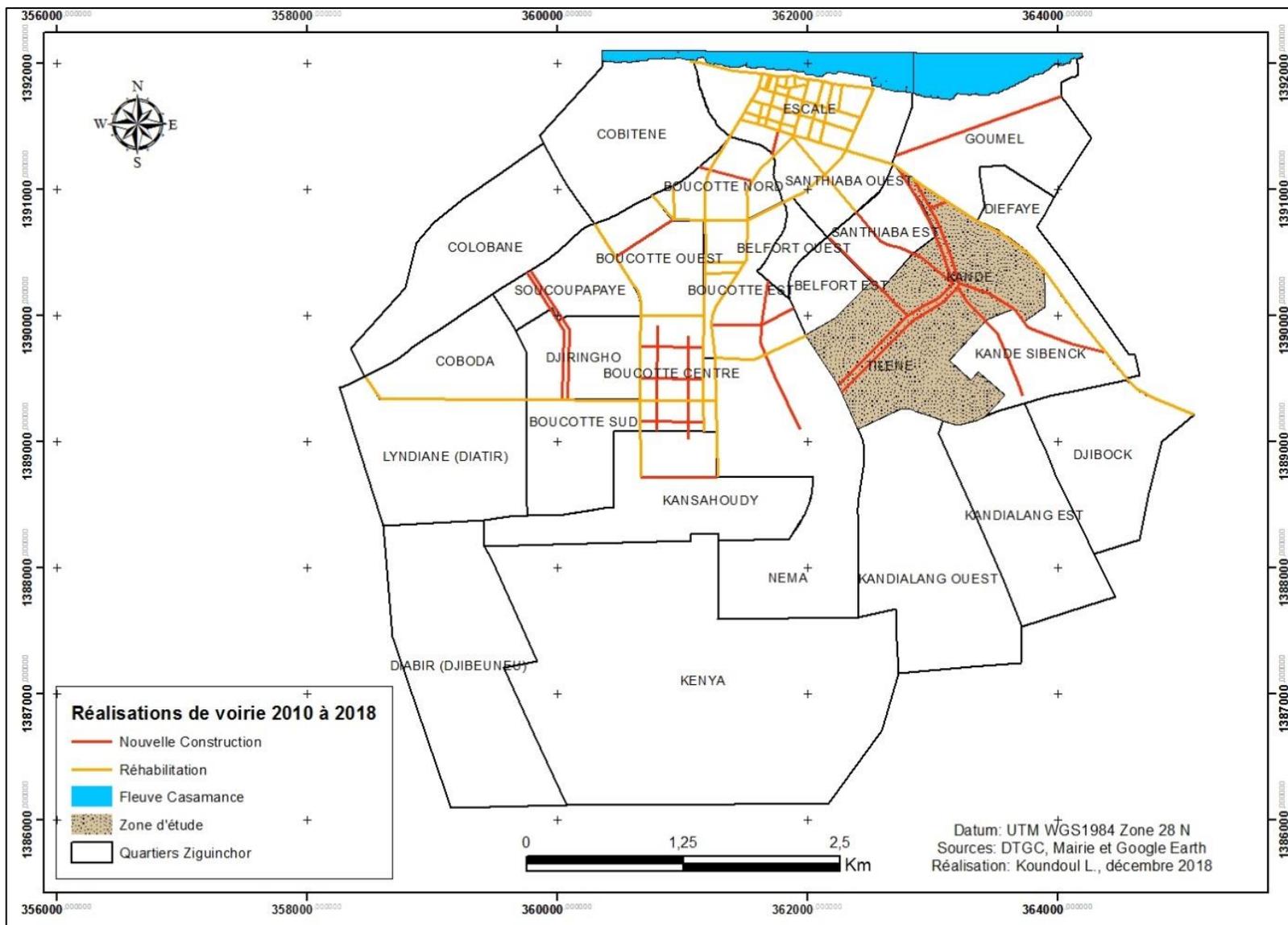
Pour ce qui est de ce programme de l'AGEROUTE, il est intervenu dans l'entretien et la réhabilitation de plusieurs grandes artères en état de délabrement entre 2011 et 2018. Entre autres axes réhabilités dans le cadre de ce programme, nous pouvons citer l'exemple de l'Av *Djignabo Basséne* (Aéroport-station total dite *Esso*), l'Av *Ibou Diallo* (Station *Esso*-Rond-point *Jean Paul 2*), l'Av *Émile Badiane* (*Rue Insa Ndiaye*-Rond-point *Bélal Ly-ancien Bac*/Hôtel *Kadiandoumagne*), la route de *Lyndiane*, récemment dénommée Av *Laye Diop Diatta*, l'Av *Mamadou Abdoulaye Sy* (CHRZ²¹-collège *Sakho*-Route d'*Oussouye*), Bd 54 m (entrée maison du Procureur à *Santhiaba*)-Rond-point *Jean Paul 2*, Alliance/*Comizone*-Bd 54 m, etc. Précisons aussi qu'au centre-ville, la quasi-totalité des rues refaites en bitume, en pavé ou en béton le sont dans le cadre de ce PERA. Néanmoins, avec le faible dimensionnement des canalisations, la stagnation des eaux de pluies y est jusque-là un problème majeur en hivernage.

Ainsi, avec ces différents programmes, les difficultés d'accès et de mobilité dans une bonne partie de la commune de Ziguinchor ont été sensiblement atténuées. Les périphéries est sont devenues plus ou moins rattachées à la ville. Le secteur de *Tiléne-Kandé* lui, a pu bénéficier d'une belle part de ces réalisations de voies du PRECOL et du PUHIMO. La justice sociale ou encore l'équité territoriale, sont mises en avant, au regard de l'enclavement et des problèmes

²⁰ Rapport PUHIMO Dakar et Ziguinchor, 2008

²¹ Centre hospitalier régional de Ziguinchor

d'accès qui frappaient cette partie de la ville de Ziguinchor et toute la périphérie est de façon générale. Le transport et la mobilité ont toujours été un souci majeur pour les populations dans cette zone à cause de l'absence ou de la mauvaise qualité des routes (ensablement et nids de poule, cahots). Les voies d'accès étaient presque toutes dans des états très peu carrossables. Les moyens de transport avaient à cet effet très peu de possibilités de desservir facilement la zone. Maintenant, la situation a beaucoup changé. Les mobilités urbaines trouvent leur réponse, avec tous les moyens de transport qui fréquentent la zone, sans grandes difficultés.



CARTE 3: RÉALISATIONS DE VOIRIE URBAINE DE 2010 À 2018 DANS LA COMMUNE DE ZIGUINCHOR

À côté de ces réalisations de voirie, il est important de noter que des ouvrages connexes ont aussi accompagné la plupart de ces programmes. Ces ouvrages sont relatifs, d'une part, à la réalisation de canalisation pour le drainage des eaux pluviales et aux usées ménagères, de passerelles et de voies piétonnes (trottoirs). La densification et l'extension du réseau d'éclairage public ont également concerné certains programmes de voirie à l'image du PRECOL, d'autre part. Ces différents ouvrages qui ont accompagné la réalisation d'infrastructures routières, ont permis de renforcer davantage le processus de viabilisation des quartiers bénéficiaires.

Au terme de ce chapitre sur les caractéristiques humaines, nous retenons, qu'avec le dynamisme des activités dans l'aire urbaine et le croît démographique, le besoin en transport et mobilité est de plus en plus important. Toutefois, avec les réalisations de voirie notées durant ces dernières années, une réponse assez satisfaisante pourrait être apportée à cette forte demande de transport dans la commune de Ziguinchor.

Conclusion partielle

En somme, de cette partie consacrée à la présentation de la zone d'étude, nous pouvons généralement retenir, que dans la commune de Ziguinchor, l'accessibilité des quartiers périphériques surtout, a longtemps été entravée par un mauvais état des routes. Cependant, avec les programmes de voirie dont la commune a bénéficié, des solutions sont en train d'être apportées. Les conditions de déplacement pourraient donc être considérablement facilitées dans toute la commune.

DEUXIÈME PARTIE :

INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE ET STRUCTURATION

Dans cette partie, composée de deux chapitres, il est question d'analyser le rôle de structuration et/ou de polarisation des infrastructures de transport sur la configuration spatiale des activités économiques et de service dans les zones desservies (chapitre III). La mobilité urbaine (chapitre IV), très essentielle au fonctionnement des villes et qui est fortement dépendante des infrastructures routières, est aussi mise en exergue.

CHAPITRE III : POLARISATION PÉRIPHÉRIQUE

Dans ce chapitre qui s'intéresse aux effets d'agglomération créés par la polarisation des activités, il est question de voir, dans quelle mesure un aménagement routier peut influencer sur l'organisation ou la répartition spatiale des activités (3.1.). L'étude s'intéresse aussi aux secteurs d'activité qui sont à l'origine de ce redéploiement spatial des activités (3.2.) dans ce secteur de *Tilène-Kandé*.

3.1. L'aménagement routier comme facteur de polarisation

Dans la description des phénomènes d'urbanisation, les faits de concentration constituent un important critère, pour les spécialistes des questions d'aménagement et d'urbanisme particulièrement. À côté de la taille démographique et la prédominance d'activités non agricoles (George *et al*, 2009 ; Merlin *et al*, 2009), la densification d'activités, correspondant à notre représentation du concept de « polarisation », semble faire l'unanimité auprès des chercheurs.

Dans la plupart des cas, la polarisation est le fruit d'une volonté politique, celle-là qui consiste à regrouper au niveau du centre, l'administration, les services, les industries et les commerces. Toutefois, elle peut, dans certains cas, être influencée par un aménagement structurant à l'image de la construction d'infrastructures de transport. Ces dernières, du fait de leur capacité à mieux structurer le territoire, exercent une certaine influence sur leur zone d'accueil, à même de remodeler l'organisation du paysage.

Les transports terrestres, qu'ils s'agissent de LGV, d'autoroute, de RN ou de RD voire de route urbaine, ont tous, l'avantage d'ouvrir et de rendre accessible des paysages fermés ou enclavés comme le signale Berne (2008). Ces infrastructures de transport influent beaucoup sur la configuration spatiale des activités, et ce, au-delà même des centres-villes. L'autoroute « *participe également à l'exurbanisation des activités des centres vers les périphéries dotées d'un diffuseur* » notifiât Faivre (2003).

Cet effet d'entraînement des infrastructures de transport sur la répartition et l'organisation des activités est caractérisé par Faivre (*ibid.*) sous l'expression de « *la polarisation périphérique* ». Dans cette étude, la polarisation est abordée et observée sous l'angle du changement paysager, à travers les installations et ouvertures d'activités de commerce ou autres, dans la zone de *Tilène-Kandé*, concomitantes à l'aménagement (pavage) de la route.

Dans le secteur de *Tilène-Kandé*, la polarisation en question est le résultat de la combinaison de deux principaux facteurs: les équipements marchands d'une part et la route d'autre part.

Les deux marchés de *Tiléne* et de *Kandé* permettaient depuis longtemps les échanges commerciaux dans la périphérie est de la commune. Les activités de commerce des quartiers environnants s'y orientent pour bon nombre. Les populations de *Tiléne*, *Kandé*, en plus de celles de *Kandé Sibenck*, de *Djibock*, de *Kandialang* est et ouest, voire de *Néma*, s'y rendent fréquemment pour le marché quotidien, le commerce ou pour des achats divers.

Le marché a été et pendant longtemps l'unique résidence pour toutes les activités commerciales de ces deux quartiers. Rappelons qu'avant la réalisation de la route, rares étaient les cas de localisation en dehors des aires de marché. Ces marchés polarisaient la quasi-totalité des activités commerciales qui s'exerçaient dans la zone. En effet, jusque vers les années 2005, beaucoup de ces activités de commerce se déroulaient dans les seules superficies bâties de ces deux marchés.

Depuis le pavage de la route, en 2010, le paysage immédiat à commencer à changer par là même. Les grands ravins et difficultés d'accessibilité, ont disparu du paysage et du vécu quotidien des populations de *Tiléne* et *Kandé*. La route, anciennement crevassée et qui n'incitait nullement à l'installation d'activités commerciales ou de service au niveau des parcelles qui ont pignon sur rue, attire maintenant et offre de nouvelles possibilités d'emplacement. Les propos de Tesson (2002) selon lesquels «*l'infrastructure autoroutière est plus naturellement un outil de polarisation* », peuvent être compris et acceptés dans ce sens.

Dans ce contexte, les besoins en espace d'activité se sont davantage accentués. Un nombre important de candidats se seraient présentés, sans compter ceux-là qui n'étaient pas très satisfaits de leur emplacement initial à l'intérieur des équipements marchands. L'effet d'entraînement de la route sur la diffusion ou encore l'extension des zones d'activités vers la route, est plus que remarquable. L'axe routier a eu un effet amplificateur sur la localisation ou les installations d'activités, à composante commerciale surtout.

Avec la route, maintenant, les espaces périphériques, accueillent çà et là des activités commerciales ou de corps de métier, dans ces deux quartiers. La recherche de plus de proximité avec la clientèle potentielle, a été un important critère de la localisation des commerces aux abords de la route. Cette clientèle potentielle est encore plus importante que par le passé. L'amélioration de la mobilité (passagers et automobilistes), avec la nouvelle accessibilité, a certainement rendu plus important le taux de fréquentation dans les deux quartiers.

Les infrastructures de transports occupent donc une place assez importante dans l'organisation des activités. Elles augmentent les possibilités d'implantation d'activités commerciales,

artisanales, de service. Ces infrastructures de transport sont aussi à la base des économies d'échelle. « *L'autoroute participe à la nouvelle spatialisation des activités sur le territoire au même titre que d'autres processus* » avançait Faivre (2003). Dans la même logique, Puga (2002), cité par Oulmakki (2015) rapportait que « *la présence des infrastructures de transport a une influence sur le choix de localisation de l'activité dans une région et /ou pays* ».

À une échelle locale ou sub-locale, l'observation des choix de localisation des activités (informelles pour bon nombre), révèle aussi une certaine recherche de proximité avec les grandes artères. À *Tiléne*, les activités commerciales par exemple, qui ne s'étaient cantonnées que dans les limites du marché, sont en train d'occuper de plus en plus d'espace en dehors de celui-ci et de préférence aux abords de la route. Pain (1984) nous disait à cet effet, que « *les activités socioéconomiques s'ordonnent en fonction d'axes et de pôles préférentiels* », suite à une pareille observation à Kinshasa.

À propos de l'installation des activités, nous pouvons retenir qu'elle s'est faite progressivement, depuis la création des aires de marché, avec une nouvelle dynamique depuis l'avènement de la route. Toutefois, les installations qui ont pignon sur rue, sont quasiment toutes ouvertes après la réalisation de l'axe routier. L'installation « post-route » de l'essentiel des commerces et corps de métier, de part et d'autre de la voie, révèle l'impact de l'aménagement routier sur le renforcement de la concentration d'activités dans ces quartiers de *Tiléne* et *Kandé*.

Certainement contrainte par l'absence de possibilité d'extension au niveau des marchés, cette polarisation périphérique reste non moins avantageuse pour les activités. L'ouverture sur la voie et la meilleure visibilité, auxquelles s'ajoutent le flux de fréquentation, constituent autant d'atouts pour ces nouveaux emplacements périphériques. L'expression de Steck (2006) « *la rue, une ressource pour l'informel* » illustre cette situation, à bien des égards. Dans le cadre de la recherche globale des effets des infrastructures de transport, Offner (1993) quant à lui, se prononçait là-dessus, en préférant l'expression « opportunités » à celui d' « effets structurants », qu'il considère comme un mythe.

Ainsi, parmi les acteurs enquêtés, l'écrasante majorité (84 %) déclare avoir installé l'activité en exercice après la construction de la route. Cette forte proportion d'acteurs s'étant installés dans le secteur à la suite de la construction de la route, peut s'expliquer par l'attrait qu'exerce cette infrastructure routière sur les activités. Cet axe routier a été une condition très importante de la localisation de beaucoup d'activités dans ces deux quartiers. Avant la route, rappelons qu'aucun autre enjeu ou facteur n'avait pu provoquer, ou du moins réunir, les conditions du déploiement

en nombre d'activités commerciales ou de service en dehors des deux aires de marché du secteur.

La prise en compte du facteur transport dans les installations d'activités dans les quartiers de *Tilène* et de *Kandé*, pourrait être une tendance plus générale. En effet, il existe une forte corrélation entre transport et organisation spatiale d'activités, partout où les conditions d'une bonne desserte sont assurées.

Dans son étude des transformations spatiales induites par le TGV, par exemple, Plassard (1988) a observé un certain attrait de l'ouvrage de transport ayant conduit à la délocalisation d'activités. Il fait état d'un déplacement d'activités de restauration et d'hôtellerie vers la nouvelle gare TGV à Paris et à Lyon, suite à la mise en ligne du TGV. L'accessibilité et la recherche de plus de proximité avec la demande sont selon lui les facteurs principaux du choix de la délocalisation de ces activités vers la gare. Aussi, « *le phénomène TGV* » comme il le surnomme, a également favorisé l'aménagement des quartiers de gare et influencé sur la demande immobilière dans les villes desservies.

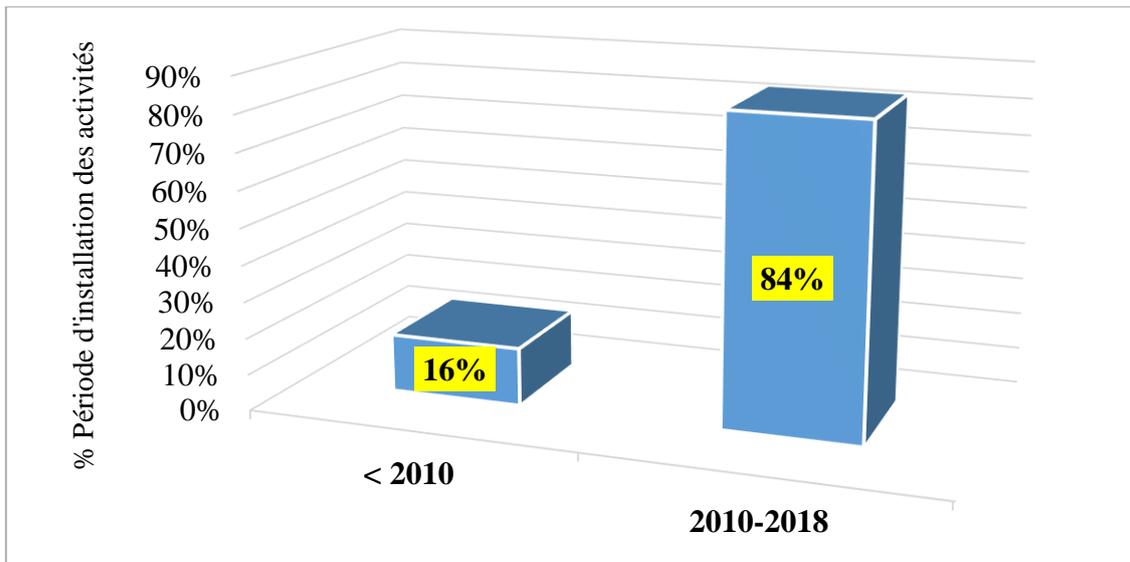
Faivre (2003) lui, dans son étude des autoroutes, remarque beaucoup de cas de localisation ou de relocalisation d'activités, cherchant à gagner plus de proximité avec l'infrastructure. Il observe, de 1980 à 2000, sur l'A36 (en France entre Mulhouse et Beaune), une évolution de PME/PMI²² à hauteur de 11,24 % et 3,30 % sur les territoires situés entre 0-5 Km et 5-10 Km, successivement.

Le travail de Faivre (*ibid.*), traduit l'importance des effets dans les espaces beaucoup plus proches des infrastructures de transport. Des espaces les plus proches aux plus lointains, l'attrait des équipements de transport se fait ressentir de moins en moins sur le façonnement des paysages. Dans notre champ d'observation (secteur de *Tilène-Kandé*), ce sont les proximités immédiates qui sont surtout frappées par cette polarisation périphérique.

De ces résultats de Faivre (*ibid.*), nous pouvons aussi voir que les faits de polarisation et de réorganisation spatiale liés aux transports, sont des processus qui s'inscrivent dans la durée, comme signalé également par Joignaux *et al* (2004). La réfutation de l'hypothèse des « effets automatiques » voire des « effets structurants » par beaucoup de chercheurs serait même liée à la durée de réalisation des effets induits (Bavoux *et al*, 2011 ; Richer *et al*, 2010).

²² Petites et moyennes entreprises/Petites et moyennes industries

Quant à la période d'avant la mise en œuvre de la route, nous pouvons retenir que les localisations d'activités étaient peu nombreuses, dans le paysage global des deux quartiers. Les acteurs qui s'étaient installés à une telle période (avant 2010), ne représentent que de 16 % du total des enquêtés. Le faible taux de localisation durant cette période, peut trouver son explication dans les difficultés d'accès dont le secteur était jadis confronté. Ce contexte d'avant la construction de la route, était très peu favorable à l'éclosion d'activités de commerce, au-delà des aires de marché, lieux prédéterminés pour l'exercice de telles activités.



GRAPHIQUE 3 : DE LA DATE D'INSTALLATION DES ACTIVITÉS. (SOURCE : ENQUÊTES KOUNDOUL, 2018).

Toutefois, il serait important de noter que l'incendie qui est survenu, durant la nuit du 10 au 11 août 2018 au niveau du marché de *Tiléne*²³, n'a pas ralenti cette polarisation périphérique qui est en train de se profiler dans ce secteur. Cet événement malheureux aurait même amplifié la polarisation d'activités. En effet, après le sinistre, certains commerçants impactés ont très rapidement cherché des locaux aux alentours, où s'installer en attendant la reconstruction du marché. L'autre conséquence de cet incendie est qu'il a occasionné une occupation encore plus importante de la voie publique. Les trottoirs et la canalisation centrale sont devenus pour d'autres sinistrés, les lieux de commerces improvisés.

La reconstruction du marché qui est prévu dans la phase 2 du programme d'urgence et de développement communautaire (PUDC) et pour un montant de 1,5 milliard²⁴, ne manquerait certainement pas de donner une autre ampleur à la zone de commerce. Le qualificatif de

²³ Agence de Presse Sénégalaise (www.aps.sn), [Consultation le 22 octobre 2018]

²⁴ Agence de Presse Sénégalaise (www.aps.sn), [Consultation le 22 octobre 2018]

« marché sous régional » que lui donnent déjà les autorités donne une idée de l'envergure qu'il pourrait avoir.

3.2. De la typologie des activités polarisant

Les activités qui sont en train de caractériser cette polarisation dans la zone de *Tiléne-Kandé* sont essentiellement du secteur informel. Elles sont de nature diverses. Mais, nous pouvons globalement retenir qu'elles concernent des activités de commerce, d'artisanat ou de service.

Comme remarquées à travers le paysage, les activités commerciales sont, parmi toutes les activités qui se pratiquent dans le secteur, celles qui sont les plus foisonnantes. Elles prédominent sur toutes les autres. L'essentiel des acteurs (64 %) qui exercent dans le quartier, pratique le commerce comme activité. Les activités de commerce concernent également les « multiservices » et services de transferts d'argent s'exerçant seuls ou combinés à une autre activité commerciale.

L'extension et la densification des activités commerciales dans la zone, se sont traduites par l'ouverture de nouveaux magasins, de quincailleries, de boutiques d'alimentation ainsi que d'autres activités. La friperie en étalage sur la voie publique ou en boutique, les magasins de cosmétiques, d'habillement et de vente de matériels électroniques, sont entre autres des activités de commerces qui commencent à conquérir le paysage au niveau des deux quartiers. À *Tiléne* par exemple, depuis l'entrée au niveau du centre culturel, les emplacements commerciaux s'enchainent de part et d'autre de l'axe routier, sur une distance d'environ 400 m qui sépare le marché du Bd 54 m, et au-delà du marché jusqu'au rond-point *Banéto*.

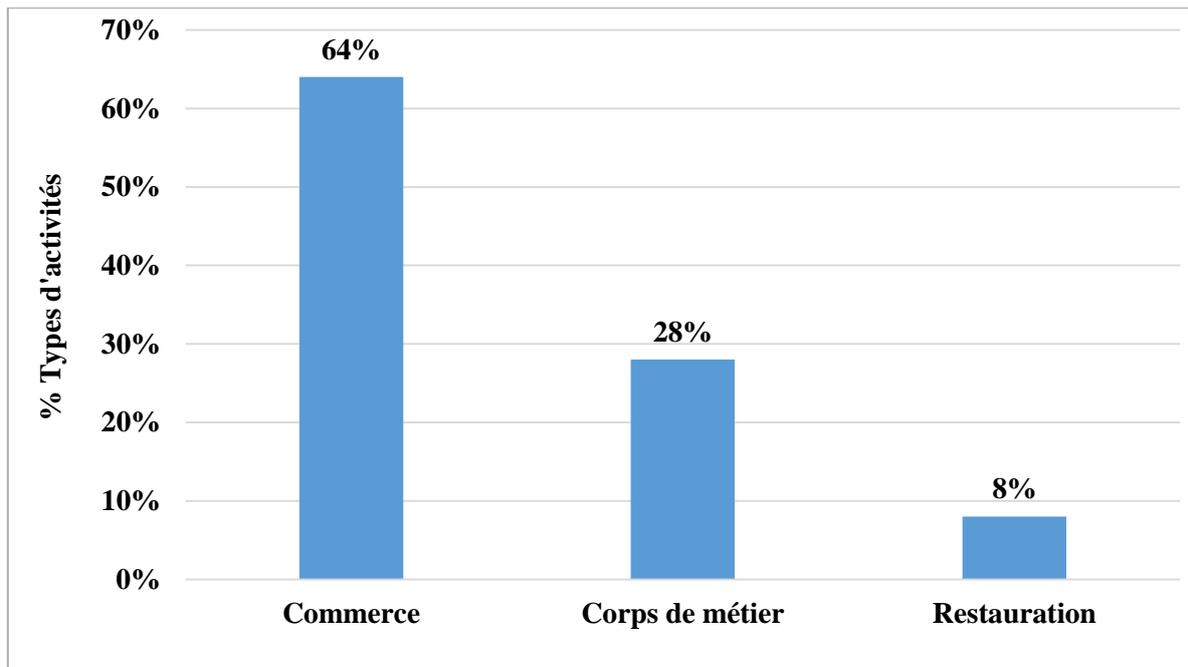


PHOTOGRAPHIE 2: LA FLORAISON DES ACTIVITÉS DE COMMERCE À TILÉNE ET KANDÉ. (DATE DE PRISE : AOÛT 2018)

Toutefois, il serait important de noter que dans ces différentes activités commerciales, c'est le commerce de détails que pratiquent beaucoup d'acteurs dans le secteur. Les « détaillants » sont les plus nombreux parmi les différentes catégories commerciales identifiées. Les autres que sont les grossistes et demi-grossistes ne sont qu'en très petit nombre.

À côté de ces activités de commerce, d'autres activités liées aux différents corps de métier participent également à la polarisation dans ces quartiers de *Tiléne* et de *Kandé*. D'un taux de 28 %, ces activités se rapportent globalement aux ateliers de menuiseries, de mécanicien, des coutures, etc. Cette polarisation par les activités est aussi remarquée par Faye (2013), dans son mémoire où il étudie les impacts de l'autoroute à péage, en constatant que « *sur le tronçon Guinaw Rail-Mbao se développent une foison de petits métiers (mécaniciens, menuisiers, commerce informel, artisans)* ».

Des restaurants, certes en petit nombre (8 %), font aussi partie de cette polarisation par les activités. Comme c'est le cas autour de tout foyer polarisé par les activités de commerce et autres, ces petits restaurants se sont aussi érigés pour faire de petites affaires. En leur qualité d'activité connexe, ces activités de restauration servent à quelques femmes d'occupation et de gagne-pain.



GRAPHIQUE 4 : TYPOLOGIE DES ACTIVITÉS POLARISANT. (SOURCE : ENQUÊTES KOUNDOL, 2018).

L'importance qu'ont prise les activités de commerce dans la zone de *Tiléne* particulièrement, peut aussi être perçue à travers l'attrait de la clientèle guinéenne qui, de plus en plus, fréquente les commerces et services implantés dans ce secteur. En effet, les grossistes et demi-grossistes de produits cosmétiques et d'habillement surtout, se positionnent depuis quelques années comme des espaces marchands privilégiés d'approvisionnement pour les femmes de la Guinée Bissau, revendeuses pour bon nombre.

Cette situation a commencé, d'ores et déjà, à créer une « concurrence » entre la zone commerciale de *Tiléne* et celle de *Boucotte*, où presque tous les achats de cette clientèle se faisaient. De plus en plus, cette clientèle guinéenne (en provenance de la Guinée Bissau), préfère effectuer facilement ses achats dans le secteur de *Tiléne*, relativement plus proche. Le nombre important de femmes déposées au niveau du centre culturel, tous les jours presque, par les voitures assurant la navette entre Ziguinchor-Bissau, est un indicateur assez révélateur de la fréquentation de cette clientèle à *Tiléne*.

Quelques sources nous auraient même affirmé que c'est avec la route et l'installation progressive des commerces que les achats de la clientèle guinéenne se seraient réorientés, en partie, vers ce secteur de *Tiléne*. La perception des aménageurs selon laquelle le TGV serait un « avantage qui "fera la différence" » et qu'il « contribuera à une égalisation des chances au regard de pôles traditionnellement plus attractifs » (Plassard *et al*, 1986), pourrait mieux traduire la place qu'est en train de prendre l'activité de commerce dans le quartier de *Tiléne*.

Pour mieux capter et fidéliser la clientèle locale et guinéenne, les nouveaux commerces installés, s'efforcent à « *offrir toutes les gammes de produits habituellement recherchées vers les autres équipements marchands* » nous dit un commerçant à *Tiléne*. Beaucoup d'acteurs même, penseraient que la demande de la clientèle du quartier et ses environs, se serait fortement réduite vers le marché de *Boucotte* ou le centre-ville.

En conclusion de ce chapitre, nous pouvons retenir que l'avènement de la voirie dans ce secteur de *Tiléne* et de *Kandé* a eu un effet d'entraînement sur la polarisation par les activités économiques et de service. À travers les nombreuses localisations, le secteur est en train de connaître de plus en plus une concentration d'activités commerciales et de corps de métier, surtout. Ces dernières années, l'attrait de l'axe routier sur les activités s'est également traduit par une extension de la zone de commerce, créant ainsi un phénomène d'exurbanisation.

CHAPITRE IV : MOBILITÉ URBAINE

Dans ce chapitre consacré à l'étude de la mobilité urbaine, il est question de faire un focus sur l'apport des transports dans l'intégration des quartiers périphériques (4.1.). Comme pour toute étude de mobilité, il y est fait état des équipements de transport et des motifs de déplacement (4.2.). L'impact des nouveaux programmes de voirie (4.3.), y est aussi abordé.

4.1. De la ségrégation à l'intégration par les transports

Depuis 2010, date à laquelle l'exécution du programme de voirie a commencé dans la commune de Ziguinchor, le secteur du transport urbain commençait à connaître une mue. Ce changement, dans le secteur est parti de la construction et de la réhabilitation de plusieurs tronçons de route à fort état de délabrement, aussi bien dans le centre-ville que dans les quartiers centraux et périphériques. Ces réalisations, passant par le bitumage, le pavage ou par le bétonnage ont ainsi posé les jalons, de ce que nous pouvons caractériser, de « facilité de mobilité » à l'échelle intra-muros et au-delà même.

Pour rappel, avant cette année et même quelques années après, le transport urbain constituait une problématique majeure dans la commune. Concernant le secteur du transport en commun, il n'était fait globalement que de trois circuits (Dasyuva, 2010). Le premier et le plus fonctionnel, partait de *Lyndiane, Djirigho, Grand-Dakar (Boucotte-centre)* pour se rendre vers le marché de *Boucotte* (par l'avenue *Émile Badiane* à l'aller et par l'avenue *Djignabo* au retour), puis à *Escale* et *Santhiaba*. Le point de départ des flux était *Lyndiane, Grand-Dakar* et vers les HLM *Néma*, alors que *Boucotte* et le centre-ville étaient les principales destinations.

Le centre-ville, jusque-là, était le centre administratif et le siège de plusieurs services. Le cas de *Boucotte* est surtout lié au *marché Saint-Maure*, le plus grand d'ailleurs de toute la commune. Le poids commercial de ce secteur de *Boucotte* influencerait beaucoup les besoins de déplacements dans la commune et ferait même de lui le second pôle de la ville de Ziguinchor, après le centre-ville (Ndiaye, 2012). Les deux autres circuits, moins dynamiques et temporaires, circulaient entre *Colobane* et le marché *Escale* (matin seulement) et vers l'université (année scolaire) (Dasyuva, *op. cit.*).

Les cars, communément appelés, « *Ndiaga-ndiaye* », étaient l'unique moyen de transport qui s'assuraient de ce transport en commun. Le principal circuit, qui partait de l'ouest, du centre, puis le nord, de la ville, dans un sens ou un autre, ne permettait la satisfaction des besoins de déplacement et avec plus d'accessibilité (géographique et financière), que de quelques

populations de Ziguinchor. Beaucoup de quartiers étaient ainsi laissés en rade par ce système de transport en commun, comme l'a signalé Dasylyva, (2010).

La vétusté du réseau routier et l'absence d'aménagement, étaient certainement les principaux fléaux de l'extension et de la diversification des circuits de transport dans toute la commune. C'est ce genre de constat qu'a fait Dasylyva (*ibid.*), en parlant du caractère archaïque, de vétusté du parc automobile et de délabrement de la voirie, comme étant les problèmes qui gangrénéaient le secteur du transport urbain, à Ziguinchor.

Dans les autres quartiers de la ville, un peu plus éloignés de l'itinéraire des *Ndiaga-ndiaye*, les besoins en transport sont quasiment assurés par les taxis. Pour se déplacer donc, les populations de ces quartiers éprouvaient d'énormes difficultés, liées à l'obtention d'un taxi, mais aussi et surtout des coûts plus chers que pour les cars, qu'elles étaient obligées de supporter, et ce, bon gré, mal gré. Des *clando*, se mêlaient également à l'offre comme entre *Boucotte* et *Djibock*, *Tiléne-Kandé* et vers l'université (Ndiaye, 2012), où ils continuent toujours de circuler.

À une période très récente, un autre moyen de transport, très spécial, est venu se joindre aux cars urbains, taxis et *clando*, dans l'offre en transport à Ziguinchor. Il s'agit des motos-taxis, appelés « *Jakarta* ». Leur spécialité se justifie d'abord par leur capacité à aller à toutes les destinations, même dans les quartiers très inaccessibles. Leur nombre, sans cesse croissant, du fait de l'importance des jeunes les ayant choisis comme moyen d'activité, avec la rareté de l'emploi, en constitue une autre. Leur statut de concurrents illégaux pour les autres moyens de transport, est également une des caractéristiques de ces *Jakarta*.

Ainsi, 5 ans après l'entame du revêtement du réseau de voirie dans la commune, le secteur du transport en commun a connu une réelle transition, avec le renouvellement du parc automobile, pour les cars urbains notamment. Il s'est fait sur la base d'un programme du CETUD et le collectif des transporteurs, qui s'est érigé en GIE²⁵, dénommé SOTRAZIG²⁶, pour remplacer les cars en bus TATA, plus adéquats, plus confortables et plus sécurés. À cet effet, 24 nouveaux minibus sont livrés aux transporteurs en mars 2015. Avec leur mise en circulation, les cars ont été obligés de quitter le secteur du transport en commun dans le périmètre urbain. À ce jour le transport en commun compte 51 bus, répartis en 9 lignes intra et extra-communales.

Dans ce nouveau contexte, d'organisation du sous-secteur du transport en commun, une nouvelle configuration s'est dessinée. L'offre s'est diversifiée, à travers la desserte de nombre

²⁵ Groupement d'Intérêt Économique

²⁶ Société de Transport de Ziguinchor

de quartiers et avec une pluralité de circuits de bus TATA dans presque toute la ville. Les déplacements, mêmes des quartiers périphériques vers le centre-ville, sont maintenant allégés, par la disponibilité de plusieurs moyens de transport à la fois et donc la possibilité de choisir, sans obligation, un moyen de transport au détriment d'un autre.

Ainsi, avec la levée de la contrainte liée à l'inaccessibilité et ses corollaires, les déplacements de tous genres et en toutes directions, se manifestent beaucoup plus maintenant, alors qu'une certaine carence ou contrainte les caractérisait. Cet argument de Kaufmann et Barbey (2004) selon lequel « *la mobilité donne à l'individu une liberté d'établir des contacts souhaités sans entraves spatiales ou temporelles, de tisser des réseaux sociaux, de saisir des opportunités de toutes sortes* » peut traduire, entre autres, des avantages que les populations pourraient saisir de cette évolution dans le secteur des transports dans la commune.

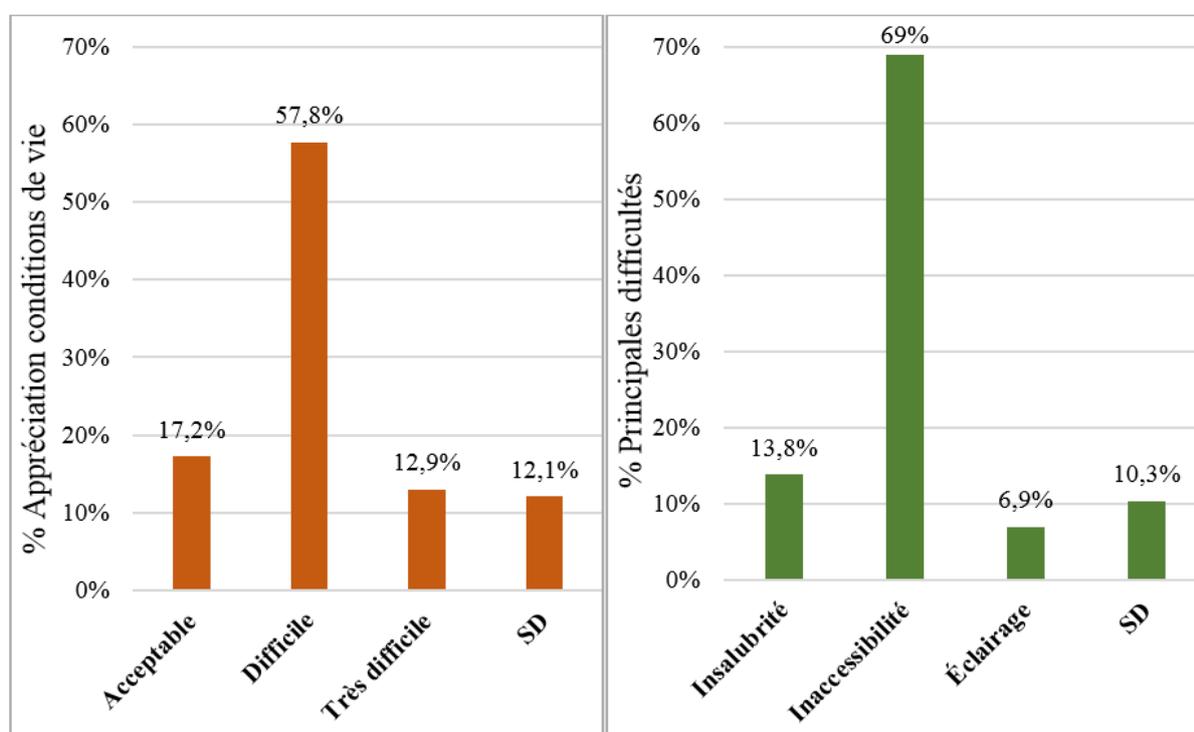
Dans les quartiers de *Tiléne* et de *Kandé*, qui nous intéressent spécifiquement, cette nouvelle configuration du secteur du transport, encouragée par la réalisation d'infrastructures routières, a été un lourd fardeau de moins dans le vécu quotidien des populations. Au même titre que leur voisin de *Kandé Sibenck*, *Kandialang* est et ouest et *Djibock*, les populations de *Tiléne* et de *Kandé* se sont soulagées d'une difficulté de longue date à laquelle elles se sont longtemps confrontées. Avec l'enclavement et l'inaccessibilité, précédemment notés, les populations disent, éprouver d'énormes contraintes de mobilité, rendant la vie dans le quartier un peu difficile.

Voulant avoir un aperçu de leurs conditions de vie avant les aménagements routiers dans le secteur, nous nous sommes retrouvé avec des appréciations généralement négatives, de la part des populations. Parmi tous les enquêtés ayant résidé dans les deux quartiers, durant la période antérieure au pavage de la route (116 des enquêtés), seules 17,2 % ont avoué avoir une condition de vie relativement acceptable. Toutes les autres réponses, rapportent des conditions de vie difficiles (57,8 %) voire très difficiles (12,9 %), à cette période.

Pour beaucoup de ces populations, la difficulté du vécu était surtout liée à l'inaccessibilité. En effet, pour se déplacer en ville ou vers les autres quartiers, sortir sur le Bd 54 m, était un minimum d'effort à supporter, du fait que les taxis acceptaient rarement d'accéder à l'intérieur de ces quartiers de *Tiléne* et de *Kandé*, à cause de l'état crevassé de la route. À l'inverse, pour le chemin du retour, accepter d'être déposé au niveau de ce boulevard, malgré des tarifs quelquefois additionnels, était une des conditions d'avoir un taxi et le plus facilement, nous disent les populations. Ces entraves liées à la mobilité, étaient encore plus accentuées en

hivernage, où l'intensité du ravinement, décourage davantage l'accès des moyens de transport, dans le secteur.

Parmi les principales difficultés donc, c'est celle liée à l'inaccessibilité qui était la plus contraignante, pour les populations. Elle a été évoquée par 69 % des 116 ménages installés bien avant le pavage, comme souci majeur qui sévissait dans les deux quartiers. Toujours, en rapport avec l'aménagement ou la viabilisation de la zone, le manque d'éclairage public (6,9 % des réponses) et l'insalubrité (non ramassage des ordures ménagères) (13,8 %) ne manquaient pas aussi de poser aux populations quelques entraves. Mais, il est certain, que le problème de l'inaccessibilité était de loin le plus prégnant.

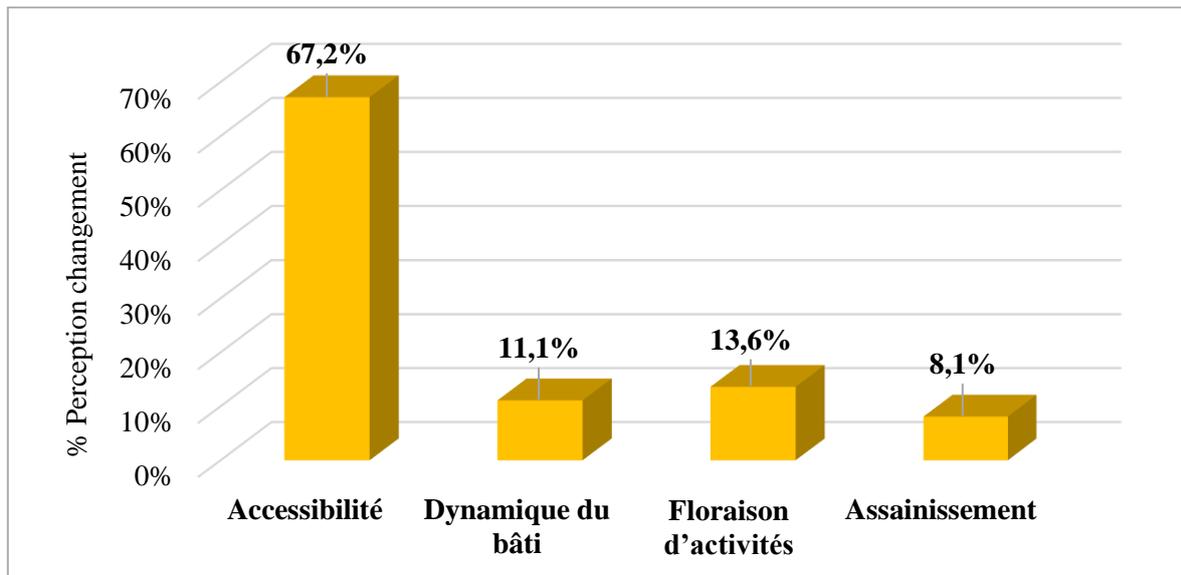


GRAPHIQUE 5 : PERCEPTION PAR LES POPULATIONS DES CONDITIONS DE VIE ET PRINCIPALES DIFFICULTÉS AVANT LA ROUTE.

(SOURCE : ENQUÊTES KOUNDOL, 2018).

Actuellement, beaucoup de progrès ont été notés en matière d'accessibilité et de mobilité à *Tiléne* ainsi qu'à *Kandé*. Le refus catégorique des taxis, d'accéder à l'intérieur des quartiers, ne constitue qu'un vieux souvenir. Ils accèdent plus facilement d'ailleurs le quartier maintenant. Avec la desserte par les taxis, les *Jakarta* en plus de celle des bus TATA, les demandes en transport à *Tiléne* et *Kandé* et de l'essentiel de la périphérie est ont connu une meilleure satisfaction.

Le sentiment de soulagement des populations, face aux difficultés de déplacement d'alors, est encore plus perceptible, que l'essentiel des populations (67,2 %) pensent que c'est l'accessibilité qui constitue la principale caractéristique du changement qu'a connu la zone, après les aménagements routiers. En effet, à côté de la floraison d'activités commerciales, la dynamique du secteur du bâti, les améliorations en termes d'assainissement, l'accessibilité est de loin, selon les populations de *Tiléne* et *Kandé*, le progrès le plus noté dans le secteur.



GRAPHIQUE 6 : PERCEPTION DU CHANGEMENT À TILÉNE-KANDÉ DEPUIS LA ROUTE. (SOURCE : ENQUÊTES KOUNDOUL, 2018).

Le changement, le plus perceptible ou ressenti est l'accessibilité améliorée, citée par (67,2 % des ménages interrogés). Cette perception se justifie par la meilleure intégration à la ville dont les quartiers de *Tiléne* et *Kandé* ont bénéficié ces dernières années, après de longues années d'exclusion aux moyens de transports à cause principalement de l'état défectueux des voies qui desservaient ces quartiers. Rappelons qu'il était difficile pour les populations de ce secteur d'avoir accès aux moyens de transports. Les fonctions urbaines élémentaires étaient par conséquent difficilement accessibles, et ce, pour nombre de quartiers périphériques. Maintenant, avec la réalisation de certains axes routiers²⁷ desservant ces quartiers de la périphérie est et les connectant aux grands axes de l'aire communale (Bd 54 m et RN 6), il est plus facile, pour les populations de toute cette zone, d'effectuer un déplacement, vers le centre-ville, *Boucotte* ou vers les autres quartiers.

²⁷ 2x2 voies Bd 54 m-carrefour *Banéto*, 2x2 voies cimetière mixte (à côté rond-point Aline Sitoé Diatta-carrefour *Banéto*, Maison du procureur (Bd 54 m)-carrefour *Banéto*, carrefour *Banéto*-Haute tension et carrefour *Banéto*-Hôtel diola (RN 6).

Par rapport à cette dotation même en infrastructures routières et la liaison entre les quartiers qui pourrait surtout en résulter, Bazin *et al* (2006), disent, en parlant de la LGV, qu'« *elle tient à la capacité à concilier diversité des territoires et réduction des inégalités entre citoyens liées à l'espace. Elle postule nécessairement une action correctrice de la part des pouvoirs publics* ». Les autorités municipales donc, si l'on en croit à ces auteurs, peuvent se féliciter d'avoir mieux retissé les relations entre les quartiers (centraux et périphériques) et d'assurer davantage l'« intégrité territoriale » au niveau communal.

Aussi, cette perception du changement, en faveur surtout de l'accessibilité, rejoint en partie les propos de Bazin *et al* (*ibid.*), selon lesquels « *les effets positifs (de la LGV) sont essentiellement des effets liés à l'amélioration de l'accessibilité et à la modification de l'image des territoires desservis* ». Berne (2008) vient reconforter leur propos en avançant qu'« *autoroutes et trains à grande vitesse modifient de façon perceptible les modes de vie, les paysages, l'organisation de l'espace... Il s'ensuit, en termes de mobilités* ». Selon ces différents auteurs et comme rapportées par les populations de *Tiléne* et *Kandé*, l'accessibilité et la mobilité, en leur qualité de tout premier effet attendu d'une réalisation d'infrastructure de transport (Plassard, 1988), s'avèrent positifs dans cette partie de la ville.

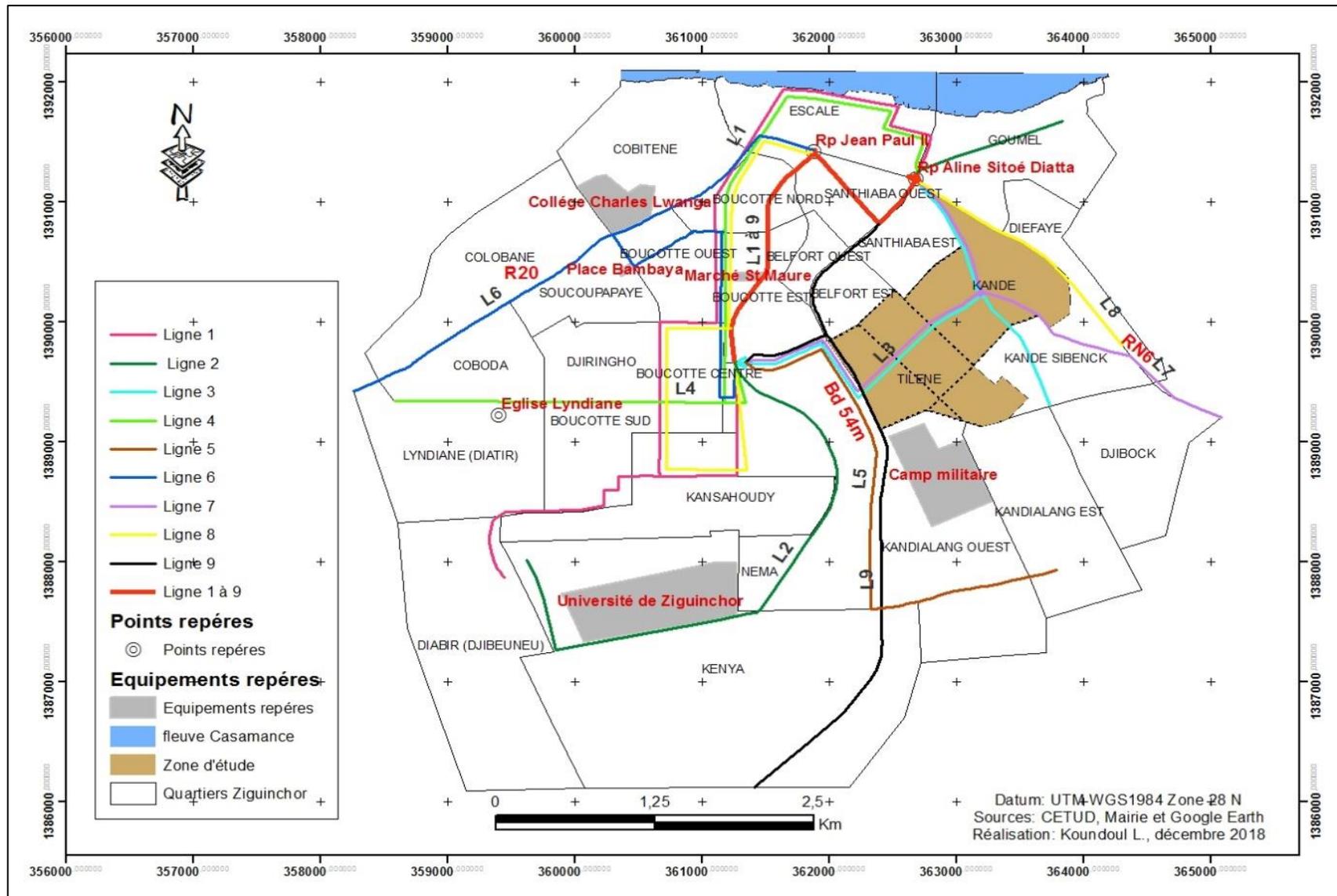
4.2. Des moyens et des motifs de déplacements

4.2.1. Des moyens de déplacements

Dans la commune de Ziguinchor, ce sont, des bus TATA (transport en commun), des Taxis, des motos-taxis ou *Jakarta* et des *clando* (taxis non règlementaires), qui assurent globalement les besoins de déplacement des populations. Des moyens de déplacement personnels, tels que la voiture personnelle ou de service, la moto (non pas à usage de taxi), le vélo, font également partie des moyens de transport utilisés par les populations, mais notre analyse ne les a pas considérés.

Le choix d'un moyen de transport peut se justifier par divers critères, dont, le coût ou tarif, la rapidité ou encore la disponibilité, entre autres. Dans la zone de *Tiléne* et de *Kandé*, nous pouvons retenir, comme dans beaucoup de quartiers de la commune, que les déplacements des populations s'effectuent essentiellement par le biais des bus TATA, des taxis, des *Jakarta* et *clando*. La disponibilité et la multitude des moyens de transport presque dans toute l'aire communale, donnent la possibilité aux populations de faire leur choix, en fonction certainement des critères avancés ci-haut.

Le diagnostic des moyens de transport utilisés, révèle que c'est par les transports en commun, que les populations satisfont majoritairement leur besoin de déplacement dans la commune de Ziguinchor. Bien qu'arrivés en dernier lieu (2015), les bus TATA, assurent maintenant, une part assez importante des besoins de déplacement. Les quartiers de l'est, de l'ouest, du nord, du sud et du centre, sont tous desservis par les bus TATA. La desserte jusqu'à l'intérieur des quartiers de *Diabir* (Lignes 1 et 2) et *Kandialang* (Ligne 5), par des pistes non encore aménagées, peut être un exemple assez patent de cette couverture des transports en commun dans la commune. Contrairement aux propos de Bavoux *et al* (2011), selon lesquels « *la desserte par les transports collectifs, souvent inadaptée, est en constant décalage avec le rythme de la croissance urbaine* », le transport en commun dans la ville de Ziguinchor parvient de plus en plus à offrir une couverture assez satisfaisante de la quasi-totalité des quartiers, même périphériques ou excentrés.



CARTE 4: PLAN DE CIRCULATION DES BUS TATA À ZIGUINCHOR

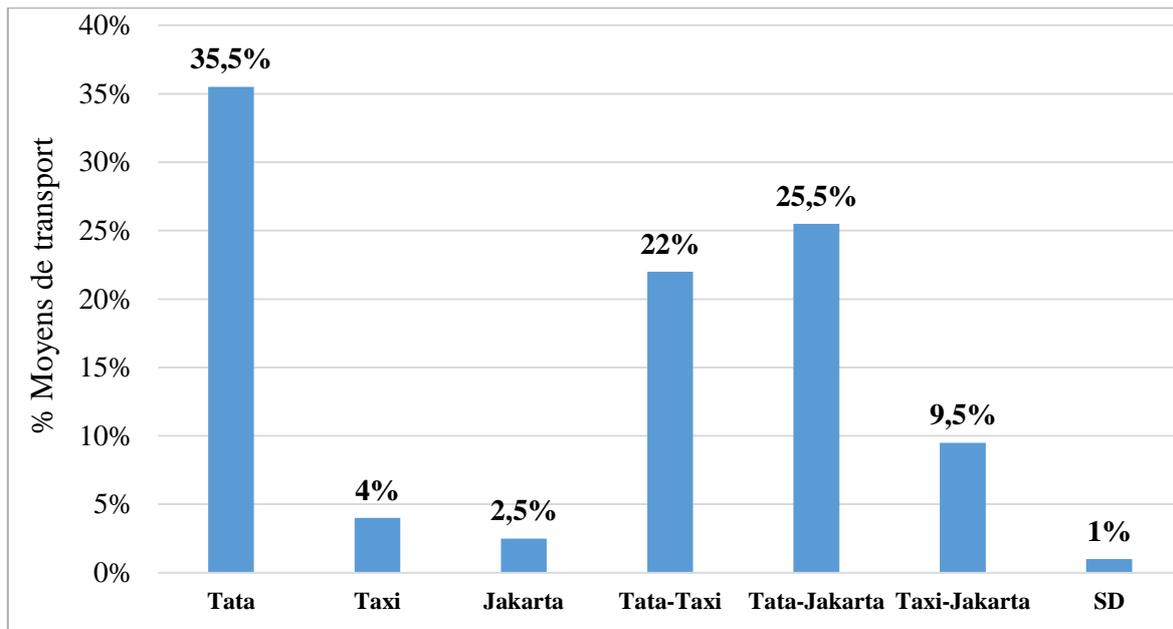
À *Tiléne* et *Kandé*, nos enquêtes nous ont ainsi révélé, que parmi tous les moyens de transport sillonnant la zone, les bus TATA sont ceux qui sont les plus utilisés par les populations, et ce, exclusivement ou alliés parfois aux taxis ou *Jakarta*. Si nous nous limitons qu'à ceux-là qui n'utilisent qu'un seul moyen de transport, nous verrons que les TATA viennent largement en première position avec 35,5 % des déplacements qu'ils parviennent à assurer à eux seuls. Les déplacements exclusifs par les taxis (4 %) et par les *Jakarta* (2,5 %), sont très rares parmi les populations.

Le renouvellement du parc automobile et l'organisation du secteur peuvent justifier le plus le choix porté sur les bus TATA. Le coût, très accessible du trajet (100 F CFA) dans tout le périmètre communal, est sans doute un autre critère de taille, pouvant justifier le nombre de population se déplaçant en TATA. Certainement, c'est ce tarif, à la portée du plus grand nombre, qui vaut au secteur des transports en commun, le qualificatif de « *service public, en raison de son caractère social et des économies externes qu'il induit, et ce, quel que soit son mode de gestion* » (Bonnamour, Barbier, Pradeilles, Garcia-Oriol et Tall, 1991).

La faible représentation des populations qui se déplacent exclusivement par taxi ou par *Jakarta*, peut trouver son explication, dans le fait que ces deux moyens de transport soient utilisés qu'exceptionnellement. En effet, c'est en cas de contrainte de temps ou d'urgence que les populations choisissent généralement de se déplacer en taxis ou par *Jakarta*, au détriment des TATA, dont les nombreux arrêts allongent parfois le temps de parcours.

Le coût moyen de la course de 300 F CFA en moto *Jakarta* et de 500 F CFA pour le taxi, peut être une autre contrainte limitant le nombre de population recourant à ces moyens de transport pour leurs déplacements. En effet, ces tarifs, certes abordables, ne sont pas à la portée de la majorité de la population, comparativement aux TATA, dont le tarif au trajet ne dépasse pas 100 F CFA, quelle que soit la destination dans l'aire communale.

Dans la combinaison entre plusieurs moyens de transport, pour la satisfaction des besoins de déplacement, nous constatons que les populations utilisant les bus TATA, mais en substitution parfois avec les taxis ou les *Jakarta* sont les mieux représentées avec 47,5 % des réponses. L'usage du TATA et du taxi concernent 22 %, tandis que ceux qui utilisent le TATA et le *Jakarta* pour leur déplacement, représentent plus du quart des enquêtés, avec 25,5 %.



GRAPHIQUE 7 : DES MOYENS DE TRANSPORT UTILISÉS. (SOURCE : ENQUÊTES KOUNDOUL, 2018).

Les *clando*, évoqués dans le parc des moyens de transports, ne desservent pas tous les quartiers. En effet, unique moyen de transport assurant la desserte entre *Kandé-Tiléne* et vers *Boucotte*, avant la construction de la route et de l'arrivée des bus TATA, ce mode de transport irrégulier a quasiment été rayé de l'offre, avec la concurrence des autres moyens de transport. Du fait de la fidélisation de la clientèle auprès des TATA, taxis et *Jakarta*, beaucoup de ces taxis *clando* auraient même changé de parcours et desservent maintenant *Boucotte-Université*.

La desserte de *Tiléne* et *Kandé* et des autres quartiers du secteur par les TATA, a été sans doute une importante avancée en termes de mobilité, vu le nombre de population qui les utilisent, pour assurer leurs besoins de déplacement. Les deux quartiers bénéficient d'une desserte directe par les lignes 3 et 7, qui font des rotations en sens opposés pour couvrir toute cette zone. Avec les lignes 5 et 9, qui passent par le Bd 54 m, pour aller vers *Kandialang* et *Mpack* successivement, c'est pratiquement toute cette périphérie est qui est maintenant accessible par les transports en commun.



PHOTOGRAPHIE 3 : DESSERTE DE BUS TATA DANS LA ZONE DE TILÉNE-KANDÉ. (DATE DE PRISE : AOÛT 2018).

4.2.2. Des motifs de déplacements

S’agissant des motifs de déplacements, nous pouvons retenir que les besoins de déplacements, dans la zone de *Tiléne-Kandé*, sont généralement liés au fonctionnement même d’une ville. En effet, ce sont des services liés, à l’administration et ses différents services connexes, au commerce (achat ou vente), à l’éducation, au travail et aux loisirs, qui animent la plupart des mouvements des populations.

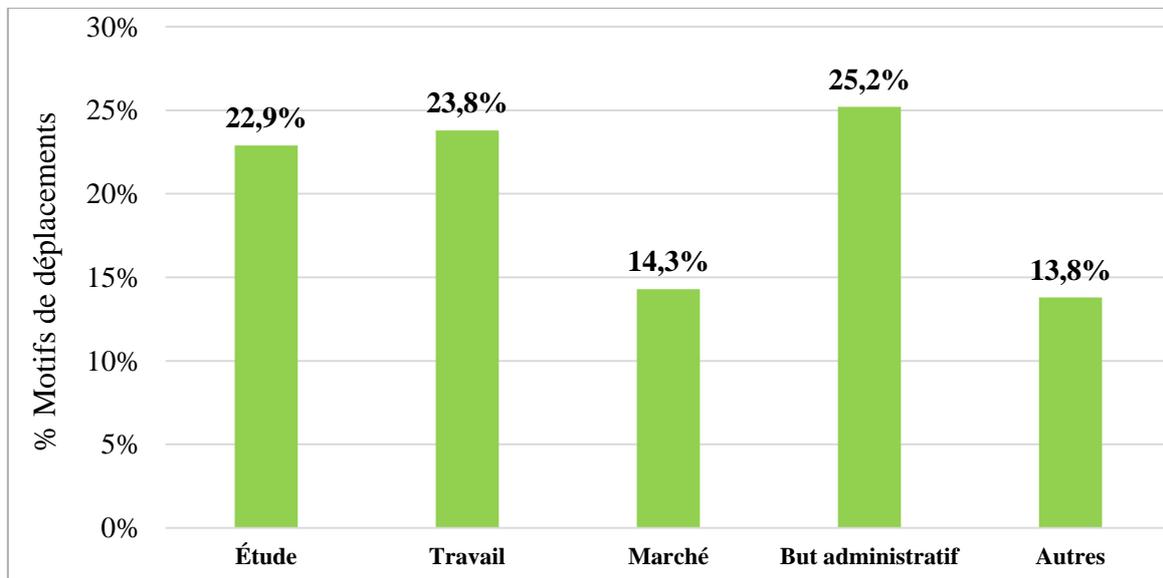
Les déplacements à but administratif sont le premier motif de la mobilité des populations dans le secteur de *Tiléne-Kandé*. La demande d’un service, à la mairie, à la gouvernance, à la préfecture, au tribunal départemental et régional, à la police, à la gendarmerie, au niveau des banques et autres services et agences, suscite, comme dans toute la commune, nombre de déplacements (25,2 %) des populations vers le centre-ville. La forte centralisation des services et structures de grandes importances dans le quartier de *Escale*, héritée de la présence coloniale, pourrait mieux expliquer l’importance des déplacements de ce type en direction du centre-ville.

Les déplacements induits par la profession ou le travail (23,8 % des cas), constituent le deuxième motif de déplacement des populations. Ce sont des fonctionnaires, des commerçants ou des acteurs des corps de métier, qui s’adonnent surtout à ces déplacements. Ces mouvements pendulaires se font généralement vers le centre-ville, *Escale* et les quartiers de *Boucotte*, *Santhiaba* et *Goumel*. Malgré tout, ils peuvent parfois aller au-delà du périmètre communal, vers les communes de *Nyassia*, *Boutoupa-camaracounda* ou *Niaguis*.

Outre la demande de service au centre-ville et le travail, les « études » constituent également le motif de déplacement de beaucoup de populations de *Tiléne-Kandé*. Ces déplacements liés aux études (22,9 %) concernent surtout des étudiants nationaux et internationaux. Les étudiants internationaux, sont ceux-là qui viennent de la Guinée Bissau et qui sont en très grand nombre à *Tiléne*. Ils suivent leur formation en ville, au niveau de l'Université Catholique de l'Afrique de l'Ouest (UCAO) et de l'Institut Supérieur de Management (ISM), pour bon nombre d'entre eux. Les élèves du moyen et du secondaire sont aussi concernés par ces déplacements, surtout si nous savons que les trois lycées publics de la commune sont un peu distants des deux quartiers.

Malgré la floraison des activités commerciales dans le secteur, les achats ou le shopping au marché induisent également des besoins de déplacements auprès des populations. Mais, il faut reconnaître que cette mobilité pour motif de « marché » est globalement peu nombreuse, avec seulement 14,3 % de l'ensemble des motifs de déplacements.

D'autres motifs de déplacements, différents de ceux évoqués jusque-là, justifient aussi le déplacement des populations. Ces motifs peuvent se rapporter parfois aux visites parentales. Les déplacements vers les structures sanitaires sont également une composante de cet ensemble, libellé « autres ». Les loisirs et divertissements constituent un autre facteur de la mobilité des populations.



GRAPHIQUE 8 : LES MOTIFS DE DÉPLACEMENTS À TILÉNE. (SOURCE : ENQUÊTES KOUNDOUL, 2018).

4.3. De l'impact des nouveaux programmes

Depuis maintenant des années, avec l'appui de l'État en collaboration avec les bailleurs de fonds, la ville de Ziguinchor est en train de faire d'énormes avancées, en termes de réalisations d'infrastructures routières. Après le PAC, le PUHIMO, le PRECOL et le PERA, par le biais desquels la ville a bénéficié d'importantes nouvelles réalisations et d'entretiens de voirie, la ville va également bénéficier d'autres nouveaux programmes. Il s'agit de PROMOVILLES, lancé lors de la visite d'octobre 2018 du Président de la république à Ziguinchor et du PACASEN (Programme d'Appui aux Communes et aux Agglomérations au Sénégal).

Avec le PROMOVILLES, qui s'intéresse qu'aux infrastructures routières et à ses dépendances (assainissement, éclairage public et aménagement paysager), c'est le réseau de voirie urbaine qui sera davantage renforcé. Avec comme objectifs globaux « *d'améliorer significativement les conditions de vies des populations urbaines et de favoriser l'implication des acteurs locaux dans le développement économique et social de leur localité*²⁸ », ce programme pourra permettre un meilleur maillage du réseau routier communal. Le choix des axes, dans les quartiers centraux et périphériques, plutôt que dans le centre-ville, va non seulement rendre leur accès plus facile, mais permettre la densification des circuits de transport en commun surtout.

Réalisable en deux phases à Ziguinchor, le PROMOVILLES octroie à la commune 15 km de voirie, parmi les 300 km prévus dans tout le Sénégal. Pour la phase 1, dont les travaux ont déjà démarré dans les secteurs de *Lyndiane-Coboda* et *Kandialang*, c'est 5 km, répartis en quatre (4) axes, qui sont prévus. Ils concerneront les quartiers, de *Kandialang* (1-Pénétrante à partir du Bd 54 m jusqu'au terminus de la ligne 3 à *Alwar*, en passant par l'école *Matar Diémé*), de *Santhiaba*, *Belfort* et *Boucotte* (2- Évêché *Cia Night-Club*-route mosquée *Samba Cissé* jusqu'à l'école *Moussa Barry*), de *Lyndiane* (3- Bd *Alpha* de part et d'autre / mur Aéroport-Poste de santé de *Coboda*) et de *Colobane* (4- ancien SONADIS jusqu'aux rizières).

Avec la réalisation de ces quatre (4) axes, dans ces différents quartiers, de l'est, de l'ouest et du centre-nord, la desserte en transport dans la commune de Ziguinchor, connaîtra une réelle évolution. Plusieurs quartiers pourront être davantage accessibles, avec ces nouveaux axes.

À *Kandialang* par exemple, où aucun kilomètre de route n'a été réalisé jusque-là, ce projet pourra permettre de mieux intégrer cette partie de la ville et de la soulager des difficultés de transport. Aussi, la ligne 5, qui, depuis deux (2) ans environ, dessert l'intérieur du quartier

²⁸ Site du Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement (www.mitt.d.gouv.sn) [consultation le 11 décembre 2018].

jusqu'au-delà de l'école *Matar Diéme*, pourrait connaître un trajet plus facile, avec la construction de cette route. Les coupures de route en hivernage, empêchant quelques fois les bus TATA d'accéder à ce quartier, pourraient également être de vieux souvenirs, dans le vécu des populations de *Kandialang*.

À *Lyndiane*, malgré une desserte déjà fluide²⁹ depuis la réhabilitation de la route allant de l'Av *Djignabo* jusqu'au checkpoint à la sortie vers la route d'*Oussouye*, l'axe devant être réalisé dans le cadre du PROMOVILLES, ne manque non plus pas d'importance. Cette voirie secondaire, aura le mérite de desservir, l'intérieur de *Lyndiane* jusqu'au mur de l'aéroport, d'un côté et *Coboda* de l'autre, jusqu'à hauteur du poste de santé, communément appelé « *hôpital Mané* » par les populations dudit quartier.

Les intérêts de cette route, sont encore plus importants pour le quartier de *Coboda*. D'abord les deux grandes artères qui bordent le quartier, route de *Lyndiane* et celle d'*Oussouye*, étaient les seules voies où les populations de ces quartiers pouvaient avoir un moyen de transport, à l'exception des *Jakarta*. L'intensité du ruissellement, avec la pente en direction du fleuve, rend difficile l'accès aux taxis, surtout en hivernage. Ensuite, cette route qui s'accompagnera d'une canalisation, permettra de stopper le ravinement qui a toujours constitué une réelle problématique dans ce secteur.

Aussi, cet axe pourra mieux accélérer le processus de viabilisation du quartier de *Coboda*, dont la restructuration même est entamée depuis les deux (2) ou trois (3) dernières années. Les propos de Faivre (2003) selon lesquels, « *l'autoroute ne se contente pas uniquement de desservir un maximum de sites regroupant la majorité des activités. Elle semble également en faciliter le développement* », peuvent traduire les effets positifs attendus de la réalisation d'axe routier dans ce secteur. Nous pouvons aussi mentionner la « continuité territoriale » que cette voie pourra rétablir entre le quartier de *Coboda* et ceux de *Djirigho* et *Soucoupapaye*, en période d'hivernage notamment. En effet, avec la rupture du pont, qui était situé à moins de 50 m du poste de santé de *Coboda*, les populations éprouvent d'énormes difficultés pour se déplacer d'un côté à l'autre du canal, lors de fortes précipitations.

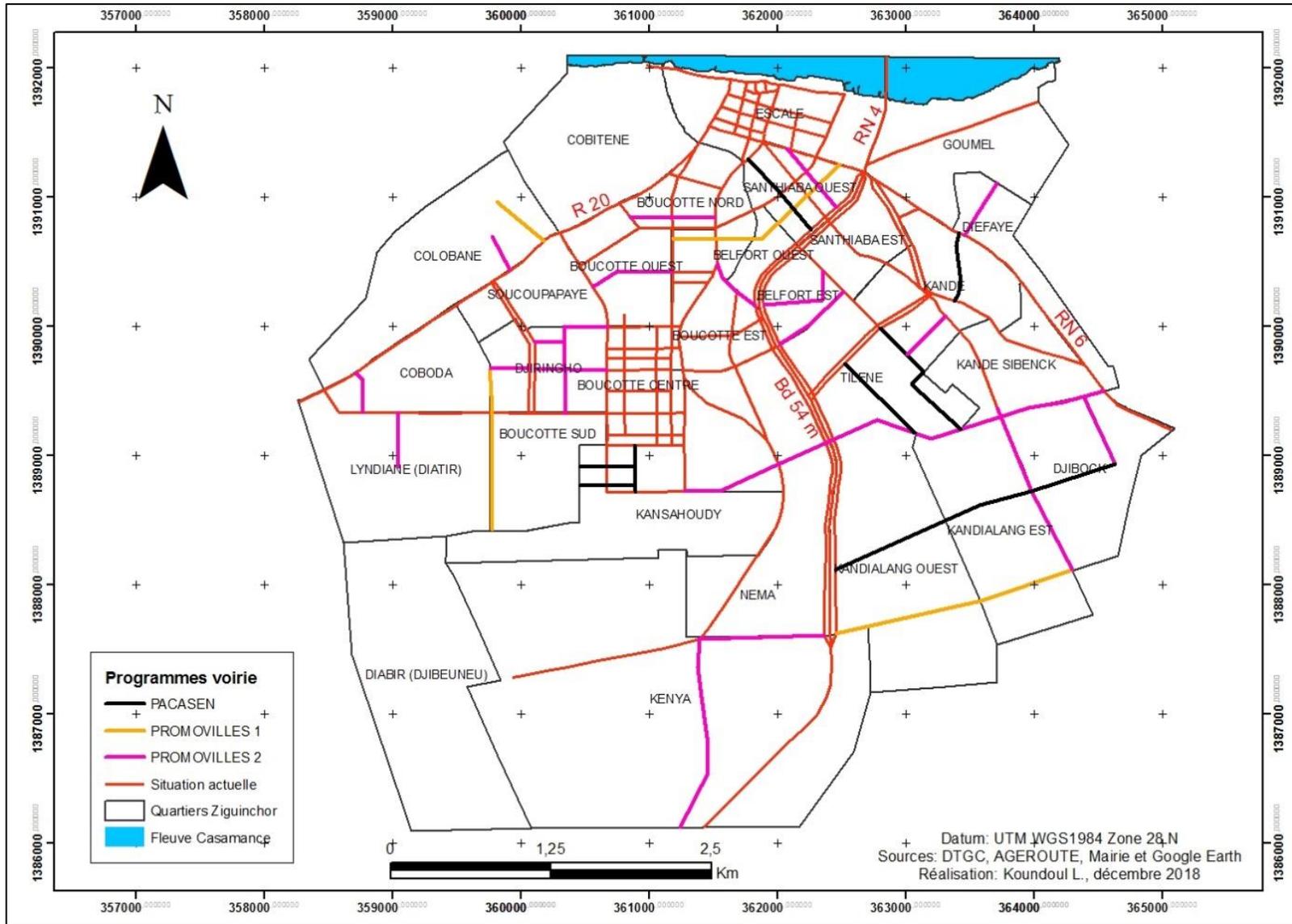
Dans la phase 2 du PROMOVILLES, c'est 10 km qui seront réalisés, en seize (16) axes au total. Avec la réalisation de cette deuxième phase, c'est bon nombre de quartiers centraux et périphériques qui seront aussi renforcés en voirie. En termes d'impacts, nous pouvons retenir,

²⁹ Lyndiane est réputé d'être le quartier ayant le plus de TATA (10 au total) avec sa ligne 4, qui passe toutes les dix (10) minutes ou moins. La fréquentation des taxis y est également bien notée en plus des *Jakarta*, avec leurs maints arrêts de stationnement.

entre autres, une meilleure connexion entre la partie est et ouest de la commune. La route de la haute tension, traversant la commune d'est en ouest, sera réalisée jusqu'à hauteur de l'hôpital régional, avec le tronçon RN 6-CEM T jusqu'au Bd 54 m et la jonction de l'avenue *Djignabo* (entrée aéroport) à l'avenue *Etienne Carvalho* (route de l'université) et le Bd 54 m. Les jonctions Bd 54 m-camp sapeur et Bd 54 m (*Belfort* au niveau du cimetière) vers l'ancien foirail, seront également d'une importance capitale, à cet effet.

Dans le cadre du PACASEN, la réalisation d'un nombre important de tronçons est également prévue. Au niveau des HLM *Néma*, ce sont quatre (4) tronçons qui sont prévus d'être aménagés. À *Tiléne*, le tronçon allant de l'église jusqu'au cimetière mixte, et qui pose beaucoup de désagréments aux fidèles chrétiens particulièrement lors de funérailles et en hivernage surtout, est aussi ciblé. Les suggestions des populations de *Tiléne*, lors de nos enquêtes de terrain, seront certainement mieux prises en charge avec l'aménagement de cette voie vers le cimetière ainsi que celle de la haute tension, aussi prévue dans le PROMOVILLES.

Ainsi, au terme de ces deux programmes, le plan de circulation dans la commune de Ziguinchor, connaîtra une meilleure architecture, avec les grandes artères et jonctions, qui vont être aménagées. Des gains énormes en termes de distance/temps, pourront également se faire, lors de déplacements en ville ou vers les quartiers périphériques, du sud-est surtout. Les contraintes que connaissent un bon nombre de quartiers, liées à l'enclavement ou encore à l'inaccessibilité, le ravinement, la stagnation des eaux et l'éclairage public, vont être levées progressivement avec la réalisation de ces projets.



CARTE 5: RÉALISATIONS ATTENDUES DU PROMOVILLES ET DU PACASEN

En définitive, nous pouvons retenir de ce chapitre sur la mobilité urbaine, que de réels progrès ont été notés ces dernières années dans ce sous-secteur des transports. Les différents moyens de transports offrent une bonne desserte dans toute la commune. Le renouvellement du parc automobile des transports en commun et l'organisation du secteur ont également facilité les déplacements. Aussi, avec la diversification des circuits, ces transports en commun parviennent maintenant à mieux couvrir le périmètre communal et par conséquent à répondre, au mieux, aux besoins de déplacements des populations.

Conclusion partielle

Au terme de cette partie, nous pouvons donc dire que la dotation en voirie urbaine a constitué une importante réalisation des programmes d'aménagement au niveau de la commune de Ziguinchor. Avec la construction de nombreux axes routiers, le secteur du transport est en train de jouer son rôle d'impulsion des autres activités économiques et de service, de mieux en mieux. Pour les commerces, de plus en plus leur organisation traduit une certaine recherche de proximité avec les grandes artères. Sur l'axe *Tiléne-Kandé* par exemple, la route pavée a fortement contribué à la reconfiguration du paysage urbain, par la polarisation périphérique par les activités. S'agissant de la mobilité, c'est une véritable mue qui est remarquée dans tout le périmètre communal. Les déplacements sont devenus plus facilités. Aucun quartier ne se sent maintenant exclu de la ville. Important pilier de cette mobilité, les transports en commun, les concernant, desservent tous les quartiers de la commune et les communes environnantes aussi.

TROISIÈME PARTIE : VALORISATION IMMOBILIÈRE

Dans cette partie, composée de deux chapitres, le propos va s'articuler autour d'un diagnostic du secteur de l'immobilier dans les quartiers de *Tiléne* et *Kandé*. La valorisation immobilière, dont il est question, y est abordée sous deux principaux angles : les opérations de constructions ou dynamique du bâti (chapitre V) d'un côté, et la location immobilière (chapitre VI) de l'autre.

CHAPITRE V : DYNAMIQUE DU BÂTI

Dans ce chapitre consacré à la dynamique immobilière, nous allons d'abord nous intéresser à la morphologie (5.1.). Ensuite l'analyse portera sur les différentes formes d'aménagements de bâtis que sont, les nouvelles constructions (5.2.) et les opérations de réhabilitation (5.3.). L'impact des opérations immobilières sur la densification du bâti (5.4.) concernera aussi une partie du diagnostic du secteur du bâti dans la zone de *Tiléne-Kandé*. Le foncier, avec la mutation des usages, peut subir d'autres pressions et enjeux (5.5.), différents de ceux précédemment connus.

5.1. De la morphologie

Partout où les conditions environnementales ont favorisé le vécu humain, le bâti ou l'immobilier a généralement été le support de la formation de foyers d'établissement, que ce soit en ville ou en campagne. La construction d'un habitat, s'avère donc être intrinsèquement liée à la vie en société, elle-même. Souci majeur pour tout travailleur, fonctionnaire ou pas, la construction de logement revêt, à *Tiléne* et à *Kandé*, un caractère multiforme, autant dans sa nature que dans sa typologie.

À *Tiléne* et à *Kandé*, le secteur du bâti, présente une certaine diversité, entre constructions en banco et en dur. Particulièrement, elles sont constituées, par des maisons en banco, des maisons en dur avec un toit en zinc, ou une dalle en béton (terrasses) et des constructions en dur de type en hauteur. Cette vue panoramique du bâti, est révélatrice d'un certain effort qualitatif dans les constructions au niveau de ces deux quartiers, du fait de l'absence d'aménagements sommaires (baraques et cases) remarqués à l'échelle départementale et régionale³⁰.

Les constructions en banco sont très peu significatives, avec seulement 11 % du patrimoine bâti des enquêtés. Les maisons en banco sont pour l'essentiel, la propriété de populations ayant habité les lieux bien avant les années 2000. Leur âge varie entre un (1) à plus de cinquante (50) ans et est fonction de la date d'installation du propriétaire dans le quartier. Même pour celles en banco, la toiture en paille est inexistante dans tous les types de constructions. Toutes les maisons basses, à l'exception des terrasses, ont leur toiture en zinc.

Les constructions en dur quant à elles, constituent une part assez importante du patrimoine bâti des populations. Elles concernent plus exactement toutes les constructions dont les travaux sont,

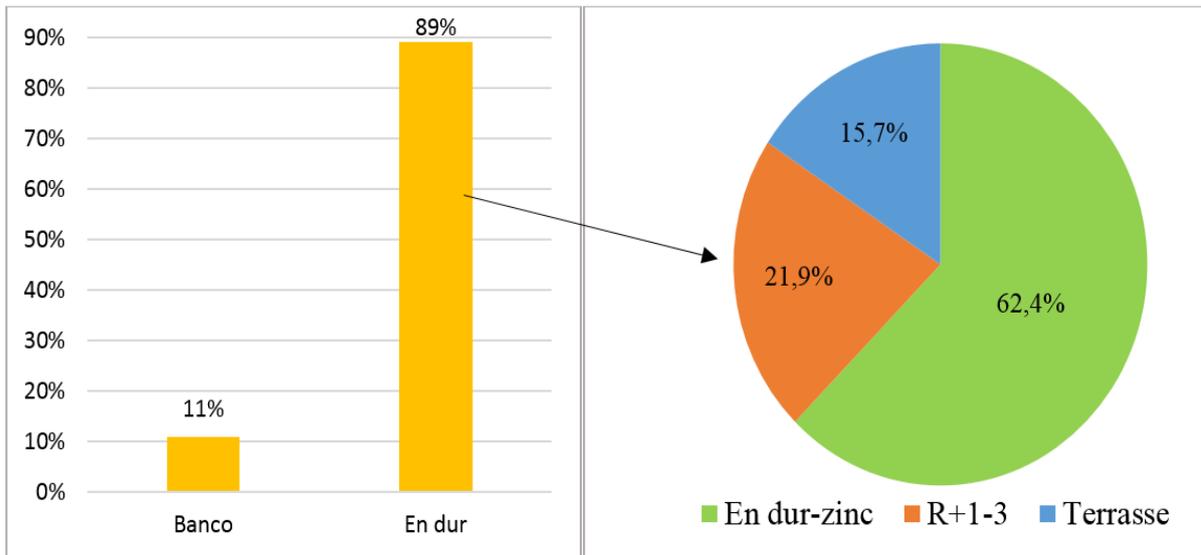
³⁰ Rapport RGPHAE ANSD 2013

au moins, faits avec des briques cimentées. Parmi les 200 concessions au sein desquelles les enquêtes ont été menées, c'est 89 % qui ont leur construction en dur. Spécifiquement, les constructions en dur concernent des bâtiments en zinc que nous avons libellés « en dur-zinc », des bâtiments en terrasse et d'autres en hauteur ou R+.

Les maisons faites en dur-zinc restent majoritaires dans le paysage, avec 62,4 % de toutes les constructions en dur. Leur importance ne doit pas être surprenante, à *Tiléne* et *Kandé*, puisque c'est la même situation qui prévaut dans nombre de quartiers de la commune. À Ziguinchor, nos observations empiriques nous montrent que les constructions en dur-zinc, seraient la règle générale en aménagement immobilier, tandis que les terrasses et R+ seraient des cas exceptionnels.

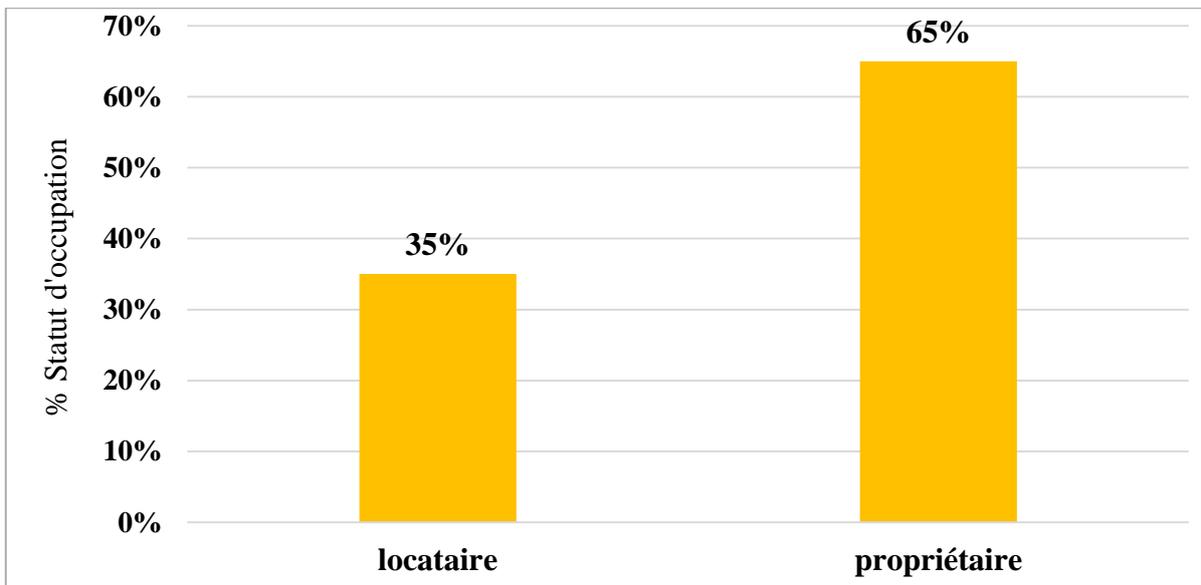
Les bâtiments en étages commencent à être de plus en plus remarquables, avec 21,9 % du patrimoine bâti et en dur dans le secteur. Regroupant ici les R+1, R+2 et R+3, ces constructions en étages participent fortement à rehausser le standing immobilier de *Tiléne* et de *Kandé*. La multiplication des constructions en hauteur, concourt également à ranger ce secteur de *Tiléne-Kandé* à côté de ceux de *Goumel*, *Castor*, voire *Diabir* et *Kénia*, dans leur partie proche de l'université, où le bâti est caractéristique d'un certain standing, avec les terrasses et R+ qui semblent s'uniformiser dans le paysage de ces quartiers (Diallo, 2018), pour les cas de *Castor* et *Kénia*.

Les terrasses en ce qui les concernent, ne sont pas très représentatives dans les différents types de constructions. Certes un peu plus nombreuses que les constructions en banco, les terrasses ne concernent qu'une part relativement faible des constructions de nature en dur. Parmi toutes les personnes enquêtées et ayant construit en dur, les terrasses ne sont représentées qu'à hauteur de 15,7 %.



GRAPHIQUE 9 : CONFIGURATION DU BÂTI DANS LE SECTEUR DE *TILÈNE-KANDÉ*. (SOURCE : ENQUÊTES KOUNDOUL, 2018).

Concernant le statut d'occupation, le régime de la propriété foncière prédomine d'après nos enquêtes. C'est 65 % des enquêtés qui se disent être propriétaires des lots qu'ils occupent. Nous n'avons pas cherché à savoir si ces propriétaires disposent d'un titre de propriété, qu'ils s'agissent de titre foncier, d'un bail ou d'un permis d'occupation. Parallèlement, il y'a 35 % qui sont en location. Cette répartition des droits d'occupation foncière est similaire à la situation régionale donnée par l'ANSD en 2013 où l'on a 58,2 % de propriétaires, 25,6 % de locataires, 6,6 % de copropriétaires, etc.



GRAPHIQUE 10 : STATUT D'OCCUPATION. (SOURCE : ENQUÊTES KOUNDOUL, 2018).

5.2. Des constructions nouvelles

Dans leur stratégie de mise en valeur du bâti, les populations, dans leur majorité, sont passées par une construction plutôt que par un réaménagement. Par construction, nous entendons ici l'ensemble des travaux d'aménagement de bâti aboutissant à l'érection proprement dite d'un logement. De ce fait, nous précisons que les travaux pourraient donc concerner une construction partielle dans une parcelle en partie déjà occupée. Dans d'autres cas, plus fréquents d'ailleurs, elle concerne la mise en place de logis dans des parcelles non encore aménagées, totalement nues.

Ainsi, ce sont 81 % de nos enquêtés qui ont fait recours à la « construction » pour mettre sur pied un logement de plus ou toute une maison. Parmi eux, c'est seulement 6,8 % qui ont dû faire des constructions partielles. Celles-ci concernent généralement des concessions de grandes tailles, dont la surface anciennement bâtie n'absorbait pas toute l'étendue de la parcelle. Il est possible que ce soit le cas de propriétaires ayant acquis leur parcelle au moment des premiers lotissements de *Tiléne*, où les lots étaient encore plus grands.

Du point de vue de la typologie, mentionnons que les constructions partielles ont concerné, pour toutes ou presque, des bâtiments en dur. En effet, le banco, à égalité avec les terrasses, n'a concerné que 9,1 % de ces constructions. La faible représentation des constructions en banco, peut s'expliquer par le fait que, pour les propriétaires, les constructions partielles symbolisent une véritable évolution, avec un rehaussement du standing par rapport à l'ancienne construction ou par un simple renforcement de son bâti.

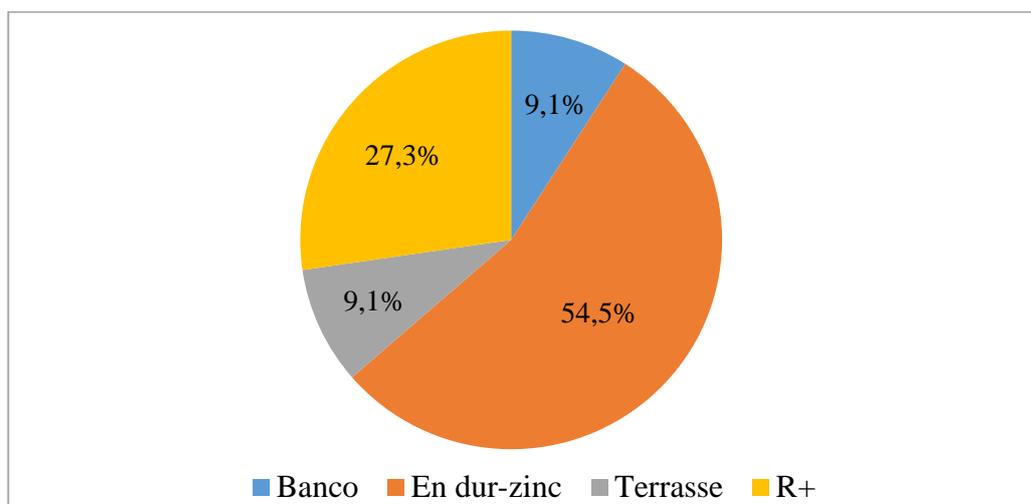
Dans les opérations de construction, ce rehaussement peut se faire par le passage d'une nature à une autre ou d'un type à un autre, pour les constructions en dur. De ce fait, dans un souci de densification de leur logement surtout, des propriétaires ont parfois érigé partiellement des bâtiments en dur-zinc en surplus de l'unique banco existant préalablement. De la même manière, il n'est pas exclu de voir, pour la transition typologique dans les constructions en dur, des terrasses ou R+ érigées partiellement dans une concession, dont l'ancien bâti était en dur-zinc.

Dans les structures en dur, les bâtiments en dur-zinc ont été les plus présents dans les constructions partielles. Elles représentent plus de la moitié de celles-ci, avec 54,5 %. Deux explications, surfacique et financière, peuvent être données à leur importance.

D'abord, étant donné que la parcelle était déjà occupée en partie, la construction qui doit y être ajoutée doit fortement prendre en compte la dimension de la surface non bâtie. De ce fait, souvent contraints par l'exiguïté, beaucoup de propriétaires n'ont autre choix que de faire un petit bâtiment en zinc, dans l'optique de capitaliser la surface restante. Ensuite, hormis la contrainte surfacique, celle financière, peut également orienter le choix des propriétaires sur le style en dur-zinc, plutôt que sur la terrasse et les constructions en R+, qui sont plus coûteuses encore.

Outre les constructions en dur-zinc et en banco, il y'a également des propriétaires dont les constructions partielles sont faites en hauteur. Ils sont 27,3 % à ajouter d'autres constructions de type R+ dans leur parcelle. Cette représentation des constructions en hauteur, avec plus d'¼ des cas de renforcement de bâti dans les parcelles déjà occupées en partie, s'expliquerait par la recherche d'une occupation plus optimale du restant de la parcelle, à travers la verticalisation, qui offre une capacité de logement plus importante que les maisons basses.

Pour Maria (2013), au-delà de l'occupation optimale de la parcelle que peuvent permettre les étages qui sont érigés ici en constructions partielles, la verticalisation serait la meilleure solution de la maîtrise de l'espace. Face à l'épuisement des réserves foncières au niveau de la plupart des communes sénégalaises, cette verticalisation immobilière pourrait être une bonne alternative. Toutefois, malgré ses avantages en termes de maîtrise de la dynamique spatiale, l'option de la verticalisation reste fortement dépendante du pouvoir d'achat des populations. La construction en étage et le confort qui doit l'accompagner, nécessitent des moyens financiers conséquents que toutes les catégories socioprofessionnelles n'ont pas.



GRAPHIQUE 11 : TYPOLOGIE DES CONSTRUCTIONS PARTIELLES. (SOURCE : ENQUÊTES KOUNDOL, 2018)

La période à laquelle les constructions partielles sont mises en œuvre peut se justifier beaucoup plus par rapport aux besoins de logement des propriétaires. En effet, avec l'augmentation des membres de la famille, le besoin de logement s'affirmera davantage, surtout quand l'on sait le nombre important d'adultes qui comptent sur le domicile parental, toutefois qu'ils doivent se marier, ou du moins pour les premières années de mariage. Malgré tout, nous pouvons retenir qu'elles sont érigées jusqu'à 81,8 % au cours des dix (10) dernières années, à savoir entre 2008 et 2018.

En dehors des constructions partielles, la dynamique immobilière a aussi concerné et avec plus d'ampleur des aménagements sur des parcelles précédemment vacantes et nues. Ces travaux de bâti dans des parcelles inoccupées ont été opérés par 151 enquêtés, soit 93,2 % de tous les cas de constructions. Que ce soit une parcelle détenue depuis belle lurette ou récemment achetée, ces constructions de maisons, sont le fruit d'un espoir, très nourri sur la zone, de la part de leurs promoteurs. Toutefois, elles ont porté sur divers types de bâti et réalisées à des périodes aussi différentes.

TABLEAU 4 : TYPOLOGIE DES NOUVELLES CONSTRUCTIONS. (SOURCE : ENQUÊTES KOUNDOL, 2018).

Type de bâti	Effectif	Fréquence
Banco	14	9,3 %
En dur zinc	82	54,3 %
Terrasse	22	14,6 %
R+1-3	33	21,9 %
Total	151	100 %

Une bonne part de ces constructions a été mise sur pied entre 2000 et 2018. En effet, c'est 114 sur 151 de ces nouvelles constructions, soit 75,5 %, qui ont été réalisées durant cette période. Ainsi pour les besoins d'une analyse de l'évolution de la production de bâti avant et après l'avènement de la route, nous avons décidé de travailler qu'avec ces 114 constructions faites entre 2000-2018.

À cet effet, l'analyse révèle que les constructions en banco, à la différence des autres types de constructions qui ont toutes connu un croît important entre 2000-2009 et 2010-2018, ont enregistré une décroissance assez remarquable, entre les deux périodes. En effet, sur toutes les constructions en banco ayant été faites entre 2000 et 2018, 88,9 % l'ont été durant la période 2000-2009. Seules 11,1 % d'entre elles ont été faites en 2010-2018. Cette régression, dans les

constructions en banco est plus manifeste avec le passage du taux annuel de construction de cette nature de dix (10) entre 2000-2009 à seulement une (1) entre 2010-2018.

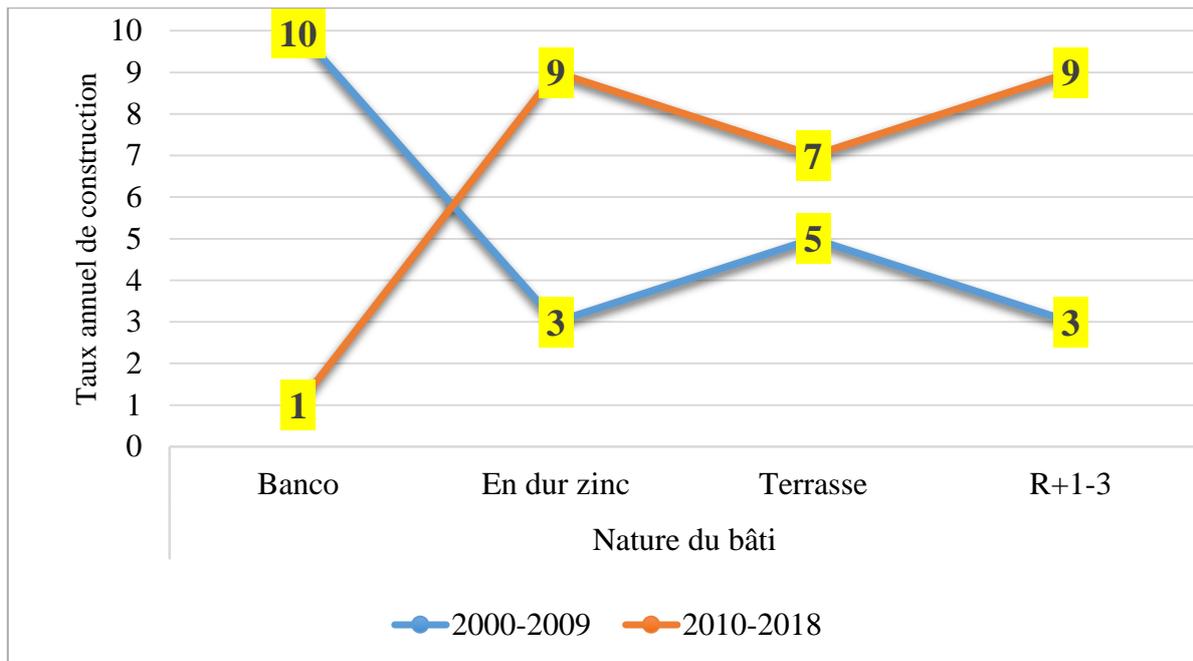
La piste de la gentrification n'est pas à exclure dans l'explication de la diminution des opérations immobilières de nature en banco, entre 2010 et 2018 dans ces deux quartiers. En effet, avec la hausse exponentielle des prix des terrains, beaucoup de populations ont dû s'adonner à la vente de leur parcelle, pour aller s'installer ailleurs ou améliorer l'ancienne construction, à défaut de la reconstruire, si c'est une partie qui est cédée.

Les acquéreurs, plus nantis, transforment systématiquement l'ancienne construction, en démolissant puis érigeant un autre de standing plus grand. Les R+ sont le style préféré pour beaucoup de ces nouveaux acquéreurs. Le coût de la parcelle et le souci de rentabiliser globalement l'investissement immobilier, peuvent expliquer le choix porté sur ces constructions en étages, qui offrent plus de possibilité de mise en location avec le système d'appartements.

Cette gentrification, autour des axes de transport a également été signalée par Ndao (2010), dans son mémoire en parlant de spéculation foncière aux abords de l'avenue Léopold Sédar Senghor de Tambacounda. Il avance que cette ruée vers les nouveaux espaces desservis a entraîné une rareté des terres et conduit les occupants primitifs à un déplacement vers les périphéries, où avec le prix de cession de leurs parcelles, ils pourront certainement trouver un terrain et pouvoir le construire.

Les constructions en dur-zinc et les R+ en ce qui les concernent, sont passées toutes deux du simple au double entre 2000-2009 et 2010-2018. En effet, sur toutes les constructions réalisées entre 2000 et 2018, celles en dur-zinc et en étage ayant été faites entre 2010-2018 sont estimées à 73,6 % et 73,3 % successivement, alors que seules 26,4 % et 26,7 % étaient faites entre 2000-2009, suivant le même ordre.

Le rapport entre le nombre de constructions et l'intervalle de temps vient corroborer davantage cette tendance évolutive des R+ et des constructions en dur-zinc. Leur taux de construction annuelle a triplé entre 2010-2018. D'un taux de trois (3) constructions par an sur une période de neuf (9) années (2000-2009), ces deux types sont tous passés à neuf (9) constructions annuellement bâties sur une durée de huit (8) années (2010-2018). L'idée de Bazin *et al* (2010), selon laquelle « *une desserte à grande vitesse est également susceptible d'engendrer un certain nombre d'effets sur l'immobilier* » serait en parfaite adéquation avec cette évolution des constructions en dur.



GRAPHIQUE 12 : ÉVOLUTION DE LA PRODUCTION ANNUELLE DE BÂTI. (SOURCE : ENQUÊTES KOUNDOL, 2018).

L'importance des constructions en dur-zinc et en étage durant la période 2010-2018 est un signe assez fort de l'influence de la route sur l'attrait de la zone et par conséquent de la production de bâti. Avec cette route, les quartiers de *Tiléne* et *Kandé* venaient de connaître une autre image. L'une des plus grandes difficultés de la zone, si ce n'est la première, l'accessibilité et la « coupure » avec la ville, venait d'être solutionnée. Delaplace *et al* (2013), parallèlement à la dynamique qu'est en train de connaître le secteur du bâti ici, avaient remarqué une redynamisation de la construction immobilière dans les agglomérations desservies par la grande vitesse ferroviaire.

Ainsi, au fur et à mesure que la zone a enregistré des changements et s'est structurée de mieux en mieux, les populations, ont elles aussi su adapter leur construction, en fonction de leurs pouvoirs financiers et parfois des enjeux escomptés. À travers la baisse notée dans les constructions en banco au profit des autres types depuis 2010, nous pouvons voir auprès des populations une volonté manifeste d'accompagner ce processus de mue, qu'est en train de connaître le secteur de *Tiléne* et *Kandé*, à travers la mise sur pied d'un bâti avec un peu plus de standing. À cet égard, Berion *et al* (2007) nous disaient qu'« *un système de transport est incontestablement un instrument indispensable à l'utilisation et à la valorisation des lieux par les hommes* ».

Aussi, l'importance des constructions de types R+ ou en dur-zinc, entre 2010-2018, peut être aussi due aux anticipations des acteurs sur les futurs enjeux et avantages de la zone. En effet,

dès l'annonce ou le démarrage du projet, des populations visionnaires, soucieuses de bénéficier des premiers effets de la mise en place de la route, auraient entamé des travaux d'amélioration ou de mise sur pied proprement dite de bâti. Les travaux de Delaplace *et al* (2013) révèlent, par rapport à cette anticipation même, une évolution dans les constructions de logements dans les années qui ont précédé et suivi la mise en place de lignes à grande vitesse.

Si nous nous intéressons uniquement aux constructions en hauteur et partant des résultats du recensement de 2013, nous voyons que le secteur de *Tilène-Kandé* est très représentatif, sinon plus, de la situation départementale du bâti. La proportion des constructions en hauteur sur l'ensemble du bâti, s'élevant à 19,5 %, double même celle enregistrée à l'échelle du département de Ziguinchor qui est de 8,81 %, si l'on associe les classes « maison à étages » et « immeuble à appartements ».

Il est important de préciser que les constructions en R+ sont pour l'essentiel, la propriété d'émigrés. Ces émigrés, qualifiés par Sakho *et al* (2016) de « *bâtitseur* » et « *promoteur immobilier* », et de « *promoteurs* » et « *développeurs* » par Wade et Wade (2018), sont les principaux initiateurs de ces constructions en hauteur dans la zone. Ces émigrés et *mandjack* pour bon nombre, sont maintes fois indexés comme acquéreurs des quelques rares terrains restants, mais aussi comme propriétaires de biens immobiliers et de standing surtout. La stratégie d'investissement de l'émigré sénégalais dans l'immobilier, ne déroge pas à la règle ici, comme notifiés par Wade *et al* (*ibid.*) qui mentionnent l'effort des migrants ressortissants de la vallée du fleuve Sénégal, dans l'immobilier, voire le développement local.



PHOTOGRAPHIE 4 : DYNAMIQUE DE LA CONSTRUCTION IMMOBILIÈRE. (DATE DE PRISE : AOÛT 2018).

Les constructions en terrasses, même si elles n’ont pas connu la même évolution que les autres types en dur, ne sont également pas restées sans changement entre 2000 et 2018. Dans cette catégorie, les réalisations sont aussi beaucoup plus faites entre 2010-2018 avec 59,1 % du total réalisé durant cette période. Comme indiquée par le graphique précédent, la production annuelle a légèrement évolué pour ce type, passant de cinq (5) à sept (7) bâtis entre 2000-2009 et 2010-2018.

TABLEAU 5 : PRODUCTION DE BÂTI SUR PARCELLE NUE ENTRE 2000-2009 ET 2010-2018. (SOURCE : ENQUÊTES KOUNDOL, 2018).

Date opération	Nature du bâti			
	Banco	En dur-zinc	Terrasse	R+1-3
2000-2009	88,9 %	26,4 %	40,9 %	26,7 %
2010-2018	11,1 %	73,6 %	59,1 %	73,3 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %

L’observation des aménagements faits avant 2000, ceux non pris en compte dans le tableau et dans l’analyse précédente, révèle une certaine inertie du secteur de l’immobilier durant cette période. En effet, parmi les 151 constructions sur parcelles nues, c’est seulement moins d’ $\frac{1}{4}$, soit 24,5 % qui ont été entreprises avant l’an 2000. Elles ont porté sur tous les types de bâti, mais les R+, bien qu’existent, étaient en très petit nombre.

Au-delà même des années 2000, si nous faisons une rétrospective jusqu’aux années 1980, nous pouvons voir nettement que le secteur de *Tiléne* et de *Kandé* a connu un réel changement du point de vue de l’immobilier. Les résultats de Ndiaye (1983) montrent que le bâti avait une configuration semblable à celle que l’on retrouve dans les zones rurales. Si nous nous fions à ses recherches, moins d’ $\frac{1}{4}$ du bâti était fait en dur dans ces deux quartiers. La majorité des habitations (71,4 %) était faite de constructions traditionnelles, en banco notamment, en plus des aménagements plus sommaires avec des *crinting*³¹, à *Tiléne* notamment. La toiture en paille, qui actuellement a presque disparu du paysage, concernait entre 20 à 28,3 % des constructions en banco de ces quartiers. La toiture en zinc ne se présentait que dans 43,1 % des logis en banco à *Tiléne* contre 57 % à *Kandé*.

Actuellement, la situation s’est beaucoup améliorée, pour ne pas dire qu’elle a complètement changé. Le bâti en dur qui ne représentait que 23 % (*Kandé*) et 23,5 % (*Tiléne*) vers les années

³¹ Palissade faite généralement avec des tiges de palmier

1980, concernent 89 % du bâti de l'ensemble de ces quartiers à la situation de 2018. Son évolution s'est faite sans doute au détriment du banco, qui a régressé de plus de 60 points. Il est passé de plus de 70 % en 1983 à seulement 11 % de tout le patrimoine bâti en 2018. Cette évolution des constructions en dur au dépend du banco, traduit non seulement l'ampleur des travaux de reconstruction de bâti, mais avec surtout un passage du style traditionnel aux bâtiments en dur, plus modernes.

TABLEAU 6 : MUTATION DU BÂTI DANS LE SECTEUR DE TILÉNE-KANDÉ ENTRE 1983 ET 2018. (SOURCES : NDIAYE, 1983 ET ENQUÊTES KOUNDOUL, 2018).

Type de bâti	Tiléne	Kandé	Tiléne-Kandé	
Dur	23,5 %	23 %	Banco	11 %
Banco-zinc	43,1 %	57 %	En dur-zinc	55,5 %
Banco-paille	28,3 %	20 %	Terrasse	14 %
<i>Crinting</i> -zinc	5,1 %	0 %	R+	19,5 %
Ndiaye, 1983			Enquêtes Koundoul, 2018	

5.3. Des réhabilitations

En dehors de la mise en valeur par la construction nouvelle, qu'elle soit faite partiellement ou sur des parcelles nues, certaines populations sont également passées par la réhabilitation. Celle-ci a rarement concerné le gros-œuvre et s'est surtout limitée aux opérations plus sommaires, uniquement pour donner un autre visage à la construction. Globalement, peu de populations ont fait recours à la mise en valeur par la réhabilitation. Au total, ce sont 38 enquêtés, soit 19 % d'entre eux, qui ont opéré des travaux de réaménagement de leur bâti.

La vétusté du bâti, inhérente à sa durée de vie, pourrait être la raison principale ayant entraîné les travaux de réhabilitation de bâti, chez certains propriétaires. L'amélioration de la qualité des constructions et le rehaussement de son standing sont entre autres les principales finalités de ces travaux de réfection de bâti.

Les bâtis réhabilités sont parfois à usage d'habitation et pour le compte du logement des propriétaires eux-mêmes. Certes peu nombreuse auprès des enquêtés, la réhabilitation et pour le compte du propriétaire lui-même, traduit que la mise en valeur du bâti, n'est toujours pas influencée par une certaine ambition de la mise en location. Le confort et le standing qui

accompagnent ces opérations, semblent n'être justifiés que par les désirs des propriétaires, en termes de mieux être dans leur habitation.

Toutefois, la thèse de la mise en location, comme facteur de la réhabilitation, ne peut être totalement écartée, chez les propriétaires ayant passé par cette opération, dans la mise en valeur de leur bâti. En effet, la location entière ou partielle du bâti, concernant 67,8 % des bâtis réhabilités, nous fait croire que la mise en location aurait fortement eu une part d'influence sur les opérations de réaménagement.

Une remarque similaire est faite par Maria (2013), en avançant que dans le quartier de Hann-village, des cités Elisabeth Diouf et Keur Yarax, la réhabilitation et la surélévation de l'habitat sont motivées par une demande croissante de logement et à la recherche d'une plus-value, via la location. Comme nous le supposons à *Tiléne* et *Kandé*, selon ce dernier, les travaux de réhabilitation de bâti, constituent des stratégies de réponse à la demande en location immobilière, qui les a influencés.

Ainsi, il est important de préciser que dans les quartiers de *Tiléne* et *Kandé*, les opérations de réhabilitations de bâti se sont faites sous deux formes distinctes. Elles ne portent parfois que sur une partie du bâti, la devanture le plus souvent. Dans d'autres cas, les opérations de réhabilitation peuvent également se faire sur toute la construction.

La réhabilitation entière a surtout concerné les travaux de réfection des façades extérieures des constructions. Ces réfections de façades passent parfois par un revêtement par des carreaux. Ces réhabilitations par carrelage donc, peuvent connaître parfois tellement de réussite qu'il ne serait pas aberrant de les confondre avec des constructions toutes neuves, et ce, du fait de la remise en état du bâti dont ces opérations font paraître.

Pour d'autres, ce sont des travaux plus superficiels et moins coûteux qui sont faits, pour changer le standing du bâti. Ces travaux ont également trait au revêtement du mur, mais avec du ciment et/ou parfois de la peinture. Le fait de crépir puis de peindre son habitation, permet d'améliorer le confort, ou du moins l'apparence l'extérieure. Malgré tout, ces travaux d'amélioration de l'habitat, même s'ils concernent la plupart la partie externe, peuvent s'accompagner tout de même d'un rehaussement du confort intérieur.

S'agissant de la réhabilitation de la devanture, elle a pris une autre forme différente de celle faite sur tout le bâti. En effet, très similaires aux constructions partielles, ces opérations de réhabilitation de devanture, dans leur quasi-totalité, sont faites au dépend du mur de clôture et

de la cour familiale de la maison. Cette forme de réhabilitation passe par la modification de la devanture, parfois faite d'un mur de clôture, à travers l'aménagement d'un petit espace de travail pour des activités de commerce généralement. Il est important de préciser que les cas de réhabilitation de devanture concernent beaucoup plus les maisons situées à côté de la route et des équipements marchands surtout.

Si nous nous intéressons à la chronologie des opérations de réhabilitation et aux types de bâti, nous remarquons que tous les types de bâti sont concernés par cette opération et avec des fréquences différentes entre les deux intervalles d'années. Ici aussi, comme dans les constructions sur parcelles nues, les opérations de mises en valeur se sont faites, pour l'essentiel, entre 2010 et 2018. Tous les types de bâti réhabilités, en dur ou en banco, l'ont été majoritairement depuis l'avènement de la voirie dans le secteur (2010).

Pour les constructions en terrasse et en R+, leur réhabilitation s'est faite exclusivement entre la période 2010-2018. Tous les cas de réhabilitation de bâtis de ces types ont été faits entre 2010 à maintenant. Les constructions en dur-zinc réaménagées durant cette période, représentent 82,6 %, des cas de réhabilitation pour de ce type, alors que seules 17,4 % d'entre elles l'étaient avant. Pour le banco, sur tous les bâtis réhabilités de cette nature, seuls 28,6 % l'ont été par leurs propriétaires entre 2000 et 2009. C'est entre 2010 et 2018 que l'essentiel des travaux de réfections de bâtis en banco (71,4 %) ont été réalisés.

TABLEAU 7 : RÉHABILITATION DE BÂTI ENTRE 2000-2009 ET 2010-2018. (SOURCE : ENQUÊTES KOUNDOUL, 2018).

Date opération	Nature du bâti			
	Banco	En dur-zinc	Terrasse	R+1-3
2000-2009	28,6 %	17,4 %	-	-
2010-2018	71,4 %	82,6 %	100 %	100 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %

NB : C'est la même approche utilisée dans l'analyse des constructions sur parcelles nues, qui est reproduite ici. Précisons qu'ici l'intervalle concerne tous les cas de réhabilitation (38/38), c'est-à-dire, qu'ils sont tous réalisés entre 2000 et 2018.

Toutes les opérations de constructions et de réhabilitations immobilières, évoquées précédemment, peuvent, dans le secteur de l'immobilier, entraîner une sollicitation financière et parfois technique, auprès de quelques services habilités en la matière. En parlant de

sollicitation technique, nous faisons allusion à la mise en œuvre même du bâti. La sollicitation financière, elle, a trait au prêt bancaire pour l'habitat, communément appelé crédit immobilier.

De ce fait, par rapport au mode d'acquisition ou de construction de bâti, le recours à un promoteur immobilier n'est nullement ressorti de nos enquêtes. C'est seulement par l'auto-construction que les aménagements immobiliers ont été mis en œuvre, par leurs propriétaires. Les résultats du recensement de 2013 viennent corroborer cette procédure d'auto-construction³² de bâti, en avançant des chiffres de 77,91 % dans le département de Ziguinchor et 85,06 % pour la région.

Aussi, plutôt que par un prêt à la banque, les opérations immobilières (constructions et réhabilitations) ont été financièrement appuyées par les fonds propres des propriétaires eux-mêmes. N'étant pas certainement de véritables promoteurs immobiliers, les propriétaires ne se sont pas engagés dans une contractualisation de crédit immobilier.

Toutefois, la valorisation immobilière qui est passée par les opérations de constructions et de réhabilitations, malgré son importance sur le changement paysager et l'évolution qualitative du bâti, doit obéir à la réglementation en vigueur du domaine de l'urbanisme. Certes présentant beaucoup d'avantages, en termes de changements d'image de la zone surtout, ces travaux de bâti, pour l'essentiel, sont faits sans un grand respect des procédures de mise en œuvre, édictées par l'urbanisme.

En effet, l'urbanisme a prévu, pour des raisons de cohérence et d'organisation de l'espace et de sécurité, que toute opération devant être faite sur le bâti, soit soumise à une autorisation de construire. Celle-ci permet de vérifier, entre autres, l'effectivité de la propriété du terrain à aménager, la correspondance de l'usage prévu avec l'affectation, l'empiètement des constructions envisagées sur la voie publique et d'apporter des rectificatifs si nécessaire.

Le code de l'urbanisme du Sénégal de 2009, en son Article *R 195* et le code de la construction de 2009 en son Article *L 2* avancent tous que « *Nul ne peut entreprendre, sans autorisation administrative, une construction de quelque nature que ce soit ou apporter des modifications à des constructions existantes sur le territoire des communes, ainsi que dans les agglomérations désignées par arrêté du Ministre chargé de l'Urbanisme* ». À cet effet, il ressort clairement de cet article, que les travaux de réhabilitation ou de construction neuve, sont tous régis par cette

³² Via une contractualisation directe entre le propriétaire et le maçon.

autorisation de construire. Pire encore, même les constructions de nature en banco sont concernées par ce permis de construire, au même titre que tous les autres types en dur.

Critère important de l'instruction du permis de construire, comme prévu par l'*Article R 196*, le coefficient d'occupation du sol (COS), peut certainement être au-delà de la norme, surtout chez les propriétaires ayant fait des constructions partielles ou des réhabilitations de devanture. Ces deux opérations, ayant le but d'occuper et de rentabiliser au mieux la surface non bâtie, par des logements ou des locaux à usage d'habitation ou d'activité, peuvent entraîner une densité excessive de constructions, si elles ne sont pas autorisées.

Par rapport à l'autorisation, la division régionale de l'Habitat et de l'Urbanisme, nous a avisé n'avoir jamais reçu de demande d'autorisation pour motif de réhabilitation dans la commune de Ziguinchor, même si ces types d'aménagements restent clairement identifiés. La position de la Mairie, qui a parmi ses compétences, la délivrance des autorisations de construire³³, est plus marquée par de l'indulgence que par une application rigoureuse de ladite compétence. Selon elle, à défaut que les constructions (surtout partielles et réhabilitation de devanture) ne débordent sur la voie publique et ne constituent une réelle entrave pour la circulation, leurs propriétaires ne subissent aucune sanction ou interpellation.

Ce laxisme des autorités à l'endroit de cette norme urbanistique, semble être décrié par Offner (1993), selon qui, « *Aussi lourde soit-elle, une infrastructure de transport ne saurait modifier l'usage de l'espace si les dispositifs réglementaires du droit de l'urbanisme empêchent, par exemple, toute modification du coefficient d'occupation des sols* ». D'après sa vision, il ressort que malgré les maintes pressions que subissent les maisons proches des grandes artères, en termes d'immobilier d'activité ou d'habitation, les servitudes urbanistiques doivent toujours subsister.

À *Tiléne* et à *Kandé* et dans toute la commune de Ziguinchor généralement, contrairement à ce que prévaut Offner (*ibid.*), la valorisation immobilière se serait surtout faite dans l'informalisation. Il ne s'agit pas non plus de dire, face à cette situation de non-respect des procédures, que les constructions ne sont pas techniquement bien faites ou qu'elles empiètent forcément sur la voie publique. Nous voulons juste signaler, qu'en dépit de ses avantages et pour la commune et pour les particuliers eux-mêmes, la procédure urbanistique de construction, reste quasiment sans considération pour les populations, promoteurs de biens immobiliers. Les

³³ Article 319 du code général des collectivités locales 2013

travaux de Diallo (2018) sur le permis de construire révèlent que seules 57 % des constructions l'ont obtenu à *Castor* contre 42 % à *Kénia*.

Aussi, le laxisme et l'indulgence des autorités par rapport à ces « infractions », même s'ils peuvent être justifiés socialement et économiquement du côté de quelques propriétaires, font échapper d'énormes recettes à la municipalité. Pour les populations qui entreprennent ces constructions, la lourdeur des charges de la construction serait le motif de se passer de l'autorisation de construire, perçue comme un luxe pour certains.

En effet, si nous nous intéressons aux constructions partielles ou aux réhabilitations (de devanture surtout) qui connaissent plus de tolérance, nous verrons que la mairie de Ziguinchor perd beaucoup. Le montant de 100 000 F CFA, correspondant à la taxe pour la partie commerciale de toute opération de construction ou de réhabilitation de bâti, constitue un important manque à gagner pour la municipalité. Ce gap peut même atteindre des millions si l'on sait le nombre d'aménagements de bâti à des fins d'activités à composante commerciale, dans la zone, voire la commune.

Quant aux aménagements relatifs à la construction neuve, plus notés dans le quartier de *Tiléne* et celui de *Kandé*, l'acquisition de permis de construire ne saurait être totalement réfutée pour toutes les constructions. Néanmoins, l'ignorance de l'existence même de cette autorisation de construire par beaucoup d'enquêtés nous motive à dire que la plupart d'entre eux s'en sont passé, au moment de leur aménagement. Malgré tout, nous pensons que si plus d'exigence était faite là-dessus, des rentrées énormes de recettes ne manqueraient pas pour la collectivité territoriale.

Pour la partie réservée à l'habitation uniquement, si la maison ne comporte pas une partie destinée à l'accueil d'une activité commerciale, une taxe s'élevant à 200 F CFA/m², doit être payée pour toute construction autorisée. Pour cette seconde catégorie, le montant de la taxe ne saurait être le facteur répulsif ou décourageant, de l'acquisition du permis de construire. Par exemple, la taxe peut s'élever entre 30 000 et 40 000 F CFA pour les parcelles de 150 et 200 m², successivement. Elle peut même être en deçà de ces montants, si nous tenons en compte que la surface bâtie.

Là aussi, si tous les promoteurs de constructions étaient contraints à se prémunir de l'autorisation de construire, la commune pourrait non seulement engranger beaucoup d'argent et connaître également une urbanisation des meilleures. Une urbanisation, avec des réalisations d'équipements collectifs, qui ne soient pas compromises par une indisponibilité des réserves foncières, préalablement affectées à l'accueil de ces équipements. Rappelons que toutes les

deux taxes, sur la partie commerciale et d'habitation, font partie intégrante de l'autorisation de construire.

En outre, le permis de construire, en dehors de la déclaration préalable à la construction qu'il exige, offre aux propriétaires, l'avantage d'être exempté du paiement de l'impôt sur le foncier, pendant quelques années. En effet, pour tout acquéreur de permis de construire, la loi a prévu, une exonération quinquennale sur l'impôt relatif au patrimoine bâti. Malgré ces mesures encourageantes, la recherche de l'autorisation de construire, semble ne pas être perçue comme une obligation. La faveur faite sur l'impôt est à repenser, puisque l'acquittement de l'impôt même, dans ses différentes formes, reste un devoir quasiment non accompli par bon nombre de citoyens.

5.4. De la densification du bâti

À travers la dynamique immobilière, le bâti est en train d'occuper davantage d'espaces dans le secteur de *Tiléne-Kandé*. Les surfaces bâties connaissent une augmentation assez considérable, du fait des opérations de constructions immobilières. Précisons que cette augmentation de l'occupation du sol par le bâti est une manifestation de la dynamique spatiale comme c'est le cas dans la commune toute entière (Sow, 2014 et Sidibe, 2011). Elle se traduit par la densification du bâti, autrement dit, une réduction des parcelles vacantes en faveur des aménagements immobiliers, comme l'ont noté Sy et Sakho (2013) dans la périphérie sud de Ziguinchor.

Critère fortement pris en compte dans la caractérisation des espaces urbains³⁴, la concentration du bâti s'avère être un signe très fort de l'accélération des processus d'urbanisation à l'échelle communale et de ces deux quartiers, particulièrement. Partant des travaux de Sow (2014), qui avait fait une situation du bâti en 2010 et dans toute la commune de Ziguinchor, une comparaison sera établie avec une situation de 2018, pour voir les évolutions de l'occupation du sol par le bâti, dans notre zone d'étude.

De la situation de 2010, nous pouvons remarquer que le bâti était globalement de densité faible, dans le secteur. Beaucoup d'espaces vides, symbolisant des parcelles vacantes, non bâties y étaient notés. Aussi, nous pouvons préciser que rares étaient les ilots dont les différentes parcelles étaient entièrement occupées. Les propos de l'auteur lui-même (Sow, *ibid.*), selon

³⁴ Merlin *et al*, 2009

lesquels, l'habitat urbain était très peu jointif et qu'il présentait beaucoup d'espaces vides, sont très prévisibles ici.

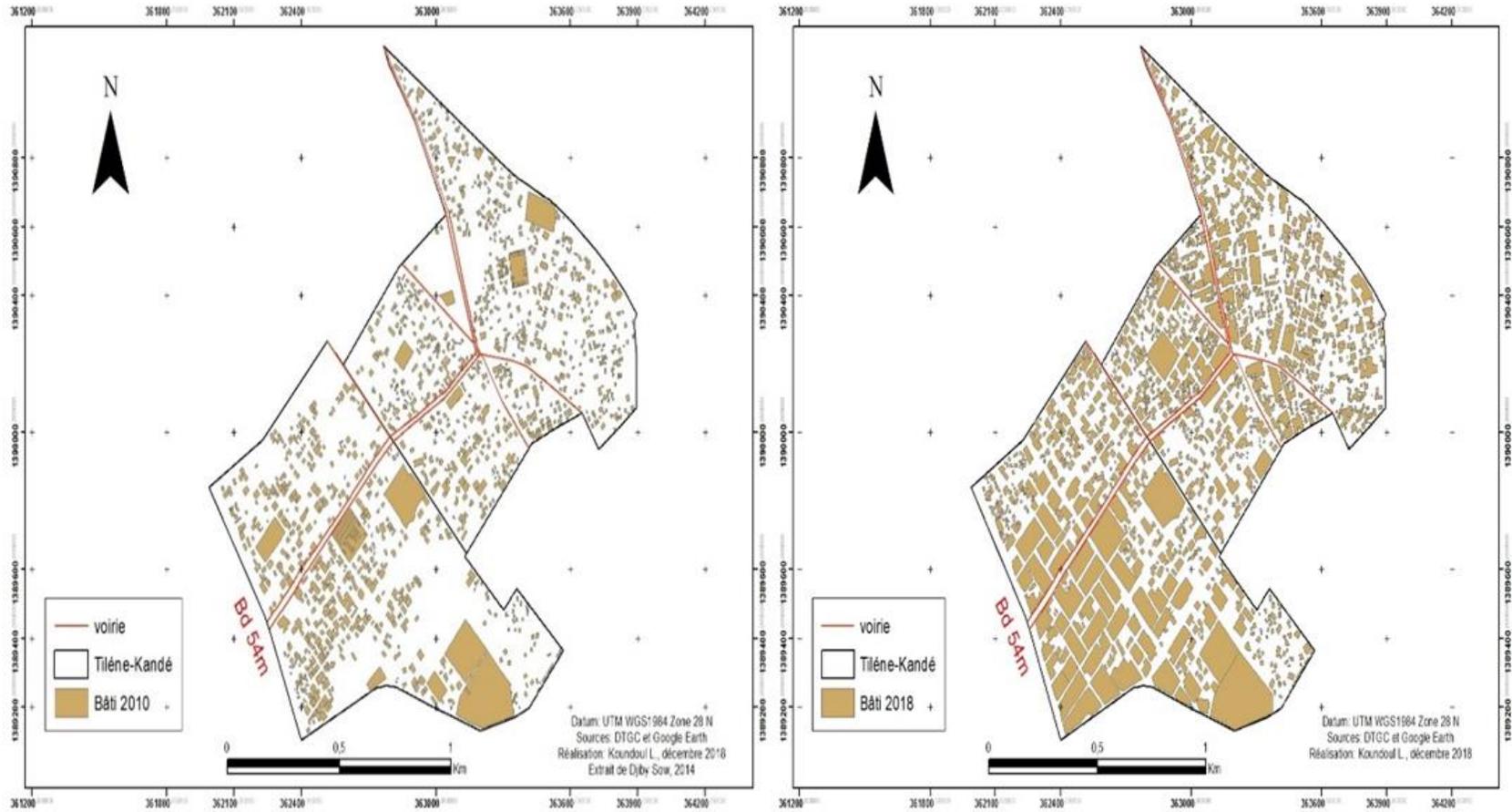
Les équipements publics (écoles, marchés, collège, cimetière, etc.) étaient les seules formes d'occupation d'envergure, à la différence des édifices à usage d'habitation qui eux se montraient très parsemés. Toutefois, de cette situation de 2010 à maintenant, beaucoup de changements sont survenus. La multiplication des opérations de constructions d'édifices, remarquée ces dernières années, a fortement changé cette configuration du bâti notée précédemment.

L'analyse de la situation du bâti en 2018, révèle une densification encore plus importante des biens immobiliers dans le secteur. L'occupation du sol par le bâti est passée du simple au double voire plus, de la situation d'avant l'avènement de la route à celle d'après route. En effet, entre 2010 à 2018, les surfaces bâties sont passées d'une valeur de 36 hectares (ha) à 75,8 ha, soit un taux d'évolution de 110,6 %. Des îlots faiblement occupés, nous assistons maintenant à nombre d'îlots qui sont entièrement bâtis, comme nous pouvons le voir sur la photographie suivante.



Photographie 5 : Capture google earth du 3 novembre 2018 de la densification du bâti dans le secteur de Tiléne et Kandé.

Il est important de préciser que cette situation de concentration du bâti ne se manifeste pas seulement le long des axes routiers. Elle se traduit par une mixité et se remarque partout dans ces deux quartiers, même dans les parties situées beaucoup plus loin des axes routiers. Aussi, c'est maintenant que l'affectation en zone d'habitation dont le secteur fait l'objet, colle mieux à la réalité in situ, si nous savons que les pratiques de culture pluviale et de maraichage y étaient très nombreuses Sow (*ibid.*).



CARTE 6 : SITUATION DU BÂTI EN 2010 (A) ET EN 2018 (B) DANS LES QUARTIERS DE *TILÈNE* ET *KANDÉ*

Cette importante évolution des surfaces bâties en moins d'une décennie, même si elle n'est pas imputable aux seuls effets de la dotation du secteur en infrastructures routières, semble en être fortement influencée. De 2010, année à laquelle le secteur est doté en infrastructures routières, à 2018, les changements notés en termes d'occupation du sol par le bâti, ne sont certainement pas totalement indépendants de la nouvelle image que ces axes routiers ont donnée à la zone. Néanmoins, des facteurs tels que la demande en logement et le potentiel locatif peuvent aussi expliquer cette dynamique du bâti.

Dans la même lancée, les travaux de Fall, Sarr et Kebe (2016), pour le compte de l'observatoire de l'autoroute à péage, révèlent d'une densification du bâti, induite par l'évolution de l'occupation du sol entre 2009 et 2013 dans la zone de l'UCAD IV, commune de Keur Massar. L'influence de l'autoroute est plus que remarquable disent-ils, et ce, du fait de la forte urbanisation qui a fini par rattraper l'infrastructure. À Bignona, selon Diatta (2011), c'est un étalement urbain qui est noté vers les quartiers de *Tenghory* transgambienne et de *Manguiléne*, avec la nouvelle mobilité qu'ont connue ces zones.

Cette densification du bâti dans le secteur de *Tiléne* et de *Kandé* est aussi à l'origine d'une reconversion des petites aires de maraichage, qui se remarquaient notamment dans les parcelles vacantes. Cette situation est surtout notée dans la zone de *Kandé*, où les activités maraichères occupaient une bonne partie de ce quartier depuis les années 1970 (Sow, 2014). Les périmètres maraichers sont en train d'être transformés de plus en plus en zone d'habitation, compte tenu de maints enjeux, et ce, en dépit des risques de stagnation des eaux en hivernage au niveau de ces sites.

5.5. Des enjeux fonciers

Les aménagements structurant, passant surtout par les infrastructures routières au Sénégal, exercent beaucoup d'influence sur les ressources foncières et immobilières. Avec la réalisation de telles infrastructures, il n'est pas rare de voir, de nouveaux enjeux régir le foncier, dans les espaces les accueillant. La spéculation et la spoliation foncière, voire les litiges fonciers, sont entre autres les principales caractéristiques de ces enjeux fonciers.

La dotation d'un territoire par une infrastructure routière, offre en effet bon nombre de possibilités de valorisation des biens et potentialités de celui-ci. Berion (1998) et Faivre (2003) disaient successivement à cet effet que « *l'allocation en infrastructures engendrerait l'expansion des territoires qui en sont dotés* » et qu'« *un tronçon autoroutier dynamise les territoires* ».

Par rapport à cette expansion ou dynamique, le foncier est, plus que toutes les autres ressources, la première à connaître cette valorisation, le plus souvent. Cette mise en valeur foncière, à travers la hausse des prix fonciers notamment, peut s'expliquer par la ruée sur le foncier, qui à son tour, s'explique par les importantes plus-values foncières que les acquéreurs (revendeurs en général) pourraient faire, toutefois que le secteur ferait l'objet de convoitise, pour l'habitation ou d'autres activités.

Dans les quartiers de *Tiléne* et de *Kandé* donc, malgré une occupation et une appropriation foncières notées bien avant, l'avènement de la route a pu lourdement impacter sur les prix des parcelles. Les biens domaniaux, dont l'accès était jadis plus ou moins facile selon les populations, ont connu depuis la réalisation d'infrastructures routières dans le secteur, un renchérissement extraordinaire. Avec cet aménagement d'importance capitale, il n'est quasiment plus possible d'avoir un terrain dans le secteur, sans déboursier plusieurs millions de Franc CFA. Seuls les émigrés supporteraient les prix exorbitants des propriétaires, nous disent certaines populations. Cette hausse des prix, peut témoigner de l'ampleur qu'a prise la spéculation foncière dans la zone de *Tiléne* et de *Kandé*.

Les informations obtenues auprès des enquêtés traduisent unanimement de la hausse des prix du foncier dans le secteur. Même si cette augmentation des prix fonciers s'est faite au fil du temps, elle a pris des proportions encore plus importantes avec la construction de voirie dans ce secteur. Dans leur article sur les observatoires autoroutiers, Joignaux *et al* (2004), ont par ailleurs fait état de ce renchérissement du foncier, suite à la mise en service de l'autoroute A71 dans sa zone d'influence. Pain (1984), fait également état de cette spéculation en rapport aux infrastructures de transport, en parlant de terrains plus chers aux abords des axes routiers à Kinshasa. La nouvelle accessibilité pourrait être un des facteurs de ce renchérissement foncier pour Agbossou (2005), selon qui « ... *ce sont des différentiels d'accessibilité qui permettent d'expliquer les variations spatiales de la rente foncière (concurrence pour les localisations centrales qui se traduit dans le prix des terrains et des espaces construits – densité d'occupation du sol)* ».

Beaucoup de nos interlocuteurs, ont également témoigné de la vente de parcelle à hauteur de dix (10) millions ou plus. Des demies-parcelles seraient même échangées à des montants de six (6) voire huit (8) millions de F CFA par les propriétaires. Précisons ici, que ce sont les autochtones eux-mêmes qui s'adonnent à la vente de biens fonciers, familiaux pour la plupart.

Cette tendance à la hausse des prix fonciers, est aussi passée par une mutation des usages. Les terrains nus, vacants, donnant la possibilité de faire le micro-jardinage ou le maraichage, ont cédé

la place à l'immobilier. Cette mutation des usages, est assimilable à ce que Ndiongue (2012) qualifie de « *glissement du périurbain agricole vers un périurbain non agricole* », en parlant de l'avancée du front urbain dakarois vers la zone des *Niayes*. Cette agriculture maraichère s'efface progressivement au profit des aménagements de bâti dans le secteur.

En définitive, nous pouvons retenir de ce chapitre sur la dynamique du bâti, que d'importantes opérations immobilières ont été notées ces dernières années dans les quartiers de *Tilène* et de *Kandé*. Ce dynamisme du secteur du bâti est surtout caractérisé par les nombreuses constructions ainsi que les opérations de réhabilitation, entraînant par conséquent un rehaussement du standing immobilier. Depuis quelques années, les prix immobiliers et fonciers ont également connu un renchérissement assez considérable. Aussi, le dynamisme de l'immobilier s'est aussi traduit par une importante densification du bâti, avec des surfaces bâties qui passent du simple au double entre 2010 et 2018.

CHAPITRE VI : LOCATION IMMOBILIÈRE

Dans ce chapitre, nous allons mettre en exergue la location immobilière. L'analyse va s'accroître dans un premier temps, sur l'offre en logements locatifs (6.1.). Le coût du loyer ou encore les charges locatives (6.2.) est abordé en second lieu. Enfin, nous avons fait état de la chronologie de l'installation des locataires, pour voir, l'influence possible de la route sur le dynamisme de la location immobilière (6.3.).

6.1. De l'offre en immobilier locatif

La location immobilière est un « *contrat par lequel le bailleur met à la disposition du locataire un local pour une certaine durée, dans certaines conditions, moyennant un certain prix (le loyer)* » (Merlin *et al*, 2009). Elle constitue donc une manière de privation de soi, d'une partie ou tout de son patrimoine immobilier, en contrepartie d'une participation financière et mensuelle de l'occupant, le locataire.

Pour les promoteurs immobiliers, il s'agit là d'une des principales méthodes (à côté de la vente du bien immobilier) de rentabilisation des fonds injectés dans un projet immobilier. Opérant par des prêts en banque, pour bon nombre d'entre eux, ces promoteurs immobiliers mettent en location le logement, pour satisfaire aux obligations de remboursement du crédit immobilier.

Pour le propriétaire-bailleur³⁵, la finalité de la mise en location de son logement, est aussi principalement la recherche de profit, même si la raison principale n'est pas forcément la rentabilisation des coûts de la construction. Mais, à la différence du promoteur immobilier, qui lui est beaucoup plus influencé par son prêt bancaire, le propriétaire-bailleur, lui, est encouragé en cela par le soutien, aux lourdes charges des besoins familiaux, que peuvent supporter les recettes de la location.

Le marché du logement locatif qui constitue une offre très conséquente, se caractérise par une certaine dynamique dans les quartiers de *Tiléne* et *Kandé*, voire dans la commune de Ziguinchor. Dans ces quartiers, la demande en logements locatifs s'avère très importante. Selon nos enquêtes, « *il ne se passe pas un jour sans que des demandeurs passent, alors que les réceptifs sont déjà pleins* ».

Autant la demande s'est avérée importante, autant les propriétaires se sont également bien positionnés dans l'offre de logements locatifs. Ils sont en tout 144 enquêtés sur 200, soit 72 % (tous

³⁵ « *Personne physique ou morale, propriétaire d'un bien immobilier (logement, bureau...) qui le met à la disposition d'un locataire* » (MERLIN *et al*, 2009).

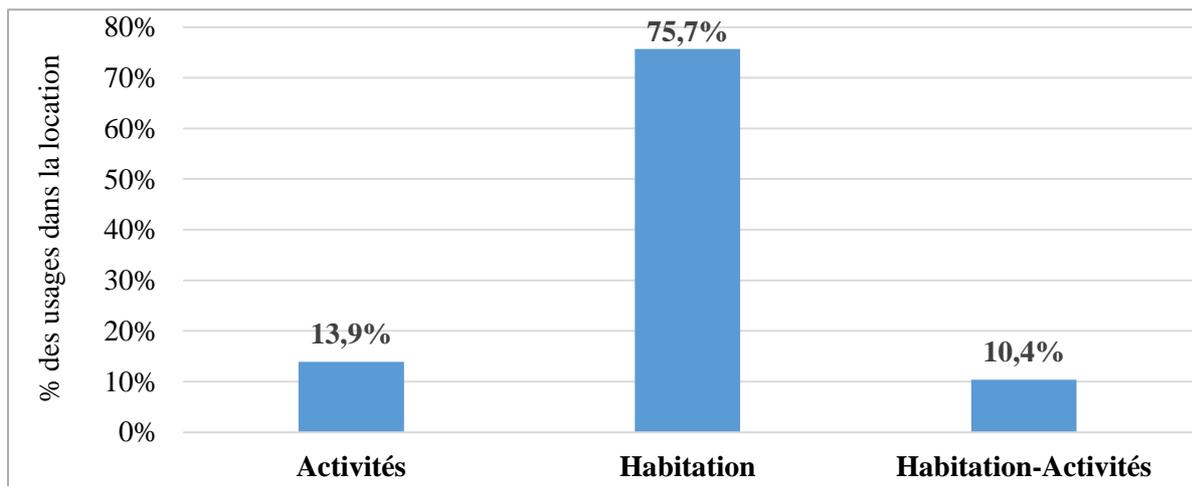
les locataires 35 % et les propriétaires-bailleurs 37 %) qui louent ou ont des locaux à louer. La majeure partie des propriétaires, 74 sur 130, soit 56,9 %, mettent en location leur maison ou une partie d'elle. Les 56 autres restants, 43,1 %, n'utilisent leur maison que pour leur propre logement.

6.1.1. Des usages

Dans la zone de *Tiléne* et *Kandé*, deux principaux usages font l'objet de demande en location immobilière. Il s'agit d'abord et principalement du logement familial. Dans une moindre mesure, la demande en location est aussi faite pour l'exercice d'une activité. Ces activités se rapportent, entre autres, aux commerces, aux services et à d'autres activités, liées aux corps de métier que sont, ici, la restauration, la coiffure, la couture, les ateliers de menuiseries métalliques et de bois, etc.

L'usage pour le logement familial, a concerné plus des $\frac{3}{4}$ de tous les 144 enquêtés louant et ceux non louant, mais ayant mis des locaux en location. En effet, ce sont 75,7 % parmi eux, qui ont loué des locaux à des fins exclusives d'habitation. L'importance des offres en immobilier d'habitation traduit l'ampleur de la réponse apportée par les propriétaires-bailleurs à la demande en location. Mentionnons que cette demande locative et l'offre qui en est faite, se font remarquer un peu partout dans le quartier.

Par ailleurs, parmi les promoteurs-bailleurs, il existe 13,9 % qui mettent en location uniquement des locaux pour l'exercice d'une quelconque activité. Quant à la combinaison entre l'usage d'habitation et celui de l'accueil d'une activité, dans la mise en location, elle n'est pas aussi très importante, et n'a concerné que 10,4 % des cas de mise en location.



GRAPHIQUE 13 : RÉPARTITION DE L'OFFRE EN IMMOBILIER LOCATIF EN FONCTION DES USAGES. (SOURCE : ENQUÊTES KOUNDOL, 2018).

Les activités, de préférence, se localisent à côté de la route pour avoir de la visibilité. Cette exigence du choix de leur localisation, fait que ce sont les maisons situées à côté de la route qui ont beaucoup

plus cette possibilité de réserver une partie du local à l'activité, par rapport aux autres situées un peu plus loin, où la demande même est moindre. Pain (1984), en parlant du développement d'activités de commerce sur le boulevard Patrice Lumumba à Kinshasa, faisait état de cette forme de polarisation périphérique. Il disait que « *les parcelles limitrophes (aux routes), bien situées, sont valorisées au maximum* », à travers la mise en location et pour les activités notamment.

Du fait de la forte demande en location d'espaces d'activité aux abords de la route surtout, certains acteurs sont même allés jusqu'à aménager, de leur propre initiative et en accord avec les propriétaires, les locaux qu'ils occupent actuellement. Ce système a été opté par 28 % des 50 acteurs enquêtés, aux seules fins de pouvoir exercer à côté de la route. Il est important de rappeler que ce sont ces aménagements, pour bon nombre, qui ont conduit aux opérations de réhabilitation de devanture, évoquées précédemment.

La mise en location d'espaces d'activité concerne globalement des magasins, quincailleries, boutiques d'alimentation générale et d'autres locaux pour les petits services et activités artisanales dans la zone de *Tiléne-Kandé*. Concernant la nature des locaux, nous pouvons retenir que l'essentiel des acteurs (76 %) exercent dans des bâtis de nature en dur.



PHOTOGRAPHIE 6 : DES LOCAUX À USAGE D'ACTIVITÉ À TILÉNE. (DATE DE PRISE : DÉCEMBRE 2018).

À la différence de la location pour usage d'habitation pour laquelle, toutes les offres sont dans les limites de la parcelle, des aménagements sommaires, faits à l'extérieur, sont proposés pour accueillir des activités. Ils sont faits en cantines et servent au total à 24 % d'acteurs, de lieu de travail. Ces cantines sont faites de manière à pouvoir être démontées, du fait de leur emplacement en dehors des limites des parcelles et sur l'aire réservée à la voie publique.

6.1.2. Des catégories de logements et de la qualité des bâtis

Dans la réponse à la demande en logements d'habitation, ce sont des pièces ou chambres, des appartements et des maisons entières qui sont proposés par les propriétaires-bailleurs, mais à des proportions différentes. Sur les 124 qui ont au moins des locaux d'habitation, soit 86,1 % du total, les appartements et chambres individuelles sont les plus représentatifs. Parmi eux, 38,7 % mettent en location des chambres, alors qu'il y'a 52,4 % dont la mise en location immobilière concerne des appartements. La mise en location de maisons entières n'est pas très significative dans l'offre des propriétaires-bailleurs et ne représente que 8,9 % du total.

Cette disproportion dans les catégories de logements offerts pour l'habitation peut s'expliquer d'abord par l'importance des propriétaires louant des locaux, configurés de sorte à permettre la cohabitation entre différents locataires et parfois avec le propriétaire lui-même. Cela a concerné la plupart des maisons à appartements et souvent en hauteur qui donnent la possibilité d'accueillir plusieurs locataires.

Le diagnostic de l'offre en location de maisons entières, révèle que les locataires se sont plus intéressés aux constructions en dur. La majorité des locataires de maisons entières ont contracté des logements de type en dur-zinc. Une infime part (5,6 %) a pour logement des bâtiments de nature en dur et de type R+. Les constructions de nature en dur et de type terrasse, à égalité avec les constructions en banco, représentent tous les deux 18,2 % de la mise en location de maisons entières. Les prix du loyer, plus chers pour les R+ ou terrasses, comparés au confort minimal des constructions en dur-zinc, pourraient mieux expliquer le choix porté sur les constructions en dur-zinc, en ce qui concerne la location de maison entière.

Les offres en chambres individuelles, la deuxième offre la plus importante, constituent aussi une importante réponse à la forte demande locative notée dans le secteur. Le nombre de pièces proposées et par propriétaire-bailleur traduit également l'intérêt que portent les propriétaires sur cette mise en location. Sur les 38,7 % enquêtés ayant des chambres comme réceptifs en location, c'est plus de la moitié (20,2 %) qui en louent entre une (1) à trois (3) et 18,5 % ont entre quatre (4) à sept (7) pièces à louer.

Par rapport au type de bâti, les constructions en dur-zinc prédominent dans la location de chambres (70,8 % des cas). Dans les constructions en R+ et terrasse, la mise en location de chambre s'est avérée très petite avec des proportions de 10,4 % et 14,6 %. Les propriétaires de ces deux types de bâti préfèrent louer des appartements plutôt que des chambres. Pour les constructions en banco, elles ne concernent que 4,2 % des locations de chambres.

S'agissant des appartements, l'offre est comprise entre un (1) à plus de huit (8) appartements, individuellement mis en location par propriétaire-bailleur. Dans les 52,4 % de propriétaires louant des appartements, 34,7 % ont entre un (1) et trois (3) appartements en location dans leur maison. Il est important de préciser que c'est ce groupe de propriétaires qui occupe le premier rang dans l'offre en immobilier locatif, parmi toutes les catégories de logement, toutes classes confondues.

La mise en location concerne chez certains propriétaires-bailleurs une importante partie du bâti. Cela est remarqué chez les propriétaires louant entre quatre (4) à sept (7) appartements et représentant 12,1 % de l'ensemble de la mise en location pour cette catégorie de logement. Des offres locatives de huit (8) appartements ou plus sont aussi remarquées chez quelques propriétaires-bailleurs (5,6 %). Ces importantes offres en logements locatifs traduisent dans une certaine mesure la vocation locative de la plupart des projets immobiliers.

Concernant la typologie des bâtis dont la location se fait par appartement, nous constatons que ce sont les constructions en hauteur qui sont majoritaires dans l'offre. En effet, 47,7 % des appartements offerts en location dans la zone de *Tiléne-Kandé* sont bâtis en R+1, 2 ou 3. La prédominance des constructions en hauteur dans la location d'appartements peut être liée au fait que c'est ce type de bâti qui est mieux approprié à cette mise en location par appartement. En dehors des R+, une part assez conséquente de la location d'appartements (33,8 %), est assurée par des constructions en dur-zinc. La location d'appartements dans les maisons bâties en dur et de type terrasse quant à elle, ne représente que 16,9 % de l'offre.

TABLEAU 8 : PARC DE LOGEMENT LOCATIF À USAGE D'HABITATION. (SOURCE : ENQUÊTES KOUNDOUL, 2018).

Catégorie de logement	Nombre	Fréquence	Fréquence totale
Chambre	(1-3)	20,2 %	38,7 %
	(4-7)	18,5 %	
Maison entière	-	8,9 %	8,9 %
Appartement	(1-3)	34,7 %	52,4 %
	(4-7)	12,1 %	
	(8 et +)	5,6 %	

La répartition de ces différentes catégories de logements construits, en banco, en dur-zinc, en terrasse et en R+, montre que la location immobilière est fortement dépendante du type de bâti. Malgré une demande importante, nous remarquons, que les locataires ont fortement tenu compte de la qualité du bâti au moment de louer. Pour les propriétaires-bailleurs, il était donc important de

pouvoir répondre à la conditionnalité du minimum de confort ou d'aisance des locaux mis en location.

Ainsi, par rapport au type de bâti, c'est seulement les constructions en banco qui n'arrivent pas à dépasser le taux de 50 % de mise en location, dans les offres comportant au moins un usage d'habitation. Elles n'enregistrent que 22,7 % de location entière ou en partie. Ces constructions traditionnelles sont généralement réservées à l'usage d'habitation et à titre personnel pour leurs propriétaires. Le banco ne satisfait presque pas aux exigences des demandes en location dans le secteur de *Tiléne-Kandé*. Nous pensons que les constructions en banco ont beaucoup peiné à remplir les exigences du rapport qualité/prix, diagnostiqué par tout locataire, même si le prix peut s'avérer abordable dans certains cas.

Les constructions en dur, quant à elles, se sont montrées très présentes dans les offres en location immobilière. Elles sont toutes louées jusqu'à hauteur de 55,9 %, pour le plus petit taux de mise en location parmi elles, que représente les bâtis en dur-zinc. Par ailleurs, si nous nous tenons qu'aux effectifs, nous verrons, qu'au-delà de leur proportion de mise en location par rapport aux autres types, les constructions en dur-zinc constituent le type de bâti, qui est le plus mis en location, avec 50 % des offres comportant un usage d'habitation.

Dans les maisons à étages et terrasses, la mise en location a atteint des proportions très importantes. Si nous prenons isolément les constructions en hauteur, facilement remarquables dans le paysage de par leur envergure, nous verrons qu'elles sont fortement concernées par la mise en location. En effet, parmi les 39 constructions en hauteur, identifiées lors des enquêtes, la quasi-totalité (94,9 %) est mise en location par leur propriétaire.

Dans les terrasses également, malgré leur nombre restreint, nous notons un taux important de propriétaires mettant en location leurs habitations. En effet, 71,4 % des propriétaires ayant des maisons en terrasse, s'activent dans la location immobilière contre seulement 28,6 % qui utilisent leur maison pour le logement familial uniquement.

TABLEAU 9 : TAUX DE MISE EN LOCATION À USAGE D'HABITATION PAR TYPE DE BÂTI. (SOURCE : ENQUÊTES KOUNDOL, 2018).

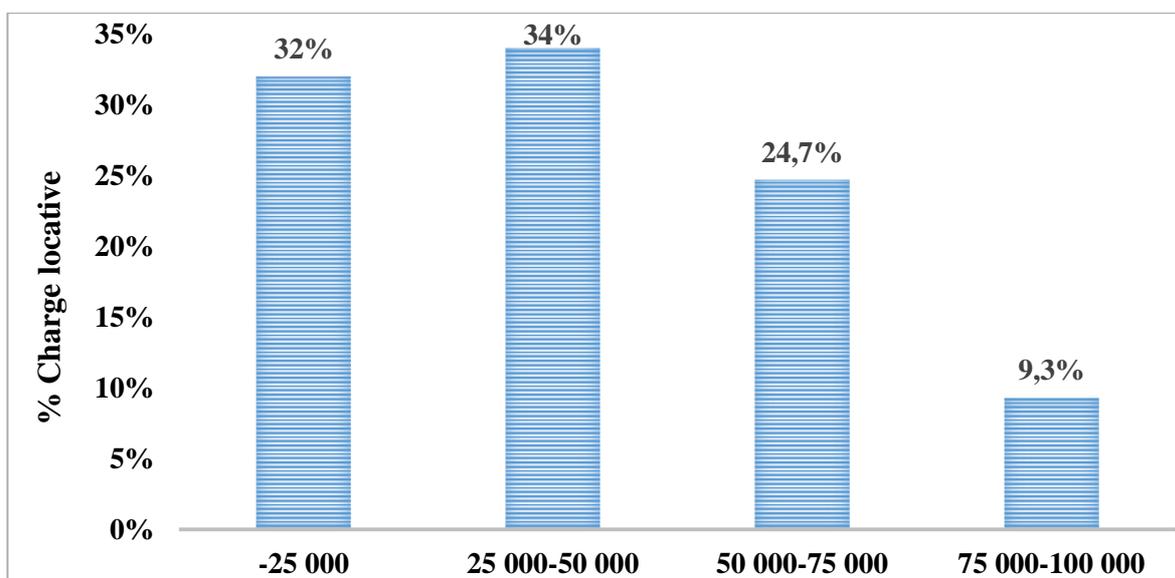
Type de bâti	Effectif mise en location	Effectif total	% location
Banco	5	22	22,7 %
En dur-zinc	62	111	55,9 %
Terrasse	20	28	71,4 %
R+1-3	37	39	94,9 %
Total	124	200	

6.2. Des charges locatives

Les maintes opérations de constructions de bâti notées ces dernières années dans le secteur de *Tiléne-Kandé*, ont rendu le secteur de l'immobilier plus dynamique. Cette dynamique, engendrée essentiellement par les nouvelles constructions, a permis aux propriétaires-bailleurs de s'engager dans la rentabilisation de leur investissement immobilier, à travers la location notamment. Cette location, qu'elle soit formelle ou faite sur la base de contrats non formels, reste sous-tendue par une charge locative.

Critère d'importance capitale dans la contractualisation d'un logement pour la location, le loyer connaît des catégories de coûts différenciées. Les coûts de location vont des plus acceptables aux plus excessifs. Globalement, les charges locatives s'élèvent de moins de 25 000 à 100 000 F CFA le mois. Notons qu'elles peuvent être fonction de la nature voire du type de bâti en location, mais aussi et surtout de la catégorie de logement.

Ainsi, par rapport à l'offre en immobilier à usage d'habitation, s'élevant au nombre de 124, un taux de réponses de 78,2 % a été obtenu sur les charges locatives. Les 21,8 % restant, ont préféré s'abstenir sur la question, pour motif d'ignorance ou de simple refus de réponse. De ces répondants donc, il ressort que 32 % ont une charge locative mensuelle de moins de 25 000 F CFA, 34 % de l'ordre de 25 000 à 50 000 F CFA, 24,7 % entre 50 000 et 75 000 F CFA et quelques 9,3 % entre 75 000 et 100 000 F CFA, comme indiqué dans la figure suivante.



GRAPHIQUE 14 : CHARGE LOCATIVE DE L'IMMOBILIER D'HABITATION. (SOURCE : ENQUÊTES KOUNDOL, 2018).

6.2.1. De la charge locative différentielle

Il est important de noter, que la charge locative est proportionnelle à la nature ou au type de bâti loué. Les constructions en banco par exemple ne sont représentées qu'à hauteur de 3 % dans toutes les catégories de charges locatives où elles se présentent. Précisons par ailleurs que ces logements en banco comportent généralement des loyers de moins de 25 000 et parfois et exceptionnellement surtout entre 25 000 et 50 000 F CFA.

Dans les constructions de nature en dur, nous avons remarqué une certaine représentativité des différents types, dans les quatre classes de loyer. Les constructions en dur-zinc les concernant, ont représenté à elles seules l'essentiel (77,4 %) des charges locatives de moins de 25 000 F CFA. Dans les loyers compris entre 25 000 et 50 000 F CFA, les constructions en dur-zinc constituent également plus de la moitié (54,5 %) des différents types de bâtis loués à de tels prix.

Dans le lot des logements loués entre 50 000-75 000 F CFA, les constructions en dur-zinc, même si elles ne sont pas prédominantes, s'avèrent assez représentatives, avec 37,5 % de l'ensemble. La proportion des constructions en dur-zinc dans les logements loués à moins de 25 000, entre 25 000-50 000 et entre 50 000-75 000 F CFA, en dépit de la hiérarchie supposée sur les différents types de bâtis, montre qu'elles peuvent bel et bien satisfaire au confort et à l'aisance recherchés par les locataires, au même titre que les terrasses ou R+.

En outre dans les logements loués entre 50 000 et 75 000 F CFA et entre 75 000 et 100 000 F CFA, nous pouvons mieux percevoir cette adéquation entre coût du loyer et type de bâti, et ce, à travers les maisons à étages surtout. Pour ces deux catégories de charges locatives, il se voit que les constructions en hauteur représentent à elles seules 50 % et 66,7 % des bâtis loués entre 50 000 et 75 000 F CFA et entre 75 000 et 100 000 F CFA, successivement. Cette prédominance des R+ et des terrasses dans une moindre mesure dans les classes de loyers les plus élevés, traduit une certaine proportionnalité entre les charges locatives et le standing immobilier.

TABLEAU 10 : CHARGE LOCATIVE EN FONCTION DU TYPE DE BÂTI. (SOURCE : ENQUÊTES KOUNDLOUL, 2018).

Rente locative	Nature bâti				Total
	Banco	En dur-zinc	Terrasse	R+1-3	
-25 000	3 %	77,4 %	12,9 %	6,5 %	100 %
25 000-50 000	3 %	54,5 %	21,2 %	21,2 %	100 %
50 000-75 000		37,5 %	12,5 %	50 %	100 %
75 000-100 000			33,3 %	66,7 %	100 %

Prenant la catégorie de logements comme critère de la charge locative différentielle, nous pouvons voir que la mise en location, s'est faite globalement au profit des appartements, à l'exception des charges de moins de 25 000 F CFA, dans lesquels ils occupent une proportion de 41,9 %. Les locataires qui ont les charges locatives les plus chères, entre 75 000 et 100 000 F CFA, ont tous (100 %) des appartements en location. Les appartements constituent également 66,7 % des logements loués à hauteur de 50 000 à 75 000 F CFA. Aussi, parmi les rentes locatives comprises entre 25 000 à 50 000 F CFA, la location d'appartements a constitué la part la plus importante, avec 54,5 % des catégories de logements.

La prédominance des appartements, au détriment des maisons entières, dans les charges locatives les plus élevées (50 000-75 000 et 75 000-100 000 F CFA) et acceptables aussi (25 000-50 000 F CFA), peut s'expliquer par leur standing. En effet, ces appartements sont, pour la plupart, dans des constructions de type R+, qui même s'ils n'offrent pas une grande cour, connaissent un certain niveau de confort, pouvant justifier leurs charges locatives élevées.

La location de chambre quant à elle, s'est faite, avec des charges locatives parfois chères. Un loyer compris entre 25 000 et 50 000 F CFA est à la charge de 39,4 % de locataires de chambres individuelles. La borne supérieure de 50 000 F CFA de cet intervalle, informe tout simplement de l'existence de chambres dont les charges locatives excèdent parfois 25 000 F CFA. Néanmoins des charges moins élevées, de moins de 25 000 F CFA notamment, sont notées dans la location de chambres. Il est aussi important de mentionner que la location de chambres, avec 58,1 %, constituent majoritairement le lot de logements locatifs de moins de 25 000 F CFA de loyer.

La mise en location de maisons entières, elle, révèle que les charges locatives, sont pour l'essentiel, comprises entre 50 000 et 75 000 F CFA. Des charges allant de 25 000 à 50 000 F CFA, certes concernant peu de maisons, existent également dans la mise en location de maisons entières dans le secteur de *Tiléne-Kandé*.

TABLEAU 11 : CHARGE LOCATIVE EN FONCTION DE LA CATÉGORIE DE LOGEMENT. (SOURCE : ENQUÊTES KOUNDLOUL, 2018).

Rente locative	Catégorie de logements			Total
	Chambre	Appartement	Maison entière	
-25 000	58,1 %	41,9 %		100 %
25 000-50 000	39,4 %	54,5 %	6,1 %	100 %
50 000-75 000		66,7 %	33,3 %	100 %
75 000-100 000		100 %		100 %

6.2.2. Des recettes locatives

Les charges locatives, qu'elles soient acceptables ou excessives, constituent des recettes non négligeables. Avec le nombre de logement mis en location, associé aux coûts, les propriétaires-bailleurs font d'importantes rentrées d'argent, à travers la mise en location de leur bâti. Ce sont ces gains locatifs qui vont représenter ce que nous pouvons appeler, la rentabilisation ou la valorisation immobilière.

Ces plus-values immobilières donc, sont plus importantes pour les propriétaires-bailleurs de constructions de type R+, parce qu'ayant, le plus souvent, plus de logements mis en location. Les réponses sur la charge locative, obtenues auprès de 27 propriétaires de constructions en R+ sur les 37 de ce type en location, révèlent globalement que beaucoup de propriétaires-bailleurs (66,7 %), gagnent au moins 150 000 F CFA par mois pour la totalité des logements locatifs que comporte leur habitation. Ce gain mensuel, bien que majoritaire, cache des cas spécifiques de recettes plus importantes encore, parmi les propriétaires de bâti en hauteur.

En effet, des plus-values immobilières de 500 000, 750 000 et même de 1 million F CFA sont mêmes gagnées mensuellement par quelques propriétaires-bailleurs d'étages dans le secteur de *Tilène-Kandé*. Le gain mensuel de 1 million et plus concerne une habitation en R+3 et comportant douze (12) appartements au total de 75 000 à 100 000 F CFA de loyer. Les recettes individuelles, s'élevant de 500 000 et 750 000 F CFA, concernent certains propriétaires de R+ de huit (8) et douze (12) appartements et de charge locative comprise entre 50 000 à 75 000 F CFA.



PHOTOGRAPHIE 7 : LA RENTE IMMOBILIÈRE À TRAVERS LES R+. (DATE DE PRISE : AOÛT 2018).

L'importance de ces recettes de la location (pouvant aller de 150 000 à 1 000 000 F CFA / mois) dans les constructions en hauteur, traduit que l'immobilier constitue un secteur d'investissement très rentable. Il procure d'importantes rentrées d'argent aux propriétaires-bailleurs. À propos de l'investissement immobilier même, Diarra (2011), s'intéressant à l'étude de la production du bâti à Guédiawaye dans son mémoire, rapporte que l'immobilier était en train de se positionner comme le premier secteur économique de cette ville, et ce, du fait de la demande en location, avec le statut de ville-dortoir de Guédiawaye.

NB : les valeurs avancées dans ce commentaire, le sont sur la base d'un calcul entre la charge locative et le nombre d'appartements en location par propriétaire-bailleur. Étant donné que la charge locative est donnée sous forme d'intervalle, nous sommes passé par les centres de classe pour l'avoir en une seule valeur (moyenne), afin de pouvoir la multiplier avec le nombre d'appartements en location et par propriétaire. Bien que ne donnant pas les recettes exactes, l'approche a néanmoins permis d'avoir une impression des gains locatifs des propriétaires.

6.3. De la possible influence de la route sur la location immobilière

La dynamique du secteur de la location immobilière, au-delà des types de bâti loués et des différentes catégories aussi, semble avoir subi l'influence de la route. Cette influence est loin d'être en termes de hausse de prix, même si elle n'est pas à exclure, si nous nous référons à Sidibe (2011) et Sakho *et al* (2016), qui ont noté une hausse du foncier et du loyer vers la périphérie sud de Ziguinchor, du fait d'équipements tels que l'UASZ, l'école YAVUZ SELIM et la SN HLM entre autres facteurs.

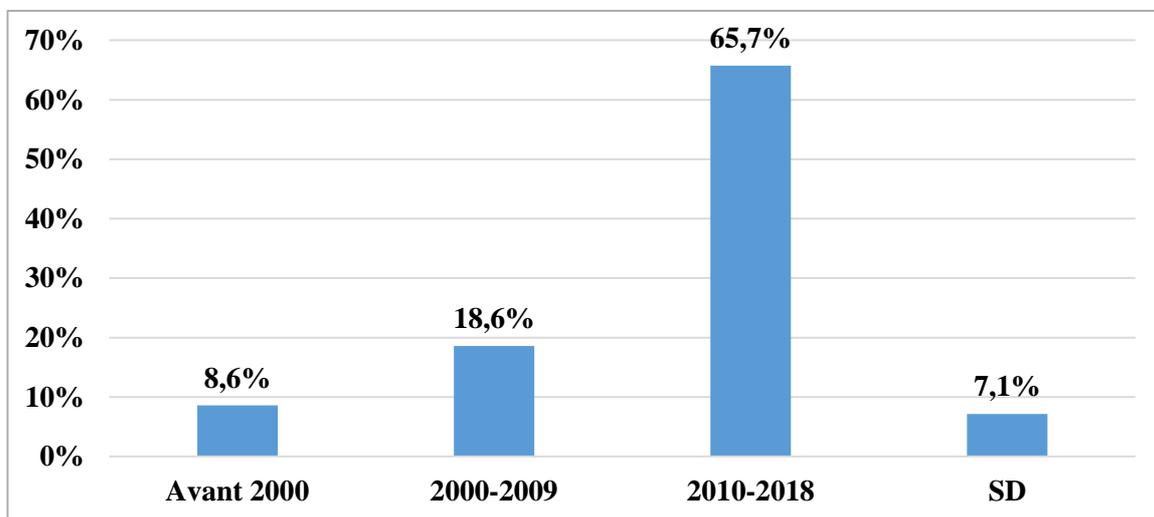
L'influence de la route peut s'apercevoir surtout à travers l'analyse des périodes auxquelles, l'installation de locataires s'est faite dans le secteur. Si nous nous tenons qu'à la date d'installation des locataires, nous voyons que beaucoup parmi eux, ont habité le quartier à une période correspondant avec l'aménagement de la route. Les motifs les ayant incité à venir s'installer dans le quartier sont fortement subjectifs et se rapportent à la recherche de proximité avec le lieu de travail (acteurs du secteur informel, surtout), la fuite des inondations dans les quartiers environnants et plus bas (*Belfort* est et *Santhiaba* est), au simple désir d'habiter le secteur. Cette mobilité résidentielle serait donc certainement liée à la restructuration d'ensemble du secteur, avec sa forte dotation en infrastructure de transport, comme le pense également Homocianu (2009).

Le nombre important de locataires qui sont venus trouver un logement à *Tiléne-Kandé*, pendant les années qui ont suivi la construction de la route, constitue un véritable répondant à la dynamique notée dans les constructions qui elle aussi avait connu plus d'ampleur durant les années qui ont

suiivi la construction de la route. Cette correspondance ou relation de cause à effet, entre les opérations de constructions et la venue de locataires, nous poussent à dire que la mise en location immobilière a été un facteur ayant fortement encouragé les constructions, du côté des propriétaires.

Ainsi, à propos de la date d'installation, nous pouvons retenir que 65,7 % des locataires ont habité le quartier entre 2010 et 2018. Les locataires qui sont venus trouver un logement durant cette période « post-route », ont certainement pris en considération, outre le rapport qualité-prix du bâti à négocier, les avantages en termes d'accessibilité et de gains de temps que la zone offre maintenant. « *L'aménagement de l'espace public urbain crée l'ambiance urbaine et le cadre de vie des habitants* » disait Beckerich (2000).

Malgré l'attrait sur les demandes en location que le secteur a connu, ces dernières années, il est important de mentionner, que la mise en location n'a pas été aussi récente que nous pouvons le croire. Bien avant la construction de la route, la location immobilière était pratiquée et trouvait également preneur. Quelques années avant l'aménagement de la route, des locataires s'étaient déjà installés dans le quartier. Ils sont au total, près de 28 % à venir habiter dans le secteur durant les années précédant l'avènement de l'infrastructure routière. Les 8,6 % d'entre eux sont arrivés, au moins, une décennie avant, alors que les autres, 18,6 % sont venus seulement quelques années avant l'arrivée de la route.



GRAPHIQUE 15 : CHRONOLOGIE DE L'INSTALLATION DES LOCATAIRES À TILÉNE-KANDÉ. (SOURCE : ENQUÊTES KOUNDOL, 2018).

NB : Par rapport à l'installation, seules les réponses des locataires (70 au total) ont été considérées dans la précédente analyse. Les réponses des propriétaires sont toutes ignorées, du fait qu'elles se rapportent à leur propre installation et non du ou des locataire(s), s'ils en ont.

Enfin, de ce chapitre sur la location immobilière, nous retenons que face à la forte demande locative dans le secteur de *Tiléne-Kandé* ces dernières années, nombre de propriétaires-bailleurs ont investi le secteur de la mise en location. L'habitation est le principal usage de cette demande en logement locatif, à côté du commerce, des services ou d'autres corps de métier. Les catégories de logements mis en location sont entre autres des chambres individuelles, des appartements, pour les constructions en hauteur surtout, en plus des maisons entières.

Conclusion partielle

Au terme de cette partie consacrée à la valorisation immobilière, nous pouvons donc dire que le secteur de l'immobilier dans la zone de *Tiléne-Kandé*, se caractérise par une certaine évolution, autant en nombre de constructions qu'en termes de qualité du bâti. Certes principalement mises en œuvre en réponse aux besoins de logement familial et ou pour la location, les constructions, malgré tout, ont semblé avoir été encouragées par les aménagements routiers dans la zone, si nous nous référons à leur date de réalisation. Les aménagements ou réaménagements de bâtis s'étant largement faits entre 2010 et 2018, nous poussent à croire que la voirie a bel et bien eu une part d'influence sur le dynamisme immobilier noté dans les deux quartiers. Le foncier lui aussi, du fait de la pression qu'il subit, a enregistré des hausses de prix assez considérables. Aussi, occasionnée par la disponibilité de l'offre, la location a pris une autre ampleur ces dernières années dans le secteur.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Au terme de ce travail de recherche sur les effets des infrastructures routières sur la mutation et la reconfiguration des paysages dans la commune de Ziguinchor et dans les quartiers de *Tiléne* et de *Kandé* particulièrement, nous pouvons dire que les infrastructures structurant et de type transport jouent un rôle d'importance capitale sur la dynamique globale des zones qui les accueillent. Moteur ou pièce maîtresse du fonctionnement harmonieux des activités dans les zones urbaines surtout, le secteur des transports et par l'aménagement routier, a su redorer le blason de nombre de quartiers de la ville de Ziguinchor, à travers son effet d'entraînement sur plusieurs secteurs non moins importants en Aménagement et Urbanisme : les activités, la mobilité et le bâti.

S'agissant des activités, l'impact des infrastructures routières peut être perçu à travers la polarisation périphérique qu'est en train de connaître de plus en plus les espaces desservis. Dans les quartiers de *Tiléne* et de *Kandé*, avec l'évolution du paysage³⁶, un phénomène d'exurbanisation est en train de se développer avec la localisation des activités de commerce ou de corps de métier aux abords de la route et en arrière-plan. À côté des équipements marchands, installés bien avant la route, les parcelles périphériques s'érigent aussi, depuis quelques années, comme de bons et avantageux réceptacles d'activités, commerciales surtout. Du confinement au niveau des seules aires de marché, les activités sont maintenant dans une phase d'extension et de densification avec l'attrait que la route suscite.

La mobilité, premier effet attendu de toute réalisation d'infrastructures de transport, a aussi été ici prévisible et assez fort, avec un rééquilibrage du plan de circulation dans presque toute la commune. Avec les programmes de voirie, dont elle a bénéficiés ces dernières années et le renouvellement du parc automobile qui a suivi pour les transports en commun, la commune de Ziguinchor possède maintenant un bon service en transport et mobilité. Les quartiers périphériques de l'est, du sud et du sud-ouest, longtemps exclus du système de transport urbain, sont maintenant beaucoup plus accessibles. Aucun quartier n'est épargné des rotations des transports en commun, qui se font des quartiers périphériques ou des campagnes environnantes vers le centre-ville de Ziguinchor. Les autres moyens de transport, qu'ils s'agissent des Taxis, Mototaxi *Jakarta* et *clando*, sont aussi un maillon fort de cette desserte en transport dans l'aire urbaine. La densification de la voirie urbaine qui est attendue des programmes comme le PROMOVILLES et le PACASEN, participera davantage à une accessibilité même interne des différents quartiers.

³⁶ Passage d'une route fortement atteinte par les crevasses à une voie pavée en 2x2 voies avec canalisation centrale

L'effet d'entraînement des infrastructures de transport sur le secteur du bâti ou de l'immobilier peut être perçu à travers la dynamique que ce secteur fait montre. Depuis quelques années à *Tilène* et à *Kandé* par exemple, beaucoup d'efforts sont en train d'être faits en matière de valorisation immobilière. D'importantes constructions neuves et sur parcelles nues, sont entreprises par les propriétaires. Avec le standing immobilier qui s'améliore de plus en plus, c'est le paysage même qui est en reconversion, comparativement au passé où beaucoup de parcelles étaient laissées en friche et utilisées comme aire de maraîchage.

Les opérations de réhabilitations sommaires ou de grande envergure, ont aussi été une autre forme de valorisation ayant accompagné ce dynamisme immobilier. Cette dynamique immobilière, qui est passée par nombre d'aménagements et de valorisation de parcelles vacantes, s'est aussi traduite par une densification très marquée du bâti ces dernières années. Du fait de la forte demande en logements locatifs, beaucoup de propriétaires se sont investis dans le secteur de la location immobilière dans l'optique de faire des plus-values immobilières. De par les importantes recettes tirées de la location immobilière, le bâti est en train de devenir de plus en plus un secteur d'investissement privilégié, auprès des propriétaires-bailleurs. Aussi, signalons que la forte demande en parcelle d'habitation s'est également traduite par une hausse extraordinaire des prix fonciers, atteignant parfois les 15 millions de F CFA voire plus, pour des parcelles de moins de 300 m². Par ailleurs, il est important de noter que les facteurs de cette valorisation immobilière dépassent la seule influence des infrastructures routières et impliquent aussi ou sinon plus, le besoin en logement ou la forte demande en loyer locatif, sans cesse en hausse, dans toute société en croissance.

Cependant, il est important de préciser que les résultats de ce travail, n'ont pour valeur de validation ni d'infirmer de travaux antérieurs dont certains ont rejeté la thèse des « effets structurants » des infrastructures de transport. Ni le cadre d'étude (échelle sub-locale), ni la nature même de l'infrastructure ciblée (voirie urbaine), ne pouvaient prétendre à cela. Notre seule ambition était de pouvoir déceler, tant soit peu, les effets des aménagements routiers sur les zones desservies.

Toutefois, dans nos futures investigations, cette limite pourra être surmontée. Dans un contexte actuel où le Sénégal est en train de s'orienter de plus en plus vers une approche du développement par les infrastructures et de transport surtout, avec les projets comme les autoroutes, le *TER*, le *BRT* et la revitalisation du chemin de fer Dakar-Bamako, l'étude des dynamiques territoriales induites par ces types d'aménagements, pourrait avoir un meilleur cadre pour apporter une contribution sur la question largement discutée des « effets structurants » des ouvrages de transport. En outre, il serait aussi important d'aborder ces études de dynamique territoriale, mise en rapport

avec les infrastructures de transport, à travers un diagnostic plus global touchant le développement économique, voire la croissance des zones d'accueil.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- 1) Actualisation de l'audit urbain, organisationnel et financier de la Commune de Ziguinchor, ADM/PRECOL, Avril 2005, 110p.
- 2) Agbossou, I., (2005), « Éléments de réflexion en vue de comprendre l'agir urbain », maison des sciences de l'homme, 50p.
- 3) Banque mondiale (1994), Rapport sur le développement dans le monde 1994 : une infrastructure pour le développement, 268p.
- 4) Bavoux, JJ., Beaucire, F., Chapelon, L. et Zembri, P. (2011), Géographie des transports, Armand Colin, Collection U, Paris, 232 p.
- 5) Bazin, S., Beckerich, C., Delaplace, M. et Masson, S., (2006), La LGV Est-Européenne en Champagne-Ardenne : quels effets sur la cohésion territoriale champardennaise ?, Revue d'Économie Régionale & Urbaine N° 2 - p. 245-261.
- 6) Bazin, S., Beckerich, C., Delaplace, M., Blanquart, C., Vandenbossche, L., (2010), Grande vitesse ferroviaire et développement économique local : une revue de la littérature. COLLOQUE JOINT ASRDLF AISRe 2010 Identité, Qualité et Compétitivité Territoriale. Développement économique et cohésion dans les Territoires alpins, Sep 2010, VAL D'AOSTE, Italie. 2010, 25p.
- 7) Beckerich, C. (2000), Biens publics et valorisation immobilière, Thèse de doctorat, Université Lumière Lyon 2, 237p.
- 8) Berion, P., (1998), Analyser les mobilités et le rayonnement des villes pour révéler les effets territoriaux des grandes infrastructures de transport, *les Cahiers Scientifiques du Transport* - N° 33-1998, 19p.
- 9) Berion, P., Joignaux, G et Langumier, JF., (2007), L'évaluation socio-économique des infrastructures de transport : Enrichir les approches du développement territorial, Revue d'Économie Régionale & Urbaine, 2007/4 (novembre), Pages 651 – 676.
- 10) Berne, L., (2008), Ouverture et fermeture de territoire par les réseaux de transports dans trois espaces montagnards (Bugey, Bauges et Maurienne), Thèse de doctorat, Université de Savoie, 373p.
- 11) Bonnamour, L., Barbier, JP., Pradeilles, JC., Garcia-oriol, G. et Tall, I., (1991), Le transport urbain en Afrique au Sud du Sahara, *Afrique contemporaine* N°158, 2° trimestre, Avril-Juin 1991, p.14-29.
- 12) Bruneau, JC., (mars 1979), Travaux de documents de géographie tropicale : la croissance urbaine dans les pays tropicaux, n° 36 Ziguinchor en Casamance, une ville moyenne du Sénégal, 90p.

- 13) Code de l'urbanisme 2009, DECRET n°2009-1450 du 30 décembre 2009 portant partie réglementaire du Code de l'Urbanisme, 105p.
- 14) Code de la construction 2009, LOI n°2009-23 du 8 juillet 2009 PORTANT CODE DE LA CONSTRUCTION (Partie législative), 59p.
- 15) Code général des Collectivités locales 2013, Loi n° 2013-10 du 28 décembre 2013 portant Code général des Collectivités locales, 44p.
- 16) Contrat de ville de Ziguinchor n°06/ADM/PRECOL du jeudi 27 septembre 2007, 79p.
- 17) Dasylva, J., (2010), Les transports urbains dans la commune de Ziguinchor, Mémoire de master 2 en géographie, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, 115p.
- 18) Delaplace, M., Bazin, S., Beckerich, C., Blanquart, C., (2013), Les enjeux et opportunités de la Grande Vitesse Ferroviaire en termes de développement local et de développement durable : une analyse fondée sur la production et l'appropriation des innovations de services, [Rapport de recherche] Université de Reims-Champagne-Ardenne, 188p.
- 19) Diallo, Y., (2018), Le permis de construire dans la production du bâti au Sénégal : procédure d'acquisition, contraintes et perceptions. Étude de cas à Castor et Kénia (Ziguinchor), Mémoire de master 2 en géographie, Université Assane Seck de Ziguinchor, 123p.
- 20) Diarra, K., (2011), Etude de la production du bâti à Guédiawaye, Mémoire de master 2 en géographie, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, 59p.
- 21) Diatta, S., (2011), La mobilité urbaine dans la ville de Bignona, Mémoire de master 2 en géographie, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, 82p.
- 22) Diongue, M., « Les périphéries rurales et la métropolisation : mutations et dynamiques territoriales » Le cas de Dakar, In MANGA, Th. (éd.), *Le Sénégal : quelles évolutions territoriales*, Paris éd. *L'Harmattan*, 2012, pp.63-118.
- 23) Faivre, E., (2003), Autoroutes, Activités et Territoires : résultats et propositions méthodologiques de recherche. *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, N° 43/2003 – p. 59-83.
- 24) Faye, RMG., (2013), Analyse des impacts de l'autoroute à péage dans les communes riveraines : cas des communes d'arrondissement de Guinaw rails, Mémoire de Master 2 en Géographie, Université Cheikh Anta Diop, 81p.
- 25) Fritsch, B., (2008), Réseau routier national et développement économique régional : une approche par fonction de production revisitée, *Les Cahiers Scientifiques du Transport* N° 53/2008 - Pages 3-28 JEL : C25, R14, R31, R40.

- 26) Hecker, A., (2010), « De l'impact du TGV sur deux quartiers de gare : Nancy Grand Cœur et Metz Amphithéâtre », *Belgeo*, 2012, <http://belgeo.revues.org/6868>, 14p.
- 27) Hesselting, G., (1983), Le droit foncier dans une situation semi-urbaine. Le cas de Ziguinchor, 20p.
- 28) Homocianu, GM., (2009), Modélisation de l'interaction transport-urbanisme-choix résidentiels des ménages dans l'aire urbaine de Lyon, Thèse de doctorat en Sciences Économiques mention Économie des transports, Université Lumière Lyon II, 311p.
- 29) Joignaux, G., Langumier, JF., (2004), Les observatoires autoroutiers: l'expérience des autoroutes Paris-Rhin-Rhône et quelques enseignements, *les Cahiers Scientifiques du Transport*, N° 46/2004 - Pages 3-24.
- 30) Kaufmann, V. et Barbey, J., (2004), Politique des transports : un état des lieux de la recherche, Rapport final de recherche, *Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés École Nationale des Ponts et Chaussées, Laboratoire de sociologie urbaine École Polytechnique Fédérale de Lausanne*, Décembre 2004, 98p.
- 31) Maria, L., (2013), La verticalisation du bâti dans la commune d'arrondissement de Hann Bel Air : le cas du quartier traditionnel de Hann village et les cités Elisabeth Diouf et Keuri Yarax, Mémoire de master 2 en géographie, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, 93p.
- 32) Ndao, PA., (2010), Mobilité et transport dans la commune de Tambacounda, Mémoire de maîtrise de géographie, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, 86p.
- 33) Ndiaye, BK., (2012), Étalement urbain et transports dans la ville de Ziguinchor, Mémoire de master 2 en géographie, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, 110p.
- 34) Ndiaye, MTOD., (1983), L'habitat dans les capitales régionales du Sénégal Ziguinchor : diagnostic et propositions, thèse de diplôme d'architecture, École d'architecture et d'urbanisme de Dakar, 114p.
- 35) Niang, AF., Sarr, MF., Kebe, EAK., (2016), Observatoire socio-économique & environnemental de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio, SENAC, TSSDA, EDEQUE, bulletin n°3, janvier 2016, 6p.
- 36) Offner, JM., (1993), Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique. Laboratoire Techniques-Territoires-Sociétés (École Nationale des Ponts et Chaussées, Université Paris XII, CNRS), 15p.
- 37) Oulmakki, O., (2015), « Impact des infrastructures de transport sur la croissance économique : le cas du Maroc », Thèse de doctorat, Université de Montpellier en cotutelle avec l'Université Moulay Ismail Meknès-Maroc, 411p.

- 38) Pain, M. (1984), Kinshasa, la ville et la cité, Éditions de l'ORSTOM, *Études urbaines*, Paris, 267p.
- 39) Payerne, D., Niang, AF., Kane, C., Kebe, EAK., Diop, K., Sarr, MF., (2016), Observatoire socio-économique & environnemental de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio, SENAC, TSSDA, EDEQUE, bulletin n°6, février 2017, 8p.
- 40) Payerne, D., Niang, AF., Kane, C., Sarr, MF., Kebe, EAK., (2016), Observatoire socio-économique & environnemental de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio, SENAC, TSSDA, EDEQUE, bulletin n°4 et 5, mai 2016, 4p.
- 41) Plan de Développement Communal de Ziguinchor 2018, juillet 2018, 143p.
- 42) Plassard, F., Cointet-Pinell, O., Michaeli, D., (1986), les effets socio-économiques du TGV en Bourgogne et Rhône-Alpes (document de synthèse), DATAR, institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), observatoire économique et statistique des transports (OEST), SNCF, juin 1986, 22p.
- 43) Plassard, F., (1988), Le réseau T G V et les transformations de l'espace : La région Rhône-Alpes, In: *Les Annales de la recherche urbaine*, N°39, 1988. Transports en commun, p. 112-116. Accessible sur : http://www.persee.fr/doc/aru_0180930x_1988_num_39_1_1393.
- 44) Programme de voiries urbaines à haute intensité de main d'œuvre (PUHIMO) Dakar et Ziguinchor, juin 2008.
- 45) Rapport communal du recensement de l'ANSD 2013.
- 46) Rapport du Recensement Général de la Population et de l'Habitat, de l'Agriculture et de l'Élevage (RGPHAE 2013).
- 47) Richer, C., Berion, P., (2010), Le rôle des grandes infrastructures dans la structuration des espaces régionaux : le cas de l'arrivée du TGV dans le réseau métropolitain Rhin-Rhône. *Belgeo*, 2010, 1 (2), p.159-170.
- 48) Sakho, P., Sy, O., Dièye, EB. et Sané, T., (2016), La production de la ville sur les marges : le cas de la ville de Ziguinchor (Sénégal), *Revue de Sociologie, d'Anthropologie et de Psychologie* – N° 07 – 2016, 22p.
- 49) Sidibe, M., (2011), Enjeux fonciers en zone périurbaine : composition et recomposition spatiale dans la périphérie sud de Ziguinchor, Mémoire de maîtrise, Département de Géographie, FLSH, UCAD, Dakar, 108p.
- 50) Sow, D., (2014), Analyse diachronique de la croissance spatiale de la ville de Ziguinchor de 1960 à 2014, Mémoire de master 2 en géographie, Université Assane Seck de Ziguinchor, 115p.

- 51) Steck, JF., (2006), La rue africaine, territoire de l'informel ?, Métropolis / « Flux », 2006/4 n°66-67 / pages 73 à 86.
- 52) Sy, O. et Sakho, P., (2013), Dynamiques des paysages périurbains de la ville de Ziguinchor au Sénégal, in Carrefour Africain de Recherche et d'Échanges pour le Développement, Volume 5, Numéro 1 et 2 2013, p164-186.
- 53) Tesson, F., (2002), Autoroute et recompositions territoriales : la mise en lumière de quelques paradoxes à travers l'exemple de la Dordogne. *Géocarrefour*, V77, p. 55-64.
- 54) VARLET, J., (2002), Autoroutes, acteurs et territoires : un objet de recherche toujours d'actualité / Motorways, actors and territories : a recurrent research theme. In: *Géocarrefour*, vol. 77, n°1, 2002. Autoroutes, acteurs et dynamiques territoriales. pp. 3-6; https://www.persee.fr/doc/geoca_1627-4873_2002_num_77_1_6257.
- 55) Wade, CS. et Wade, A., (2018), La migration, facteur urbanisant et de développement socio territorial dans la vallée du fleuve Sénégal, La ville caribéenne, les villes dans la Caraïbe, 39-40 | Avril-Août 2018, <http://journals.openedition.org/etudescaribeennes/11651>, [consultation octobre 2018].

DICTIONNAIRES DE GEOGRAPHIE

- Le dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés, Jacques LÉVY et Michel LUSSAULT, éditions Belin 2003.
- Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Pierre MERLIN et Françoise CHOAY, 2ème édition, 2009, janvier, PUF.
- Dictionnaire de la géographie, Pierre GEORGE et Fernand VERGER, 10^e édition, QUADRIGE/PUF, août 2009.
- Les mots de la géographie, Roger BRUNET, Robert FERRAS et Hervé THÉRY, 3^e édition, novembre, 2006.
- L'encyclopédie électronique de la géographie / www.hypergeo.eu

WEBOGRAPHIE

- <http://www.mitted.gouv.sn>
- <http://bibnum.ucad.sn>
- <http://www.laet.science>
- www.géoconfluences.ens-lyon.fr

Listes des illustrations

Liste des cartes

Carte 1: Localisation des quartiers de Tiléne et de Kandé (Commune de Ziguinchor)	18
Carte 2: Les différents types de sols de la commune de Ziguinchor	22
Carte 3: Réalisations de voirie urbaine de 2010 à 2018 dans la commune de Ziguinchor.....	30
Carte 4: Plan de circulation des bus TATA à Ziguinchor	49
Carte 5: Réalisations attendues du PROMOVILLES et du PACASEN.....	57
Carte 6 : Situation du bâti en 2010 (A) et en 2018 (B) dans les quartiers de <i>Tiléne</i> et <i>Kandé</i>	78

Listes des graphiques

Graphique 1 : Répartition des enquêtés en fonction du statut dans le ménage. (Source : enquêtes Koundoul, 2018).....	14
Graphique 2 : Apports pluviométriques. extrait du PDC de Ziguinchor 2018. (Sources : DRDR / ANACIM).....	21
Graphique 3 : De la date d'installation des activités. (Source : enquêtes Koundoul, 2018).	37
Graphique 4 : Typologie des activités polarisant. (Source : enquêtes Koundoul, 2018).	40
Graphique 5 : Perception par les populations des conditions de vie et principales difficultés avant la route. (Source : enquêtes Koundoul, 2018).	45
Graphique 6 : Perception du changement à Tiléne-Kandé depuis la route. (Source : enquêtes Koundoul, 2018).....	46
Graphique 7 : Des moyens de transport utilisés. (Source : enquêtes Koundoul, 2018).	51
Graphique 8 : Les motifs de déplacements à Tiléne. (Source : enquêtes Koundoul, 2018).....	53
Graphique 9 : Configuration du bâti dans le secteur de <i>Tiléne-Kandé</i> . (Source : enquêtes Koundoul, 2018).....	62
Graphique 10 : Statut d'occupation. (Source : enquêtes Koundoul, 2018).....	62
Graphique 11 : Typologie des constructions partielles. (Source : enquêtes Koundoul, 2018).....	64
Graphique 12 : Évolution de la production annuelle de bâti. (Source : enquêtes Koundoul, 2018).	67
Graphique 13 : répartition de l'offre en immobilier locatif en fonction des usages. (Source : enquêtes Koundoul, 2018).....	83
Graphique 14 : Charge locative de l'immobilier d'habitation. (Source : enquêtes Koundoul, 2018).....	88
Graphique 15 : Chronologie de l'installation des locataires à Tiléne-Kandé. (Source : enquêtes Koundoul, 2018).....	93

Liste des tableaux

Tableau 1 : Répartition des ménages enquêtés par quartier. (Source : enquêtes Koundoul, 2018).	13
Tableau 2 : Les activités dans le quartier de Tiléne. (Source : rapport conseil de quartier de Tiléne 2011).	25
Tableau 3 : Programmes de voirie à Ziguinchor. (Sources : AGEROUTE et Mairie).	26
Tableau 4 : Typologie des nouvelles constructions. (Source : enquêtes Koundoul, 2018).	65
Tableau 5 : Production de bâti sur parcelle nue entre 2000-2009 et 2010-2018. (Source : enquêtes Koundoul, 2018).	69
Tableau 6 : Mutation du bâti dans le secteur de Tiléne-Kandé entre 1983 et 2018. (Sources : Ndiaye, 1983 et enquêtes Koundoul, 2018).	70
Tableau 7 : Réhabilitation de bâti entre 2000-2009 et 2010-2018. (Source : enquêtes Koundoul, 2018).	72
Tableau 8 : Parc de logement locatif à usage d'habitation. (Source : enquêtes Koundoul, 2018).	86
Tableau 9 : Taux de mise en location à usage d'habitation par type de bâti. (Source : enquêtes Koundoul, 2018).	87
Tableau 10 : Charge locative en fonction du type de bâti. (Source : enquêtes Koundoul, 2018).	89
Tableau 11 : Charge locative en fonction de la catégorie de logement. (Source : enquêtes Koundoul, 2018).	90

Liste des photographies

Photographie 1: Relief de la commune de Ziguinchor, selon Bruneau, 1979	20
photographie 2: la floraison des activités de commerce à tiléne et kandé. (Date de prise : août 2018).	39
Photographie 3 : Desserte de bus TATA dans la zone de Tiléne-Kandé. (Date de prise : août 2018).	52
Photographie 4 : Dynamique de la construction immobilière. (Date de prise : août 2018).	68
Photographie 5 : Capture google earth du 3 novembre 2018 de la densification du bâti dans le secteur de Tiléne et Kandé.	77
Photographie 6 : Des locaux à usage d'activité à Tiléne. (Date de prise : décembre 2018).	84
Photographie 7 : La rente immobilière à travers les r+. (Date de prise : août 2018).	91

ANNEXES

Annexe I

GUIDES D'ENTRETIENS

Guide d'entretien adressé à l'Adjoint au maire chargé des transports et de la voirie. Mr Kadialy GASSAMA (20 février, 2018)

Thème 1 : Politiques et réalisations dans le secteur du transport

.....
.....
.....

Thème 2 : Planification du transport urbain

.....
.....
.....

Thème 3 : Difficultés et perspectives

.....
.....
.....

Guide d'entretien adressé au responsable de la communication, Relation publique et coopération décentralisée de la mairie, Mr Joseph Sambou FAURE. (28 septembre 2018)

Thème 1: Programme de développement communal de Ziguinchor (PDC, 2018)

.....
.....
.....

Thème 2: Programmes de voirie urbaine

- PAC (programme d'appui communal)

-
-
-
- PRECOL (programme de renforcement et d'équipement des collectivités locales)

-
-
- PROMOVILLES (programme de modernisation des villes)

-
-
- PACASEN (programme d'appui aux communes et aux agglomérations du Sénégal)

Guide d'entretien adressé au chef de projet de l'AGEROUTE. Mr Abou Mbaye (3 décembre 2018)

Thème 1 : Structuration réseau routier communal

.....

.....

.....

Thème 2 : Différentes réalisations

- PRECOL (programme de renforcement et d'équipement des collectivités locales)
-
-
-

- PUHIMO (programme de voirie urbaine à haute intensité de main-d'œuvre)
-
-

- PERA (programme d'entretien routier annuel)

-
-
- PROMOVILLES (programme de modernisation des villes)
-
-

Guide d'entretien adressé au secrétaire général du conseil de quartier de Tiléne Mr Moussa Ndir SAMB (5 janvier 2019) et au délégué intérimaire de Kandé (Banéto/Alassane) Mr Mamadou CISSE (23 Janvier 2019).

Thème 1 : Présentation du quartier

- Historique
-
-

- Démographie
-
-

- Situation d'avant route (configuration globale de la zone)
-
-

Thème 2 : Changements et progrès avec l'avènement des infrastructures routières

- Sur la viabilisation
-
-

- Sur la mobilité
-
-

- Sur le bâti
-
-

**Guide d'entretien adressé à l'actuel et à l'ex-directeur de la direction de l'urbanisme
et de l'habitat Mr Abdoulaye BADJI et Mr Ibrahima B SANE (24 octobre 2018)**

Thème 1 : Questions d'aménagement urbain

- Opérations de lotissement et de restructuration

.....
.....

- Dynamique spatiale de Ziguinchor

.....
.....

Thème 2 : Opérations immobilières

- Servitudes urbanistiques en aménagement immobilier

.....
.....

- Demandes et autorisations de construire

.....
.....

- Spéculation foncière

.....
.....

Guide d'entretien adressé au directeur de l'AGETIP Mr DIATTA (5 octobre 2018)

Thème 1 : Réalisations du PRECOL

.....
.....
.....

Thème 2 : Programmes et Projets d'infrastructures routières en perspective

.....
.....
.....

Thème 1 : Renouvellement du parc

.....
.....
.....

Thème 2 : Organisation du transport en commun à Ziguinchor

.....
.....
.....

Thème 3 : Gestion du secteur du transport urbain

.....
.....
.....



Master 2 Géo UASZ

2017-2018

ENQUÊTE MENAGE

Infrastructures routières et recomposition territoriale dans la commune de Ziguinchor: étude de cas dans les quartiers de Tiléne et de Kandé

Présentation: comprendre et analyser les impacts de la voirie sur la recomposition paysagère et la revalorisation foncière et immobilière de la zone de Tiléne-Kandé desservie.

Thème I: Identification

1. Comment vous vous appelez?

2. Quel âge avez-vous?

3. Quel est votre statut dans le ménage?

1. Chef de ménage 2. Femme 3. Fils 4. Autre

4. Depuis quand habitez-vous ce quartier?

5. Où habitiez-vous avant?

6. Quelles étaient vos motivations d'habiter ce quartier?

7. Quelle est votre situation matrimoniale?

1. Marié 2. Célibataire

8. Combien d'enfants avez-vous?

9. Quel est votre statut d'occupation?

1. Propriétaire 2. Locataire 3. Hébergé 4. Autre

10. Êtes-vous instruit?

1. Oui 2. Non

11. Quel type d'instruction?

1. École française 2. École coranique 3. Autodidacte

12. Quel est votre niveau d'instruction?

1. Primaire 2. Moyen 3. Secondaire 4. Supérieur 5. Autres

13. Quelle est votre profession?

1. Fonctionnaire 2. Commerçant 3. Artisan 4. Ouvrier 6. Autre

14. Avez-vous une autre activité secondaire?

1. Oui (si Oui laquelle) 2. Non

Thème II: Structuration de l'espace

15. Dans quelle situation était la zone avant la réalisation de la route?

16. Quelle appréciation faites-vous des conditions de vie dans le quartier avant la route?

17. Quelles étaient les principales difficultés qui sévissaient dans la zone?

18. Quels progrès avez-vous noté dans votre vécu depuis la construction de la route?

19. Quels changements le quartier a-t-il connu depuis la réalisation de la route?

20. La route a-t-elle amélioré la qualité esthétique du paysage?

1. Faiblement 2. Moyennement 3. Fortement

21. La route a-t-elle contribué à la densification des activités de commerce?

1. Oui 2. Non

22. Les multi-services étaient-ils autant présents qu'actuellement?

1. Oui 2. Non

23. Étiez-vous confronté à des problèmes d'inondation dans le quartier?

1. Oui 2. Non

24. La canalisation qui a accompagné la route a-t-elle contribué à l'atténuation des inondations?

1. Oui 2. Non

Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

25. Comment étaient votre mobilité avant la construction de la route?

1. Très faible 2. Faible 3. Moyenne 4. Importante

26. Les taxis ont-ils toujours accepté d'accéder le quartier?

27. La construction de la route a-t-il facilité vos déplacements?

1. Oui 2. Non

28. Les transports collectifs ont-ils amélioré vos possibilités de déplacement?

1. Faiblement 2. Moyennement 3. Fortement

29. Quels sont les moyens de déplacement que vous utilisez d'habitude?

1. Bus Tata 2. Taxi 3. Jakarta 4. Clando 5. Marche 6. Autre (à préciser)

Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

30. Quels sont les principaux motifs de déplacement?

1. Étude 2. Travail 3. Déplacement à but administratif 4. Marché 5. Divertissement et loisirs

Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

31. Comment appréciez-vous l'offre de transport?

1. Faible 2. Satisfaisante 3. Importante

32. Peut-on dire que la route a-t-elle rendu le quartier beaucoup plus sécure?

33. Qu'est-ce qui peut expliquer l'arrivée de locataire dans le quartier?

34. La route est-elle à l'origine de nouveaux problèmes dans le quartier?

1. Oui (si Oui à préciser) 2. Non

35. La construction de la route a-t-elle nécessité un déguerpissement de populations?

Thème III: Valorisation de l'immobilier

36. Dans quelle situation était le secteur du bâti avant la route

37. Comment appréciez-vous l'effort de mise en valeur du bâti avant la route?

1. Faible 2. Important 3. Très important

38. Sous quelle forme le bâti a été mis en valeur?

1. Construction neuve 2. Construction partielle 3. Réhabilitation complété 4. Réhabilitation devanture 5. Autre

39. Quelle est la nature de la construction?

1. Banco 2. En dur-zinc 3. Terrasse 4. R+1 5. Autre (à préciser)

40. De quand date l'opération sur le bâti?

1. 2009 ou avant 2. 2010 - 2013 3. 2014 - 2018

41. Par quel moyen les constructions ont été financées?

1. Fonds propres 2. Prêt à la banque 3. Système de bail 4. Autre

42. L'opération sur le bâti est-elle faite sur avis de l'Urbanisme?

1. Oui 2. Non

43. Quels sont les facteurs de la mise en valeur du bâti?

1. Aménagement de la route 2. Forte demande en location 3. Logement de la famille 4. Autre

44. Quel est l'usage qui est fait des constructions?

1. Location 2. Habitation à titre personnel 3. Autre

45. Avez-vous des locaux à louer dans la maison?

1. Oui (Combien si Oui) 2. Non

46. Quel est le type de location?

1. Habitation 2. Activités

47. Quelle est la rente locative par mois?

1. - 25 000 2. 25 000 - 50 000 3. 50 000 - 75 000 4. 75 000 - 100 000 5. 100 001 et +

48. Quel constat faites-vous de la demande en location dans la zone?

49. Quelle appréciation faites-vous de la valeur du foncier?

50. Qui sont les principaux acquéreurs de parcelles dans la zone?

Thème IV: Changement d'usage du sol

51. Quels types d'activités pouvait-on retrouver dans la zone avant la route?

52. L'usage du sol a-t-il évolué?

1. Oui 2. Non

53. Vers quelle période?

1. Avant la route 2. Après la route

54. Quels seraient les facteurs de ce changement?

55. Pratiquez-vous l'agriculture dans les parcelles voisines de votre maison?

1. Oui 2. Non

56. Cette pratique culturale est-elle toujours possible?

1. Oui 2. Non (Pourquoi)

57. Quel droit aviez-vous sur les terres en usage?

1. Propriété 2. Prêt 3. Exploitation

58. Si propriété qu'est-ce que vous en avait fait?

Thème V: Recommandations / Suggestions

59. Quels sont vos souhaits concernant l'aménagement global de la zone?

UNIVERSITE ASSANE SECK DE ZIGUINCHOR

UFR: Sciences et Technologies

Département de Géographie



**Master 2 Géo
UASZ 2017-
2018**

Date:

Fiche N°:

Quartier:

Infrastructures routières et recomposition territoriale dans la commune de Ziguinchor: étude de cas dans les quartiers de Tiléne et Kandé

ENQUÊTE SUR LES ACTIVITES

Présentation: Perception de l'impact de la voirie sur La polarisation des activités économiques et de services (autour du tronçon Boulevard 54 m-carrefour Banéto).

Thème I: Identification

1. Comment vous vous appelez?

2. Quel âge avez-vous?

3. Quelle est votre situation matrimoniale?

1. Marié 2. Célibataire

4. Habitez-vous le quartier?

1. Oui 2. Non

5. Êtes-vous instruit?

1. Oui 2. Non

6. Quel type d'instruction?

1. École française 2. École coranique 3. Autodidacte 4. Autre (à préciser)

7. Quel est votre niveau d'instruction?

1. Primaire 2. Moyen 3. Secondaire 4. Supérieur

Thème II: Polarisation périphérique

8. Quelle est la nature de l'activité exercée?

1. Commerce 2. Multi-service 3. Restaurant 4. Atelier couture 5. Salon 6. Autre

9. Si commerce, quelle est la catégorie commerciale?

1. Grossiste 2. Demi-grossiste 3. Détaillant 4. Autre

10. Quelle est votre résidence commerciale?

1. Marché 2. Hors du marché

11. De quand date votre établissement dans la zone?

1. 2009 ou avant 2. 2010 – 2013 3. 2014 - 2018

12. Où exerciez-vous votre activité auparavant?

13. Quels sont les facteurs de votre localisation à un tel endroit?

1. Forte accessibilité 2. Poids de la clientèle 3. Zone stratégique 4. Autre

14. Quels sont les critères que vous recherchez pour implanter votre activité?

15. Trouvez-vous l'essentiel de ces critères dans la zone?

1. Oui 2. Non

16. Qu'est-ce qui peut justifier la prédominance du commerce sur l'axe routier?

17. D'où viennent d'habitude vos clients?

1. Le quartier 2. Autres quartiers 3. Guinée 4. Autre

18. Pensez-vous que le poids de la zone de commerce contribue-t-il à la réduction de la demande de la clientèle vers le centre-ville ou Boucotte?

19. Avez-vous renforcé votre activité depuis la construction de la route?

1. Oui 2. Non

20. Si, Oui, comment vous l'avez renforcée?

21. Votre emplacement serait-il le meilleur pour l'exercice de votre activité?

22. Votre activité marche-t-elle beaucoup plus maintenant?

- 1 Oui 2 Non

23. Comment sont devenues vos possibilités d'approvisionnement?

1. Difficile 2. Facile 3. Très facile

Thème III: Immobilier d'activités

24. Quel est votre statut d'occupation ?

1. Propriétaire 2. Locataire

25. Quelle est la nature du local occupé?

1. Banco 2. En dur 3. Cantine 4. Autre

26. S'agit-il d'une construction neuve?

1. Oui 2. Non

27. De quand date-t-elle?

1. 2009 ou avant 2. 2010 - 2013 3. 2014 - 2018

28. Qui a construit le local?

1. Propriétaire 2. Locataire

29. Le local-a-t-il été modifié?

1. Oui (si Oui, depuis quand) 2. Non

30. Quelle est la charge locative par mois?

1. -25 000 2. 25 000 - 50 000 3. 50 000 - 75 000 4. 75 000 - 100 000 5. 100 000 et +

31. Quelle appréciation faites-vous du coût du loyer?

- Acceptable Cher Excessif

32. Le coût du loyer a-t-il évolué ces dernières années?

- Oui (si Oui, depuis quand) Non

Annexe II

Programme de Modernisation des villes (PROMOVILLES)



République du Sénégal

Un Peuple-Un But-Une Foi

Commune de Ziguinchor

Maitre d'œuvre
AGEROUTE

Services Techniques Communaux

PROPOSITIONS DE PROGRAMMES DE CONSTRUCTIONS DE ROUTES ET D'ACTIVITES CONNEXES
--

A- PROMOVILLES 1

PROGRAMME 05 KMS DE ROUTE :

- 1- Blv des 54m passant par l'école Matar DIEME de Kandialang jusqu'au terminus Alwar
- 2- Évêché passant par Cia Night-Club CIA route Mosquée Samba Cissé jusqu'à l'école Moussa Barry
- 3- Blv Alpha de Lyndiane de part et d'autre
- 4- Route ancien SONADIS de Colobane jusqu'aux rizières.

ACTIVITES CONNEXES PREVUES EN ZONE SUD

PORTEFEUILLE DE PROJETS 2018 (COMMUNE DE ZIGUINCHOR)

Repère	Projets	Lieu
Z1	Réhabilitation de Poste de Santé avec Maternité et construction d'une salle de renforcement nutritionnel	Lyndiane/Coboda
Z2	Réhabilitation Ecole Matar Diémé	Ecole Matar Diémé
Z3	Réhabilitation du stade Municipal Jules François B. BOCANDE avec la construction d'une piscine municipale et d'une salle de gymnastique et de musculation	Néma
Z4	Rénovation de la Case Foyer des Femmes	Néma

B- PROMOVILES 2

PROGRAMME 10 KMS DE ROUTES :

N° Route	Tronçons	Emprise	Linéaire	Quartier concerné	Observation
01	Avenue Gabriel Carvalho (Pédro Gomis) au Bd 54 m passant chez Elhadji Ousmane Séne	12.00 ml	584.00 ml	Santhiaba	
02	Biagui 2 (Pharmacie Léona) à Goumel (limite Goumel Diéfaye)	15.00 ml	450.00 ml	Diéfaye	
03	Bd 54 m-caserne sapeur-pompier (route de l'Université)	20.00 ml	720.00 ml	Néma2	Entre Néma 2 loti et Néma 2 non loti
04	Route Université limite communale passant par le centre psychiatrique Emile Badiane	20.00 ml	1030.00 ml	Kénia	
05	Bd Lyndiane (foyer des jeunes - Bd haute tension)	20.00 ml	390.00 ml	Lyndiane	
06	Bd Lyndiane (EFI) à la route d'Oussouye	20.00 ml	200.00 ml	Coboda	
07	Croisement route pavée Tiléne-église Tiléne-voie mission évangélique jusqu'au foyer Kandé	20.00 ml	450.00 ml	Tiléne	
08	Bd Aline Sitoé – rue SC42-DJ02	29.00 ml 10.00 ml	340.00 ml 300.00 ml = 640.00 ml	Soucoupapaye-Djiringho-Niéfouléne	Elle se retrécie au bout passant d'une emprise de 29.00 ml à 10.00 ml
09	RN6 (Barrage° passant par CEM T jusqu'au Bd 54 m	20.00 ml	2130.00 ml	Kandé Alassane-Kandialang Est, Ouest et Tiléne	
10	Avenue Emile Badiane (rue A marché St-Maure) Lycée Peyrissac-Avenue Mamadou Abdoulaye Sy	12.00 ml 29.00 ml 12.00 ml	190.00 ml 240.00 ml 180.00 ml = 610.00 ml	Boucotte Ouest et Peyrissac	03 tronçons d'emprises 29.00 ml 12.00 ml+12.00 ml
11	Bd 54 m (Belfort Bandiale) école Etienne Sadio	20.00 ml 20.00 ml	460.00 ml 300.00 ml = 760.00 ml	Belfort Ouest	BFE 26 460.00 ml BFE27 220.00 ML pour raccorder BFE28 ajouter BFE27/220.00

12	Bd 54 m (cimetière Belfort) V25 (route en pavée, ancien Daral petits ruminants)	29.00 ml	620.00 ml	Belfort et Tiléne	
13	Av. Ibou Diallo, Place de Gao-Av. Ousmane Assoua Guéye	12.00 ml	712.00 ml	Boucotte Nord	
14	Av. Mamadou Abdoulaye Sy (Amath Barry) grand canal Lyndiane	29.00 ml	840.00 ml	Djiringho et Niéfouléne	
15	Bd Edouard Diatta (route d'Oussouye) jusqu'aux rizières de Colobane	12.00 ml	300.00 ml	Colobane	
16	Av. Djignabo (entrée aéroport)-Av. Etienne Carvalho (route université)	20.00 ml	700.00 ml	Néma1	Dessert quartier château d'eau et Kansahoudy

Programmes d'Appui aux Communes et aux Agglomérations au Sénégal (PACASEN)



République du Sénégal

Un Peuple-Un But-Une Foi

Commune de Ziguinchor

Maitre d'œuvre

AGETIP

Services Techniques Communaux

PROPOSITION DE PROJETS D'INFRASTRUCTURES (13/08/2018)

(PACASEN PHASE)

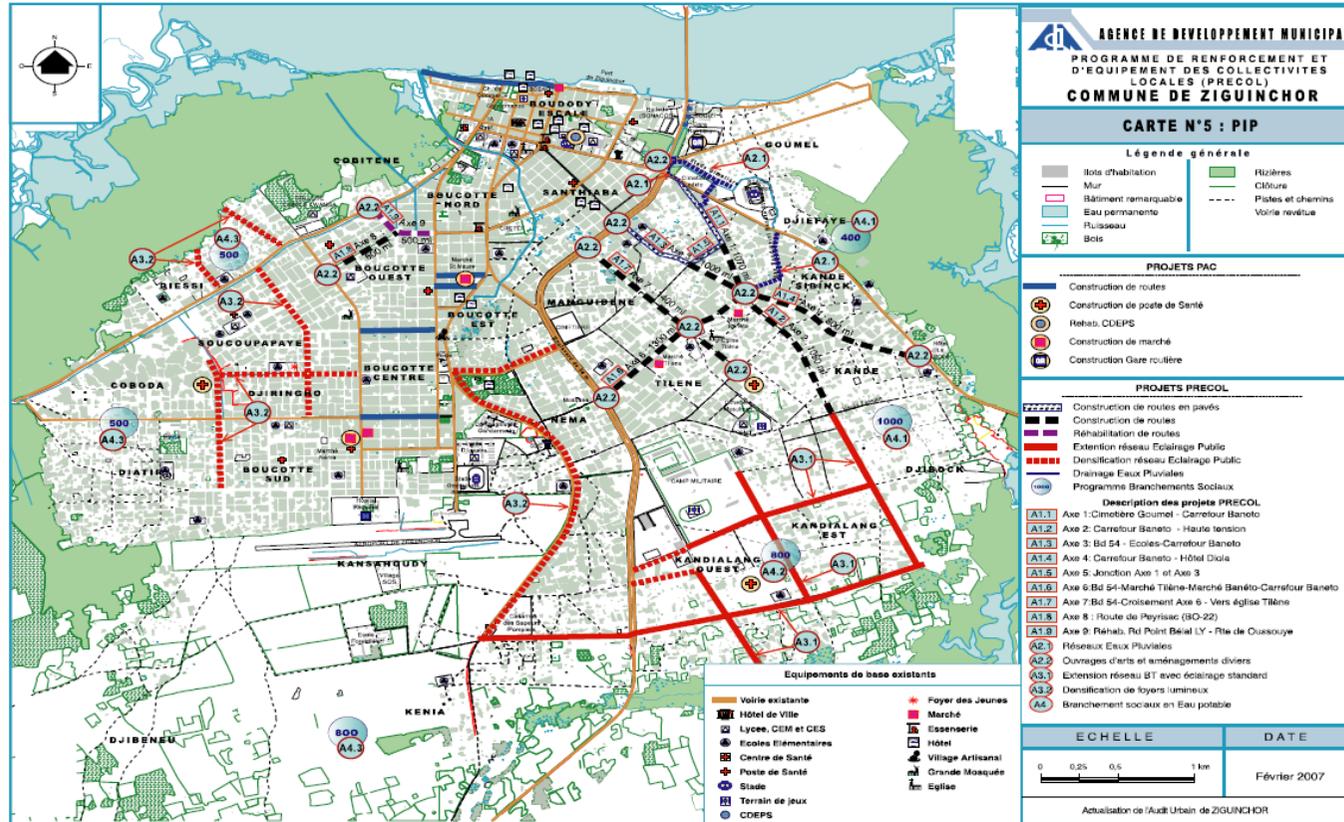
N°	Tronçons	Emprise	Linéaire	Quartiers concernés	Coût estimé	Observations
01	Bd 54m angle dispensaire Santhiaba-Église Cathédrale	20ml	750.00 ml	Santhiaba-Av. Ibou Diallo (Cathédrale)		En pavée
02	KH2 Terminus Av. Ibou Diallo-Rue Néma bar prolongée Rue Grand6Dakar	12ml	710.00 ml	HLM Néma-Kansahoudy-Boucotte Sud		
03	KH19 Service d'hygiène-Kansahoudy	13ml	363.00 ml	HLM Néma-Kansahoudy		En pavée
04	KH20 Rue Saliou CISSE croisement KH19	12ml	436.00 ml	HLM Néma-Kansahoudy		
05	KH14, allant croisement KH19 (Service d'Hygiène-angle Ecole des Filles Prolongée)	12ml	524.00 ml	HLM Néma-Boucotte Sud		
06	Intersection TL61 prolongée jusqu'au cimetière de Tiléne	12ml	300.00 ml	Tiléne		Construire un pont à l'intersection
07	Construction de Maison des jeunes Kansahoudy			Kansahoudy		

08	Construction de Maison des arts et cultures urbaines			Stade Jules François B. BOCANDE		
09	Construction de salle de spectacles avec un incubateur			À déterminer	À actualiser par l'AG ETIP	
10	Aménagement de route à Kandialang			Route allant du 5 ^{ème} Bat vers Mandina Mancagne		
11	Aménagement de route à Tiléne			Route partant du marché de Tiléne vers la pharmacie Mansaly et suite		
12	Aménagement de route à Boucotte			Route allant de l'Avenue Ibou Diallo à la route d'Oussouye en passant par la place de Gao		
13	Aménagement de route à Kandé			Route allant de la RN	À hauteur de la Pharmacie Léona, vers Kandé Banéto	

Programme de voirie urbaine à haute intensité de main-d'œuvre (PUHIMO)

N°	Désignation	Linéaire (ml)
	Lot3 Ziguinchor	
VZ1	Cimetière mixte - Marché Banéto - Mosquée	2 154,00
VZ3	Jonction Axe 1 et 2	270,00
VZ4	Carrefour Banéto - Haute Tension	1 134,00
VZ5	Marché - Forail-Bd 54	887,00
VZ6	Boucotte Centre 03-07-08-14-22	3 260,00
VZ7	Village artisanal - Bd 54m	700,00
VZ8	Mosquée Daddy – Château d'eau	1 250,00
VZ9	Cimetière - Forail	665,00
VZ10	École David Carvalho- Gd Pont de Lyndiane	640,00
VZ11	Assoua Guéye- Grande Mosquée	275,00
VZ12	Services des mines - Bourse du travail	430,00
	TOTAL LOT 3	11 665,00

TABLEAU : PUHIMO ZG. (Source Rapport PUHIMO Dakar et Ziguinchor, 2008)



CONTRAT DE VILLE DE ZIGUINCHOR

TABLE DES MATIÈRES

DÉDICACES	i
REMERCIEMENTS.....	ii
SIGLES ET ACRONYMES.....	iii
RESUME.....	v
ABSTRACT	vi
SOMMAIRE	vii
INTRODUCTION GÉNÉRALE	1
I. Cadre conceptuel et méthodologique.....	3
1. Cadre conceptuel	3
2. Cadre méthodologique	12
PREMIÈRE PARTIE : PRESENTATION DE LA ZONE D'ÉTUDE.....	16
CHAPITRE I : CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES ET CONDITIONS DE	
TRANSPORT.....	17
1.1. Localisation.....	17
1.2. Analyse de l'environnement physique	19
CHAPITRE II : CARACTÉRISTIQUES HUMAINES	23
2.1. Historique	23
2.2. Caractéristiques démographiques.....	23
2.3. Activités socio-économiques	25
2.4. Habitat et Bâti	25
2.5. Transport et Mobilité	26
DEUXIÈME PARTIE : INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE ET STRUCTURATION ..	32
CHAPITRE III : POLARISATION PÉRIPHÉRIQUE	33
3.1. L'aménagement routier comme facteur de polarisation	33
3.2. De la typologie des activités polarisant	38
CHAPITRE IV : MOBILITÉ URBAINE	42

4.1. De la ségrégation à l'intégration par les transports.....	42
4.2. Des moyens et des motifs de déplacements	47
4.3. De l'impact des nouveaux programmes	54
TROISIÈME PARTIE : VALORISATION IMMOBILIÈRE	59
CHAPITRE V : DYNAMIQUE DU BÂTI.....	60
5.1. De la morphologie	60
5.2. Des constructions nouvelles.....	63
5.3. Des réhabilitations	70
5.4. De la densification du bâti.....	76
5.5. Des enjeux fonciers	79
CHAPITRE VI : LOCATION IMMOBILIÈRE.....	82
6.1. De l'offre en immobilier locatif.....	82
6.2. Des charges locatives.....	88
6.3. De la possible influence de la route sur la location immobilière.....	92
CONCLUSION GÉNÉRALE	95
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	98
ANNEXES.....	I
TABLE DES MATIÈRES	XIX