

UNIVERSITE ASSANE SECK DE ZIGUINCHOR



UFR DES SCIENCES ET TECHNOLOGIES

DEPARTEMENT DE GEOGRAPHIE

MASTER : ESPACES, SOCIETES ET DEVELOPPEMENT

SPECIALISATION : AMENAGEMENT ET TERRITOIRES

MEMOIRE DE FIN D'ETUDE

THEME

**ENCLAVEMENT ET PRIX DES PRODUITS IMPORTES :
CAS DE ZIGUINCHOR**

Présenté par

Ibrahima KANE

Sous la direction de

Papa SAKHO

Abdourahmane MB SENE

Nom prénom	Grade	Qualité	Etablissement
SY Oumar	Maître de Conférences	Président	UASZ
SAKHO Papa	Maître Assistant	Rapporteur	UCAD
SALL Oumar	Maître Assistant	Examineur	UASZ
MENDY Mélian	Maître Assistant	Examineur	UASZ
SÈNE Abdourahmane M.	Maître Assistant	Rapporteur	UASZ
FAYE Cheikh	Assistant	Examineur	UASZ

Année universitaire : 2015-2016

DEDICACES

- ✓ Mon homonyme Ibrahima Diop. Visionnaire, il a très tôt compris l'importance de l'éducation dans une société. Il a su, avec l'aide du Tout-puissant, encadrer sa famille pour la mener à la réussite, notamment scolaire. Il nous a inculqué les valeurs d'ouverture, de rigueur, de justice, de partage, etc. Il a fait de nous des humains. Il est la preuve vivante qu'on peut comprendre et vivre le monde moderne même si on n'a pas été à l'école formelle, occidentale. Il a été un homme de son temps ;
- ✓ Mes frère et sœurs Ibra Diop, Dieynaba et Sokhna Kane partis trop tôt, mon grand-père Ibrahima Kane, mon oncle Ndiaga Kane et ma tante Ramatoulaye Gaye ;
- ✓ Mon beau père Hatab Diémé.

Que le Tout-puissant les accueille dans le plus haut des paradis !

- ✓ Maman Ndoya Lô. Complice de mon homonyme, elle a participé à faire de nous ce que nous sommes devenus. Elle a été l'exécutrice du projet d'éducation conçu en duo ;
- ✓ Mes parents Mamadou Kane et Seynabou Gaye pour leur bienveillance de toujours ;
- ✓ Mon épouse Aïssatou Diémé et ma fille Rokhaya Kane pour leur compréhension ;
- ✓ Mes familles de Ouakam et de Touba pour leur soutien indéfectible ;
- ✓ Ma belle-famille pour son acceptation.

Que le Tout-puissant leur accorde une longue vie !

Merci à tous !

REMERCIEMENTS

Nos premiers remerciements vont à l'endroit des docteur Papa Sakho et Abdourahmane Mbade Sène. Ils ont fait preuve d'une grande disponibilité et d'une compréhension dans l'encadrement de ce travail de recherche. Nos remerciements sont aussi adressés à tous les enseignants du département de géographie de l'UAS/Z pour leur disponibilité, leur compréhension et leur participation à notre formation. Nos remerciements vont aussi à tous les étudiants du département, particulièrement de la promotion pour leur acceptation et leur soutien.

Ce travail ne pouvait aboutir sans l'aide de personnes extérieures au département. Au niveau de l'UAS/Z, nos remerciements vont à l'endroit des docteurs Mélian Mendy et Souleymane Mbaye et à M. Mbengue et M. Badji du département d'économie et gestion, au docteur Paul Diédhiou du département de Sociologie. Leurs éclairages ont été d'une grande utilité dans la conduite du projet.

En dehors de l'université, nos remerciements vont à « l'équipe du dimanche ». Cette structure nous a fourni un carnet d'adresse qui s'est révélé très utile dans notre travail. Merci à tous ses membres : anciens et actuels. Une mention spéciale est décernée aux Commissaires aux enquêtes économiques Sambe et Diaw, au colonel Fall, à monsieur Diallo de la gouvernance, Khalifa Ndiaye, etc.

Nos remerciements sont aussi adressés à tous les collègues du Lycée Djignabo de Ziguinchor pour les échanges, la compréhension et le soutien moral. Une mention spéciale est accordée au docteur Assane Ndiaye qui a pris de son précieux temps pour la relecture et la correction de français.

Nos remerciements vont aussi aux autorités de l'ensemble des services sollicités : port, aéroport, douanes, Chambre de commerce, gare routière, ANSD, Service régional de la planification, ARD, AGEROUTE, Municipalité, particulièrement à Ndiaye et Diop qui se reconnaîtront. Ils vont aussi à l'endroit de tous les commerçants, chauffeurs, transporteurs et chefs de ménage qui ont contribué à ce travail. Nos remerciements vont aussi à l'endroit du docteur Mohamadou Mountaga DIALLO.

Merci du fond du cœur à tout ce monde ! Que les remerciements et félicitations du Tout-puissant vous accompagnent !

RESUME

Ziguinchor, périphérie géographique et socio-économique de la capitale Dakar, est confronté à de nombreux problèmes : intégration sociale et politique par rapport au Nord du pays, éloignement par rapport à Dakar et insuffisance en quantité et en qualité de l'offre de transport. Telles sont les caractéristiques de son enclavement. Celui-ci a, entre autres impacts, les prix élevés des produits importés. Les populations locales développent alors des stratégies d'adaptation aux effets parfois pervers. Toutefois, l'impact de l'enclavement sur les prix des produits importés fait rarement l'objet de publications scientifiques dans le cadre de la ville.

L'objectif principal de notre recherche est ainsi de comprendre le rôle de l'enclavement sur les prix des produits importés à Ziguinchor. Sa plus-value réside dans l'analyse détaillée de l'enclavement et de son impact sur les prix des produits importés à Ziguinchor. Pour cela, elle doit décrire les problèmes d'intégration sociale et politique de Ziguinchor, analyser ses problèmes de desserte par les transports et éclairer le caractère déterminant de l'enclavement sur les prix des produits importés et les stratégies d'adaptation des populations locales.

Nous avons recouru à une recherche documentaire au niveau des bibliothèques de l'UASZ, de l'UCAD, du LDZ, de l'internet et des structures afférentes à notre problématique. Sur le terrain, une enquête auprès des commerçants, selon la méthode aléatoire simple, et une exploitation d'entretiens individuels ou collectifs, selon la méthode d'échantillonnage empirique de convenance, ont permis de disposer de données quantitatives. Quant aux données qualitatives, elles proviennent d'observations, de photographies, d'entretiens individualisés et parfois collectifs et d'éclairages de spécialistes. Le traitement informatique des données par Word, Excel, Arc Gis, etc. a permis de disposer de textes, de tableaux statistiques, de graphiques et de cartes. Cela nous a permis de calculer des indicateurs et de faire des comparaisons.

Finalement, l'enclavement multidimensionnel de Ziguinchor est réel. Il est déterminant sur le niveau élevé des prix des produits importés sans pour autant absoudre les commerçants de leurs responsabilités. Les populations cherchent alors des solutions à travers l'exploitation des différentiels étatiques sous régionaux. Elles procèdent aussi à une modulation de leur consommation par rapport à leur pouvoir d'achat et s'exercent parfois à développer une production locale.

Mots clés : enclavement, prix, produits importés, Ziguinchor, desserte, transport.

ABSTRACT

Ziguinchor, a geographical and socio-economic periphery of the capital Dakar, faces many problems: social and political integration in relation to the north of the country, remoteness from Dakar and inadequate quantity and quality of transport supply. Such are the characteristics of its limited accessibility. This has, among other impacts, the high prices of imported products. Local populations then develop coping strategies with sometimes perverse effects. However, the impact of landlocked areas on the prices of imported products is rarely the subject of scientific publications in the context of the city.

The main objective of our research is to understand the role of landlocked areas on the prices of imported products in Ziguinchor. Its added value lies in the detailed analysis of the isolation and its impact on the prices of imported products in Ziguinchor. To do so, it must describe Ziguinchor's problems of social and political integration, analyze its transport problems and clarify the decisive nature of landlocked areas on the prices of imported products and the adaptation strategies of local populations.

We have resorted to a literature search at the level of libraries of UASZ, UCAD, LDZ, the Internet and the structures related to our problem. In the field, a survey of traders, using the simple random method, and the use of individual or collective interviews, using the empirical sampling method of convenience, provided quantitative data. As for the qualitative data, they come from observations, photographs, individualized and sometimes collective interviews and expert lighting. Data processing by Word, Excel, Arc Gis, etc. has made it possible to have texts, statistical tables, charts and maps. This allowed us to calculate indicators and make comparisons.

Finally, Ziguinchor's multidimensional limited accessibility is real. It is decisive on the high level of prices of imported products without absolving traders of their responsibilities. The populations then seek solutions through the exploitation of sub-regional state differentials. They also modulate their consumption in relation to their purchasing power and are sometimes able to develop local production.

Keywords: landlocked areas, prices, imported products, Ziguinchor, service, transport.

SOMMAIRE

SIGLES ET ACRONYMES.....	vii
INTRODUCTION GENERALE.....	1
PREMIERE PARTIE : DES PROBLEMES D'INTEGRATION SOCIALE ET POLITIQUE	40
Chapitre I : Des prédispositions à l'enclavement.....	41
Chapitre II : Un enclavement psycho-social et géopolitique.....	53
DEUXIEME PARTIE : DES PROBLEMES DE DESSERTE PAR LES TRANSPORTS A PARTIR DE DAKAR.....	67
Chapitre III : Des transports terrestres déficients.....	68
Chapitre IV : Des transports fluviomaritime et aérien encore incapables de relever le défi de la desserte de Ziguinchor.....	82
Chapitre V : Des flux de véhicules encore faibles.....	90
TOISIEME PARTIE : L'ENCLAVEMENT, FACTEUR DETERMINANT DU NIVEAU ELEVE DES PRIX DES PRODUITS IMPORTES A ZIGUINCHOR ET LES STRATEGIES D'ADAPTATION DES POPULATIONS LOCALES.....	94
Chapitre VI : L'enclavement, facteur déterminant du niveau élevé des prix des produits importés à Ziguinchor.....	95
Chapitre VII : Les stratégies d'adaptation des populations locales.....	119
CONCLUSION GENERALE.....	126
BIBLIOGRAPHIE.....	129
TABLES DES FIGURES.....	135
TABLE DES TABLEAUX.....	136
TABLE DES PHOTOS.....	136
ANNEXES.....	I
TABLE DES MATIERES.....	XIV

SIGLES ET ACRONYMES

AGEROUTE	: Agence des Travaux et de Gestion des Routes
ALENA	: Accord de Libre Echange Nord-Américain
ANSD	: Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie
ARD	: Agence Régionale de Développement
BAD	: Banque Africaine de Développement
BNDE	: Banque Nationale de Développement Economique
CCIAZ	: Chambre de Commerce, d'Industrie et d'Agriculture de Ziguinchor
CEDEAO	: Communauté Economique Des Etats de l'Afrique de l'Ouest
CNETM	: Coopérative Nationale des Entreprises de Transport de Marchandises
CNUCED	: Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement
CNRS	: Centre Nationale de la Recherche Scientifique
CNTS	: Confédération Nationale des Travailleurs du Sénégal
CNTS/FC	: Confédération Nationale des Travailleurs du Sénégal/ Forces du Changement
CRSE/Z	: Comité régional de suivi évaluation du DSPR de Ziguinchor
DSRP	: Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté
ESPS-II	: Deuxième Enquête de Suivi de la Pauvreté au Sénégal
IDE	: Investissement Direct Etranger
IDH	: Indice de Développement Humain
INED	: Institut National d'Etudes Démographiques
LDZ	: Lycée Djignabo de Ziguinchor
MFDC	: Mouvement des Forces Démocratiques de la Casamance
OCDE	: Organisation de Coopération et de Développement Économiques
OMC	: Organisation Mondiale du Commerce
ONG	: Organisation Non Gouvernementale
ONU	: Organisation des Nations Unies
PIC	: Plan d'Investissement Communal

PMA	: Pays les Moins Avancés
PNUD	: Programme des Nations Unies pour le Développement
PPA	: Parité de Pouvoir d'Achat
RCT/Ziguinchor	: Regroupement des Chauffeurs et Transporteurs de Ziguinchor
RGPHAE	: Recensement Général de la Population et de l'Habitat, de l'Agriculture et de l'Elevage
RN	: Route Nationale
RR	: Route Régionale
SES	: Situation Economique et Sociale
SNCF	: Société Nationale des Chemins de Fer du Sénégal
SONACOS	: Société Nationale de Commerce des Oléagineux du Sénégal
SRSD/Z	: Service Régional de la Statistique et de la Démographie de Ziguinchor
TVA	: Taxe sur la Valeur Ajoutée
UE	: Union Européenne
UASZ	: Université Assane Seck de Ziguinchor
UCAD	: Université Cheikh Anta Diop de Ziguinchor
UEMOA	: Union Economique et Monétaire Ouest Africaine
UNCTAD	: United Nations Conference on Trade and Development
UPT/Z	: Union des Professionnels du Transport de Ziguinchor

INTRODUCTION GENERALE

La ville de Ziguinchor, pour beaucoup de ses populations, est aujourd'hui l'une des plus chères du Sénégal. Le principal indicateur utilisé pour attester de cette cherté est le prix des produits « importés¹ ». L'enclavement serait le facteur déterminant du niveau élevé de ces prix. Toutefois, les populations tendent à réduire l'enclavement de la ville à la coupure gambienne ou aux problèmes de desserte à partir de Dakar.

Globalement, l'enclavement peut se manifester par la fermeture, les problèmes d'intégration à un espace plus vaste, l'insuffisance en quantité et surtout en qualité de l'offre de transport, bref par les problèmes d'accessibilité ou de desserte. Il pose des problèmes d'accès pour les produits, les hommes, etc.

A un niveau général, Il entraîne une faiblesse du commerce extérieur, des investissements étrangers, de l'économie. Ses répercussions sociales sont aussi sensibles en termes de pauvreté. La faiblesse du développement économique et social génère mécontentements et frustrations qui, dans beaucoup de régions, sont vecteurs de vellétés autonomistes, voire indépendantistes.

A un niveau spécifique, les problèmes d'accessibilité se répercutent sur les flux et, forcément, les échanges, le commerce et les prix. L'enclavement est alors reconnu comme un des déterminants des prix des produits importés (Alix & Pelletier 2011 ; Arvis et al. 2007).

L'enclavement de la ville de Ziguinchor, aujourd'hui réel, est souvent utilisé pour expliquer beaucoup de problèmes, notamment celui des prix élevés des produits « importés ». Les populations de Ziguinchor développent alors des stratégies d'adaptation. Elles exploitent les différentiels étatiques sous régionaux en se ravitaillant chez les pays voisins, particulièrement la Gambie. Elles procèdent aussi à une modulation de leur demande en fonction de leur pouvoir d'achat et tendent à développer des productions de substitution.

Peut-on cependant expliquer le niveau élevé des prix des produits « importés » à Ziguinchor par l'enclavement de la ville uniquement ? Pour certaines populations, l'enclavement bien que déterminant sur le niveau des prix, sert aussi de prétexte aux commerçants désireux d'avoir des marges bénéficiaires considérables, d'exagérer les prix des produits « importés ».

Finalement, il est nécessaire d'éclairer la relation entre l'enclavement et les prix des produits « importés » à Ziguinchor. Cela revient à apprécier correctement l'impact ou le rôle de

¹ Le terme, dans le cadre spécifique de notre recherche, est mis entre guillemets tant qu'il n'est pas défini.

l'enclavement sur ces prix. Un préalable est alors de revisiter l'enclavement tant incriminé de la ville. Quels sont ses aspects ? Quel est son impact sur le niveau élevé des prix des produits « importés » à Ziguinchor ? Quelles sont les stratégies des populations locales pour surmonter le problème ?

I. Problématique

I.1. Contexte

La mondialisation, phénomène ancien, connaît une ampleur jamais égalée depuis la fin de la 2^{nde} guerre. L'intensité des relations entre territoires a alors abouti à un monde plus ou moins intégré dans tous les domaines. Le monde apparaît aujourd'hui comme un ensemble d'espaces intégrés, interdépendants, un système de systèmes (Dollfus et al. 1999).

Le système-monde est un ensemble de systèmes géographique, économique, financier, etc. organisé à partir de pôles reliés par des flux structurés par des réseaux. Il est une manifestation de la mise en réseau des sociétés humaines, des territoires et de l'économie (Dollfus et al. 1999). Dans ce système, les différences et discontinuités classiques tendent à perdre leur sens au profit d'une uniformisation culturelle et économique réelle. Les frontières comme limites hermétiques, autrefois significatives, semblent aujourd'hui anachroniques. Elles sont devenues de véritables interfaces dans beaucoup de régions du monde et, en Europe particulièrement en Union Européenne et au sein de l'espace Schengen, ont disparu. Quelqu'un comme Bertrand Badie (1995) annonce même la fin des territoires.

Dans la réalité, le XX^{ème} siècle recommande une lecture moins simpliste. Dans ce « méta-espace » qu'est le monde d'aujourd'hui (Debie 2001), de nouveaux territoires remplacent progressivement les anciens à une échelle infra notamment régionale. C'est ainsi que l'essentiel du commerce mondial s'effectue de nos jours au sein d'espaces régionaux comme l'UE, l'ALENA, le Mercosur, etc. De même, de nouvelles discontinuités matérielles mais également idéelles se développent à plusieurs échelles. Les discontinuités à grande échelle se manifestent par les inégalités et disparités entre les Nord et les Suds alors que celles à échelle intermédiaire et petite se révèlent par les fractures multiformes dans l'ensemble des Etats du monde contemporain (Dollfus et al. 1999).

Les nouvelles discontinuités révèlent des mondialisations à vitesse et géométrie variables ou tout simplement le caractère très sélectif de la mondialisation. Elles sont alors susceptibles de participer à des phénomènes d'enclavement et, dans tous les cas, renforcent le modèle centre-

périphérie (Dollfus et al. 1999). Ce couple conceptuel est une façon très commode de penser la différenciation de l'espace à tous les niveaux spatiaux, de la ville au monde (Diallo 204).

Centre-périphérie est pour nous un modèle pratique pour aborder dans le système-monde la question de l'enclavement. En effet, pour Debie (2001, page 42), commentant Dollfus, le système-monde « *n'existe qu'à partir du moment où l'isolat n'existe plus dans sa forme la plus pure, où l'évolution des espaces ne peut pas être tout à fait indépendante d'un système général qui participe à cette évolution* ». L'enclavement d'un espace, pour l'instant, signifie alors sa mauvaise intégration au système. Synonyme de marginalisation ou d'isolement, Il est alors le résultat de la position occupée dans le système, dans les réseaux et flux reliant les différents espaces. Cette position, centrale ou périphérique, ne peut être aussi tranchée. Dans la réalité existe une multitude de positions entre le centre et la périphérie absolus. L'enclavement s'inscrit dans un gradient allant du centre absolu à la périphérie absolue ou de l'ouverture à la fermeture selon Varlet cité par Debie (2001).

L'enclavement d'un espace, dans le système-monde, n'a finalement de sens que par rapport à d'autres espaces. Ouvert, fermé, bien intégré, mal intégré, isolé, marginalisé, etc., tous ces qualificatifs n'ont de sens que dans le cadre d'une comparaison (Magrin et Ninot, 2005). Les espaces du monde sont en conséquence tous centre ou périphérie selon les contextes historico-géographiques. Cette relativité de la situation d'enclavement donne tout son sens au modèle centre-périphérie.

Le sens donné aux deux termes de ce couple conceptuel, à quelques nuances près, est le même chez l'essentiel des chercheurs. Pour Amin (1973) et Raynaud (1995) cités par Diallo (2014), Dollfus (1999), Debie (2001), Sakho (2005), etc., le centre n'est pas forcément géographique mais plutôt socio-économique, financier, technologique, etc. Il concentre l'essentiel des activités, des richesses, les pouvoirs de décision, dispose d'une capacité de production et d'attraction considérable, d'un niveau de vie et de densités démographiques élevés et se situe au cœur des réseaux et flux par rapport aux sous-ensembles territoriaux voisins, à la périphérie avec laquelle il est tout de même en relations.

La périphérie, de manière antinomique, se caractérise par la faiblesse de ses activités et richesses, ses productions moins élaborées, sa faible attractivité, son éloignement des réseaux et flux dominants et ses faibles densités démographiques. Elle subit généralement une domination voire une exploitation dans ses relations avec le centre.

Le couple centre-périphérie, traduction d'un système spatial déséquilibré, fonctionne à toutes les échelles géographiques, du local au mondial (Diallo 2014). A l'échelle mondiale, existe une opposition entre les Nord ou centres et les Suds ou périphéries. Ainsi 20 % des habitants les plus pauvres disposent de 1,1 % du PIB mondial contre 80 % au 19 % des habitants les plus riches (Dollfus et al. 1999). De même, les économies développées accueillent 39 % des flux d'IDE entrants contre 53,6 % pour les économies en développement et 2 % pour les pays en développement sans littoral en 2013. Si on en reste là, les économies en développement semblent dominer les flux d'IDE. Il est alors nécessaire de préciser que leur plus grande attractivité s'explique surtout par des marges de profits plus importants pour les investissements. Une meilleure compréhension de la réalité mondiale nous impose aussi d'adjoindre à ces informations d'autres données. En effet les économies développées réalisent 60,8 % des flux d'IDE sortants contre 32,2 % pour les économies en développement et 0,3 % pour les pays en développement sans littoral en 2013. Leur domination est plus importante pour le stock d'IDE. Les économies développées abritent 63 % de ceux entrants contre 33 % aux économies en développement et 1 % pour les pays en développement sans littoral. Ils sont responsables de 78,9 % du stock sortant contre environ 20 % pour les économies en développement et 0,2 % environ pour les pays en développement sans littoral (CNUCED 2014).

Ces données montrent clairement que les pays développés forment le centre du système-monde, de l'économie mondiale alors que les pays sous-développés sont la périphérie. A un niveau moins général mais toujours mondial, le système monde est dominé par un ensemble de trois pôles, américain, européen et asiatique, formant la Triade. Celle-ci représente 48 % environ du commerce mondial, contre 18 % aux BRICS et 3,4 % pour l'Afrique (OMC 2014). L'Union européenne, les Etats-Unis et le Japon accueillent aussi 30 % et réalisent 51,4 % environ des flux d'IDE. Pour le stock des IDE, la Triade abrite 54,8 % et est responsable de 68,3 % alors qu'elle ne représente que 10,6 % des terres émergées et 13,3 % de la population mondiale. Par contre, les BRICS, 29,1 % des terres émergées et 42,4 % de la population mondiale, représentent 20,9 % et 14,2 % respectivement des flux d'IDE entrants et sortants et 10,3 % et 6,2 % des stocks d'IDE entrants et sortants. Quant à l'Afrique, 22,3 % des terres émergées et 15,4 % de la population mondiale, elle ne représente que 3,9 % et 0,9 % respectivement des flux d'IDE entrants et sortants, 2,7 % et 0,6 % des stocks d'IDE entrants et sortants (CNUCED 2014 ; INED 2013).

Les statistiques révèlent la pluralité du centre et de la périphérie, d'où l'utilisation tantôt des concepts de Nord et Sud au pluriel. En effet La Triade forme le centre du centre ou le Nord du Nord, les espaces les plus puissants du Nord, les plus intégrés à la mondialisation, les plus ouverts du système-monde. Ses parts dans les échanges mondiaux montrent son contrôle des réseaux et flux dominants. Les BRICS, l'Afrique, etc., constituent les pays en développement. Evidemment ces deux entités ne disposent pas des mêmes niveaux de développement. Les BRICS, par leurs parts plus importantes dans les échanges mondiaux, sont plus intégrés au système-monde, à la mondialisation. Ils forment la périphérie intégrée ou proche, une sorte de centre de la périphérie ou de Nord du Sud. Par contre, l'Afrique, caractérisée par des parts dérisoires dans les échanges mondiaux, est à l'écart, en marge des réseaux et flux dominants. L'Afrique, marginalisée, isolée, enclavée, forme la lointaine périphérie, celle délaissée. Les pays en développement sans littoral ont une situation pire que celle de l'Afrique. Leurs données sont ici égales ou souvent inférieures à 1 %. En réalité, leur caractérisation « sans littoral » n'est qu'une traduction du terme anglais « landlocked » qui signifie exactement enclavé. Les pays enclavés sont ainsi des pays isolés, marginalisés. Les PMA sont aussi dans la même situation. Avec des parts inférieures à 2 %, souvent à 1 %. Au nombre de 48 d'après la liste de l'ONU, ces pays sont souvent africains, ou sans littoral.

Le Sénégal est aujourd'hui dans cet ensemble formé par les PMA. Autrement dit ces parts sont dérisoires, inférieures à 1 %. Pourtant le Sénégal, un des pays côtiers de l'Afrique occidentale, semble privilégié par rapport à des pays comme le Niger, le Burkina et surtout le Mali qui, en partie, dépend de son port de Dakar. Ces pays sans littoral font partie du Sahel continental. Ils sont obligés, pour leur commerce extérieur, d'emprunter des corridors pour accéder aux ports des pays côtiers. Ils souffrent alors du coût élevé des services de transport de marchandises, de l'imprévisibilité des délais de transport, des attentes aux frontières, des nombreuses procédures administratives, de la corruption, etc. Ces nombreuses contraintes rendent leur commerce extérieur moins compétitif et moins dynamique et sont des freins à leur développement. Ainsi sur les 31 pays sans ports d'accès, 16 se retrouvent de ce fait dans les PMA (Banque mondiale 2007). Pour Debrie (2001, pages 8-9), reprenant Reynaud, ces Etats du Sahel, « *pays pauvres et enclavés* », dans l'Afrique en partie ignorée des flux mondiaux dominants, sont « *cette périphérie de périphérie* ». Cette graduation de la marginalisation en fonction de l'océan place des pays côtiers comme le Ghana, la Côte d'Ivoire, le Benin, le Sénégal, etc., dans une position de centre.

L'enclavement a visiblement des conséquences économiques et sociales. Cela est attesté par le fait que les centres ont généralement les niveaux de développement, les PIB et les pouvoirs d'achat les plus forts par rapport aux périphéries (PNUD 2014), et confirmé par la place des pays sans littoral dans les PMA.

Le couple centre-périphérie, à une échelle intermédiaire et petite, notamment nationale, se manifeste par une opposition entre régions côtières et continentales, urbaines et rurales, capitales et périphériques. Au Sénégal, Dakar, capitale du pays, constitue le centre qui, polarise de façon concentrique les périphéries. Ziguinchor, par rapport à Dakar, est à la fois périphérie géographique et socio-économique (Sène & Codjia 2016). Elle a la particularité d'être coupée du reste du pays, du Nord et de Dakar en ce sens qu'il faut traverser la Gambie et faire 454 Km de route pour y accéder.

Certes cette distance n'est pas la plus importante du Sénégal pour joindre Dakar. Toutefois, la traversée d'une frontière africaine, de surcroît de la Gambie dont les relations avec le Sénégal sont souvent tendues, est une grande contrainte à l'accessibilité de Ziguinchor. La traversée de la Gambie, notamment du fleuve nécessite des heures, voire des jours (Dieng 2008) selon les véhicules et les conditions. Néanmoins, Il est possible de contourner la Gambie pour accéder à Ziguinchor. On effectue alors 876 Km, soit la distance la plus importante du Sénégal par rapport à Dakar. Ziguinchor, pourtant reliée à Dakar par voie aérienne et maritime, est alors enclavée. Réellement la cherté de l'avion et l'insuffisance des moyens maritimes renforcent l'enclavement d'autant plus que les infrastructures routières sont difficiles à mettre en place et à entretenir et le chemin de fer est absent.

I.2. Justification

L'enclavement de Ziguinchor a des conséquences à la fois économiques, sociales, politiques et culturelles. Le paradoxe entre l'importance du potentiel économique et la faiblesse du développement économique et social est un indicateur pertinent pour attester des effets de celui-ci. En effet la ville, comme sa région, fait partie des territoires les plus pauvres du Sénégal (Sène & Codjia 2016 ; ANSD 2013/ ESP-II 2011). Au-delà elle connaît depuis 1982 une rébellion, un conflit armé qui, même larvé ou de basse intensité, perdure. L'enclavement, par les attentes à la frontière gambienne, l'imprévisibilité des délais de livraison et surtout le différentiel transport avec Dakar, etc. impacte sur les prix. Pour des produits comme le riz, le lait, le sucre, et la farine, le différentiel transport est de 18 650 F CFA par tonne d'après le Service Régional du Commerce de Ziguinchor. Aussi la pré-enquête que nous avons réalisée au mois de septembre 2014 révèle un différentiel prix au kilogramme de 50 F CFA pour la

pomme de terre et l'oignon et de 300 F pour la carotte entre les marchés de Thiaroye à Dakar et de Boucotte à Ziguinchor. Rapporté à la tonne, le différentiel prix peut ainsi avoisiner 50 000 ou 300 000 F CFA. Certaines populations s'orientent alors pour leur ravitaillement vers des pays frontaliers de la sous-région comme la Gambie, la Guinée-Bissau, etc. Elles exploitent fortement le différentiel monétaire ou prix ou offre de produits entre le Sénégal et ces pays. Avec la Gambie, le différentiel prix au kg peut atteindre 300 F CFA par moment, pour certains produits notamment des denrées alimentaires de consommation courante (Diallo 2014). Il est alors aisé de comprendre les flux licites et illicites de produits en provenance des pays suscités surtout de la Gambie vers Ziguinchor.

Les différents aspects de l'enclavement de Ziguinchor et ses conséquences sur l'espace local, national et sous régional rendent bien compte de l'objet de la géographie. L'étude de l'enclavement en relation avec les prix des produits importés montre effectivement les discontinuités de l'espace, tant physique, sociale, politique, technico-infrastructurelle que financière, mais aussi le rôle des sociétés dans celles-ci. Elle permet de comprendre les territoires comme construction humaine, produit de l'aménagement et de l'appropriation de l'espace par les sociétés, bref de la socialisation de l'espace. Dans le monde actuel, le système-monde, l'étude de l'impact de l'enclavement sur les prix des produits importés est alors éminemment géographique. Elle permet de comprendre les difficultés socio-économiques et politiques de biens des régions du monde. Elle rend compte des relations entre les questions d'accessibilité, d'offre de produits, de pouvoir d'achat et de demande, fondamentales pour les populations.

Toutefois, cette question ne fait pratiquement pas l'objet de recherches scientifiques sinon, elle n'est souvent pas la question centrale. L'enclavement de la région de Ziguinchor fait l'objet de beaucoup de rencontres et d'échanges administratifs et socio-économiques. Néanmoins, les publications scientifiques sont là aussi très rares. Il est aujourd'hui une nécessité de dépasser les convictions et affirmations pour s'inscrire dans un cadre scientifique.

Notre travail s'exerce ainsi à éclairer la relation entre l'enclavement et le niveau des prix des produits « importés » à Ziguinchor. Il doit produire des connaissances sur une ville qui, sous cet aspect, est sous-étudiée, mais aussi participer au moins à une meilleure compréhension d'un problème qui, à Ziguinchor est bien réel. Les problèmes d'accessibilité et de prix élevés, dans un espace très pauvre, constituent un cocktail explosif, source de mécontentement, de frustration, de sentiment d'exclusion sociale et politique, etc. Aider, même très modestement

à mieux comprendre les problèmes d'une ville aussi meurtri que Ziguinchor et, permettre en conséquence, d'entrevoir des solutions, serait pour nous une très grande satisfaction morale.

I.3. Position du problème

La question posée est celle de l'impact de l'enclavement sur les prix des produits « importés ». Il s'agit alors d'étudier l'enclavement, son rôle sur les prix élevés des produits « importés » à Ziguinchor et les stratégies d'adaptations des populations locales. Il est ainsi une nécessité de caractériser aussi bien l'enclavement de Ziguinchor, son impact sur le niveau des prix des produits « importés » in situ, que les palliatifs des populations locales pour surmonter les problèmes subséquents. La réponse à cette question centrale de notre étude passe par la réponse à trois questions secondaires. Quelles sont les aspects de l'enclavement de Ziguinchor ? Quel est son effet sur le niveau élevé des prix des produits « importés » à Ziguinchor ? Quelles sont les stratégies des populations locales pour surmonter le niveau élevé des prix à Ziguinchor ?

I.4. Objectifs

Les objectifs de la présente recherche sont d'ordre général et spécifique.

I.4.1. Objectif général

Cette recherche a pour objectif général de comprendre le rôle de l'enclavement sur les prix des produits importés à Ziguinchor.

I.4.2. Objectifs spécifiques

Le travail ambitionne alors de :

- Décrire les problèmes d'intégration sociale et politique de Ziguinchor ;
- Analyser les problèmes de desserte de Ziguinchor par les transports à partir de Dakar ;
- Eclairer le caractère déterminant de l'enclavement sur les prix des produits « importés » et les stratégies d'adaptation des populations locales.

I.5. Hypothèses

Les réponses aux questions de recherche posées, centrale et secondaires, nous imposent une double vérification.

I.5.1. Hypothèse générale

L'enclavement a un rôle déterminant sur les prix élevés des produits « importés » que les populations de Ziguinchor essaient de surmonter par des stratégies palliatives.

I.5.2. Hypothèses spécifiques

Il s'agit de vérifier que :

- Ziguinchor connaît des problèmes d'intégration sociale et politique car son cadre physique et humain le prédispose à un enclavement psycho-social et géopolitique ;
- Ziguinchor connaît des problèmes de desserte par les transports à partir de Dakar car les transports terrestres sont déficients, les transports fluviomaritime et aérien encore incapables de relever le défi et les flux de véhicules faibles ;
- L'enclavement est un facteur déterminant des prix élevés des produits « importés » à Ziguinchor car ces derniers varient selon l'accessibilité des lieux, la distance aux lieux d'approvisionnement et la qualité de l'offre de transport. Les populations locales, pour surmonter ce problème, développent des stratégies d'adaptation à travers l'exploitation des différentiels sous régionaux, la modulation de la demande en fonction du pouvoir d'achat et le développement de productions de substitution.

II. Analyse conceptuelle

II.1. Enclavement

Le terme enclavement désigne l'action d'enclaver, son résultat ou l'état d'une terre, d'un territoire enclavé (Hachette encyclopédique 1999 ; Petit Larousse 2006 2005). L'action, le résultat ou l'état s'applique à une terre ou un territoire qui est l'enclave. Cette dénomination trouve son origine dans le terme latin *clavis*, semblant avoir la même étymologie que le terme grec *kleis*, et exprimant l'idée initiale de clef, de verrou, de fermeture (Debrie 2001). Etymologiquement l'enclave est alors un territoire ou fraction de territoire entièrement située à l'intérieur d'un autre (Brunet et al. 2006). L'enclavement, dans son acception la plus large, désigne ainsi l'état ou la situation d'un territoire enfermé. Il devient de ce point de vue synonyme d'isolement et même de marginalisation (Yonlihinza 2011). Cette origine commune va par extension donner plusieurs autres sens s'appliquant à diverses situations. La signification de l'enclavement se fonde alors souvent sur la cause.

Le concept désigne ainsi la configuration dans laquelle une réalité géographique est séparée d'autres réalités par une distance infinie (Lévy et Lussault 2003). L'enclavement se définit ici à la distance. C'est alors « *une situation spatiale type où la distance est infinie, caractéristique de l'isolat parfait* » (Debrie 2001, page 35). Jean Gallais (1968), plus précis, parle de l'éloignement des centres dynamiques, des pôles de développement urbains ou

régionaux dans le cadre d'un territoire national, alors qu'Issa Abdou Yonlihinza (2011) parle d'éloignement par rapport à un réseau dynamique. Ce sens donné à l'enclavement laisse apparaître un déterminisme physique.

Le déterminisme physique est aussi sensible dans la définition de l'enclavement comme la situation d'un territoire sans accès direct à la mer (Petit Larousse 2006 2005). D'ailleurs les Nations Unies utilisent l'expression « pays sans littoral » pour désigner les pays enclavés. En effet, dans un monde où 90 % des marchandises qui circulent transitent par voie maritime (Le Belem Fiche n° 28), être privé d'accès à la mer peut être très enclavant. De tels territoires ou pays doivent passer par des corridors pour accéder, souvent avec beaucoup de difficultés, à des ports étrangers relativement éloignés. Debrie (2001) utilise la notion d' « enclavement continental » pour signifier cet éloignement contraignant des façades littorales.

Toutefois les géographes ont cessé depuis longtemps de céder au déterminisme, notamment physique, dans leurs analyses de l'espace. En effet, à l'heure des TGV, des avions pratiquement supersoniques, des TIC, etc., la distance n'est plus un obstacle insurmontable. De même dans un monde d'interrelations et d'interdépendances où se multiplient les processus d'intégration régionale, l'absence de littoral, évidemment contraignante, ne doit être déterminante. Pour preuve, la Suisse et le Niger sont deux pays sans littoral aux situations très différentes. Le premier pays est à la 3^e place mondiale pour le développement alors que le deuxième occupe la 187^e place, la dernière des pays ou territoires classés (PNUD 2014).

Visiblement la contrainte, notamment physique, ne s'exerce pas de la même façon sur les espaces, les pays. « *L'enclavement ne peut pas s'expliquer uniquement par un déterminisme physique, mais aussi par la stratégie des acteurs impliqués dans la gestion de la mobilité* » (Yonlihinza 2011, page 28). La compréhension de ces propos nous pousse à aller dans le sens de la nouvelle démarche de la géographie et du concept de territoire.

La géographie, selon Mbaye Dieng (2008, page 27), est définie par Roger Brunet (1992) comme « *la connaissance de cette œuvre humaine qu'est la production et l'organisation de l'espace* ». Dans ce sens, elle aurait pour objet l'étude du territoire. Ce dernier, concept polysémique, désigne selon Brunet (1992), rapporté par Mbaye Dieng (2008), tout espace géographique aménagé et approprié. Le territoire « *témoigne d'une appropriation à la fois économique, idéologique et politique de l'espace par des groupes qui se donnent une représentation particulière d'eux-mêmes, de leur histoire, de leur singularité* » selon Guy Di Méo (1998) cité par Mbaye Dieng (2008, pages 32-33). Il est en conséquence un espace

construit, social et vécu, une matérialisation de la volonté et des capacités d'appropriation des populations, des sociétés.

Ces postulats permettent de mettre en évidence les facteurs anthropiques, humains ou sociaux de l'enclavement. C'est dire que les hommes ont une grande responsabilité, un rôle déterminant dans l'enclavement. La preuve irréfutable est donnée par le Sahel où, beaucoup de pays passent progressivement de la centralité à la marginalité, par le simple fait du basculement des relations commerciales de l'intérieur vers l'océan Atlantique et du découpage colonial établissant de nouvelles limites étatiques. Les hommes ont là transformé un espace central en espace coupé, enclavé, surtout par le remplacement de la caravane par la caravelle. Cette théorie se retrouve pratiquement chez tous les chercheurs qui se sont intéressés à l'enclavement dans cet espace, aussi bien chez Sakho que chez Debie, Magrin et Nino, etc. D'ailleurs pour Jean Debie (2001), ce phénomène n'est pas spécifique au Sahel. Tous les espaces continentaux, à un moment donné de leur histoire, ont subi cette réorientation du commerce mondial vers l'océan. La continentalité est ainsi devenue une contrainte alors que l'océan, autrefois handicap, devenait la principale voie du commerce maritime, un atout, un avantage dans un contexte de mondialisation. Debie (2005, page 10) nous renvoie alors à Gallais (1984) qui parle de « *renversement géographique* » alors que lui parle d'« *inversion des polarités* » (Debie & Stick 2001, page 31). Ziguinchor, sans réellement souffrir de la continentalité, a connu une redéfinition enclavant des polarités. En effet, l'enclavement s'y est surtout fait ressentir à partir de l'indépendance, lorsque la ville a cessé d'être directement tournée vers la métropole pour se réorienter vers Dakar, la capitale du Sénégal.

Jacques Lévy et Michel Lussault (2003, page 309) vont dans le sens des facteurs humains de l'enclavement lorsqu'ils disent « *dans le vocabulaire de la géopolitique, l'enclave correspond à une absence de relation terrestre d'un Etat avec le reste du monde, soit parce qu'il n'a pas accès à la mer (Népal), soit parce qu'il est englobé dans un autre Etat (Gambie) ou les deux (Lesotho)* ». Le premier aspect de cette citation ayant été analysé plus haut, nous nous intéressons au second qui nous ramène au sens originel du concept, « un territoire enfermé par un autre ». Ce sens est aussi retrouvé en géologie qui définit l'enclave comme une roche contenue à l'intérieur d'une autre roche et ayant une composition différente (Hachette 1999). Jean Debie (2001, page 34) donnant un exemple tiré du Grand Larousse (vol 2, 1976) dit que l'enclave est « *la situation d'un fonds qui entouré de tous côtés par des fonds appartenant à*

d'autres propriétaires n'a sur la voie publique aucune issue ou qu'une issue insuffisante pour son exploitation ».

Dans le sens qui nous intéresse, la différence est importante dans la mesure où elle est l'élément explicatif. C'est le fondement de la discontinuité, de l'enclavement. Les pays donnés en exemple montrent bien qu'il s'agit d'une situation d'isolement partiel ou total, liée au fait que ces entités politiques sont, au moins en partie, dans des Etats différents. Lorsqu'elles y sont totalement enfermées, est parfois utilisé le terme d'exclave pour les désigner. Debrie et Steck (2001) parlent de dimension diplomatique de l'enclavement, Issa Abdou Yonlihinza (2001) parle de cloisonnement géopolitique pour qualifier cette situation d'isolement. Nous parlons d'enclavement géopolitique qui, par extension, concerne aussi des espaces comme Ziguinchor, coupés du reste de leur territoire national par un autre pays.

L'enclavement géopolitique peut favoriser un enclavement fonctionnel. Celui-ci désigne la situation d'une unité qui opère de façon autonome par rapport à son environnement immédiat, mais en relation suivie avec un partenaire extérieur. Ce type d'enclavement matérialise souvent la recherche de solutions alternatives de la part de l'unité concernée surtout lorsqu'elle est territoriale. En effet, il peut aussi porter sur les filiales de multinationales ou des unités offshore (banques, agriculture, etc.) qui ne cessent de se multiplier dans tous les domaines.

Jacques Lévy et Michel Lussault (2003) se font plus précis par rapport aux facteurs humains lorsque, dans le domaine de la mobilité, ils parlent de l'enclavement comme une situation d'isolement, faute d'infrastructures ou d'offre de transport, de l'espace concerné vis-à-vis de ceux qui l'environnent. Cette association avec le besoin de moyens techniques, notamment de transport, devient progressivement la définition la plus commune (Debrie 2001). Selon les auteurs, une terminologie très diverse s'est développée pour désigner cette situation. On parle ainsi de rupture de continuité dans un projet de mobilité, d'inaccessibilité ou de mauvaise accessibilité par manque d'infrastructures et/ou d'offres de transport, de problèmes d'intégration, de desserte, relative à une insuffisance de l'offre de transport, etc. Dieng (2008), convaincu du rôle primordial de la technique, des infrastructures, des réseaux sur la construction du territoire, globalise. C'est ainsi qu'il cite Raffestin (1996) qui dit « c'est la théorie de la communication qui commande à l'heure actuelle l'écogenèse territoriale ». Pour lui, aussi bien les réseaux de transports que les réseaux modernes de télécommunication sont fondamentaux dans l'évolution des sociétés et des territoires. Leur insuffisance est par conséquent source d'isolement, d'enclavement. Pour Debrie et Steck (2001, page 29), « *L'enclavement se situe bien à l'articulation entre le territoire et les réseaux* ». Dans ce sens,

Roger Brunet (2006, page 151) définit le terme désenclaver comme l'action de « Rattacher un lieu à des réseaux, et au système Monde par l'intermédiaire d'une ou plusieurs liaisons, voies de communication nouvelles, ou mieux encore par de véritables flux... ».

La dimension anthropique de l'enclavement est ici très claire d'autant plus que Jacques Lévy et Michel Lussault (2003), parlant d'interspatialité, de cospatialité et d'emboîtement, mettent en avant le « commutateur », la clef pour sortir de l'isolement. Les populations sont-elles en mesure de briser cet isolement, en ont-elles la volonté et la capacité ? Les sociétés ont-elles les moyens d'exprimer, de concrétiser la « *continuité inexprimée* » pour reprendre les mots de Debie (2001, page 8) qui, convaincu de la continuité de l'espace géographique, introduit sa thèse par cette citation de Jean Gallais (1994) : « De la steppe sahélienne à la Maison blanche, il existe une continuité inexprimée ».

L'enclavement est visiblement très relatif. IL est l'expression d'une perception des populations qui ressentent une contrainte dans leur projet de mobilité. La même situation peut être très handicapante pour un pays et très peu sensible pour un autre pays. L'enclavement est forcément à contextualiser, à relativiser aux plans historique et géographique. La situation du Sahel, jadis et présentement, suffit largement pour attester de la relativité historique de l'enclavement. Quant à la relativité géographique, elle est très bien démontrée par Géraud Magrin et Olivier Ninot (2005). Ceux-ci ont procédé à une étude comparative de l'enclavement du Sud-Est du Sénégal et du Sud du Tchad. Ils concluent que même si le Sénégal est un des pays les plus maritimes d'Afrique, précocement ouvert aux influences économiques et culturelles mondiales, et que le Tchad fait partie des territoires les plus enclavés du continent, dont l'intégration à des réseaux d'échanges lointains est plus discrète et problématique, des conditions spécifiques font que l'enclavement est paradoxalement moins handicapant dans le Tchad méridional offrant de meilleures perspectives de développement.

La même étude montre aussi que l'enclavement, le problème d'accessibilité du Tchad méridional est plus interne qu'externe. L'enclavement interne renvoie aux problèmes de communication ou d'intégration territoriale au sein d'un espace alors que l'enclavement externe fait référence aux mêmes problèmes, mais par rapport à d'autres espaces. La différence est scalaire dans la mesure où le premier est local alors que le second a une échelle supérieure, pouvant aller du régional au global en passant par le sous régional et le continental.

Finalement l'enclavement n'a de signification que par rapport à un contexte historico-géographique. Il prend tout son sens dans un contexte d'interrelations où il est lié à la position

ou place occupée, au niveau d'intégration au système. L'enclavement technique dont parle Gallais (1968) entre dans ce cadre. Il désigne la situation d'une région qui, par ses spécificités naturelles, est impropre à l'application de techniques de production qui ont fait recette ailleurs. L'insuffisance de la diversification économique révèle alors les limites de la modernisation. Les conditions naturelles particulières peuvent aussi être contraignantes pour la mise en place d'infrastructures, notamment de communication, plus faciles à installer dans certains espaces. Bref les conditions naturelles, économiques, technologiques et politiques, spécifiques, peuvent se révéler très contraignantes, enclavant pour un espace, un territoire.

Toutefois, la relativité de l'enclavement a parfois des conséquences négatives sur la clarté, la lisibilité et la précision du concept qui, finit par être équivoque, ambigu. *«De la ville portuaire européenne à l'Etat continental en passant par des régions administratives, tout devient finalement enclavé»*. *«La notion devient un outil opérationnel, terme instrumental permettant de valider les revendications et les demandes de subvention, orientant les modèles d'aménagement projetés»* (Debrie 2001, page 36). L'enclavement d'un territoire, annoncé, décrété par des politiciens, souvent relayé par des media, cherche la plupart du temps à appuyer des demandes financières.

Comme nous pouvons le constater, les chercheurs et, à plus forte raison, les politiciens, les journalistes, etc., autant dire une bonne partie des populations, a une perception négative de l'enclavement. Celui-ci est perçu comme une contrainte, un handicap, une situation subie qui n'a de sens que par rapport à son dépassement, autrement dit au désenclavement. On en oublie presque que la fermeture, l'enclavement, peut être un choix.

Jean Debrie (2001) parle de fermeture choisie et recherchée qu'il justifie par le besoin d'isolement dans un monde très largement ouvert perçu parfois comme agressif. La fermeture serait alors la condition de l'achèvement des organisations spatiales, des identités, d'une certaine maîtrise des espace, d'une intimité, d'un moyen de se retrouver, de conforter le «chez soi». Cet enclavement choisi serait un besoin profond des hommes dans leurs différents espaces de vie. Jean Gallais (1968) le désigne sous le concept d'enclavement psycho-social. Pour lui, c'est une situation, une attitude d'hostilité ou d'indifférence à toute modification. Courante chez les pays les plus traditionnels d'Afrique, d'Asie et d'Amérique Latine, elle s'explique par l'attachement à des civilisations, une crispation face aux influences étrangères néfastes ou, une volonté des puissants de maintenir leurs intérêts combinée à l'indifférence par impuissance des opprimés. De telles formes d'enclavement sont enseignées par l'histoire. Le Japon de 1624 au milieu du XIX^{ème} siècle, les Etats-Unis de la doctrine

Monroe au XIX^{ème} siècle et la Chine du « Grand Bond » en avant et surtout de la « révolution culturelle » au XX^{ème}, ont pratiqué cette politique. Présentement, l'enclavement de Ziguinchor comporte cette dimension. Toutefois l'enclavement choisi a souvent été néfaste pour les pays car facteur de retard de développement et, en conséquence, de faiblesse.

L'évidence est alors le moindre intérêt de l'enclavement choisi par rapport à celui subi, de surcroît lorsque l'ouverture semble être la règle, tellement elle s'est généralisée avec la mondialisation. Dans ces conditions, la fermeture est souvent négativement connotée. Finalement le choix de l'enclavement ne peut être que conjoncturel. Réellement l'enclavement est généralement subi. Le concept, polysémique, désigne communément une situation d'isolement relative à des problèmes de desserte, à une absence ou insuffisance de l'offre de communication, de la clef pour le désenclavement. L'enclavement est ainsi, sans ignorer ses aspects physiques, de plus en plus compris comme le résultat de l'insuffisance de la volonté ou de la capacité des sociétés à s'approprier leur espace, à le socialiser, à construire un territoire. Toutefois le remplacement du déterminisme physique par le déterminisme social ne permettrait de bien comprendre l'enclavement sous tous ses aspects. Seule une approche purement géographique, autrement dit multifactorielle, serait optimum pour saisir l'enclavement et sa relativité, donc les situations d'enclavement. L'enclavement est un déterminant du prix.

II.2. Prix

Le terme prix apparaît au XI^{ème} siècle du latin *pretium* qui donne aussi précieux, priser « estimer », mépriser. Le prix désigne la valeur de quelque chose, sa valeur marchande, le rapport de valeur d'un bien à un autre bien (Nouveau Petit Robert 2007 2006). En économie générale, Il est le rapport entre deux quantités de marchandises proposées à l'échange ou ce qui revient au même, la quantité d'un bien que l'on doit donner en échange d'une unité d'un autre bien, service ou facteur de production (Lexique Economie 1995). Il est le rapport d'échange entre deux biens, l'ensemble des rapports d'échange entre biens à un moment (Bialès et al. 1999). Cette définition générale et étymologique, permet de prendre en charge les sens ancien et moderne du terme, toutes les formes d'échange y compris le troc, mais aussi les valeurs monétaire, en nature, etc. de la compensation.

Dans une économie monétarisée, le prix est précisément le rapport d'échange entre un bien ou service et la monnaie. Il est le coût ou la valeur d'un bien, d'un service, exprimée en monnaie (Petit Larousse 2006 2005), la quantité de monnaie que l'on doit donner en échange d'une unité d'un bien ou d'un service. La monnaie devient l'équivalent général et le prix est

l'expression monétaire de la valeur d'échange d'une unité de bien ou de service (Lexique Economie 1995). C'est le prix absolu lorsque l'un des deux biens est la monnaie (Bialès et al. 1999).

Le prix est nominal quand il est énoncé en franc courants : c'est l'expression monétaire du bien au moment de l'échange (Bialès et al. 1999). C'est la valeur en monnaie sur la base de l'année considérée. Ce prix, habituellement pratiqué, est aussi appelé prix courant. Quant au prix constant, il est obtenu en éliminant de la valeur considérée les effets de variation de prix. Il est, dans certaines situations, appelé prix réel (Le Nouveau Petit Robert 2007). Pour Bialès (1999), le prix est constant quand il est exprimé en francs constants en fonction d'une période de référence, et réel quand il est rapporté à celui d'un autre bien servant d'étalon, en général le salaire horaire ouvrier pour évaluer la valeur du bien en temps de travail nécessaire pour l'acquérir.

Le prix relatif désigne le rapport entre le prix nominal d'un produit, c'est-à-dire son prix monétaire, et le prix d'un autre produit considéré comme base de référence, ou les prix de l'ensemble des produits synthétisés par l'indice des prix (Deubel et Montoussé 2012). Pour le lexique d'économie (1995), il est le rapport entre les prix monétaires de deux biens alors que pour Bialès (1999), il indique la quantité de l'un des deux biens qui s'échange contre une unité de l'autre. Dans ce dernier cas on est dans le troc.

Le prix de production désigne la somme des coûts des matières premières et de la rémunération des facteurs de production nécessaires à la fabrication d'un bien ou service. Son équivalent est, pour les produits importés, le prix C.A.F. (coût, assurance, fret) ou prix d'un bien à la frontière du pays importateur, ou prix d'un service fourni à un résident avant paiement de tout impôt, droit de douane, toute marge commerciale ou de transport. Lorsque les impôts (nets de subvention) sur les produits sont ajoutés au prix de production, on obtient le prix départ-usine. L'incorporation des droits de douane au prix C.A.F. donne le prix départ-douane. Le prix départ-usine ou le prix départ-douane, majoré des coûts de distribution et de la T.V.A., constitue le prix d'acquisition, c'est-à-dire tout compris. Son équivalent pour l'exportation est le prix F.O.B. ou FAB (Free On Board ou franco à bord) ou prix d'un bien à la frontière du pays exportateur ou prix d'un service fourni à un non-résident. Il comprend la valeur des biens ou des services au prix de base, des services de transport et de distribution jusqu'à la frontière, les impôts moins les subventions (Lexique Economie 1995 ; INSEE 2014). Le prix de base correspond aux recettes effectives des producteurs puisqu'il inclut les

subventions mais exclut la TVA et les impôts sur les produits. Il permet l'évaluation de la production et de la valeur ajoutée (Bialès et al. 1999).

Le prix est déterminé par les conditions du marché, par le régime des prix. Ce dernier est un ensemble de procédés qui déterminent les prix d'un ou de plusieurs produits face à des circonstances, souvent dans le but de les maintenir stables. Dans une économie de marché, le prix est en principe librement déterminé par le marché, le jeu entre l'offre et la demande. Il est un indicateur de la rareté d'un bien. Réellement, son niveau d'ajustement dépend d'un grand nombre de paramètres : atomicité du marché (existence d'une multitude d'offreurs et de demandeurs sur le marché), liberté de vendre et d'acheter ou son absence, homogénéité ou hétérogénéité des produits (les produits sont semblables ou non afin d'être comparables), qualité de l'information (la transparence du marché permet à tous les agents d'obtenir les informations nécessaires), élasticité de la demande (la variation des quantités demandées en fonction du prix), rôle de l'Etat (fiscalité, politique de prix ou de revenus), etc.

Dans des conditions de concurrence pure et parfaite, les mécanismes de marché jouent pleinement. Dans ce régime de liberté totale, les prix sont librement débattus entre acheteur et vendeur. Si l'offre est supérieure à la demande, les prix ont tendance à baisser. Par contre, si la demande est supérieure les prix augmentent. Cependant la spéculation peut favoriser une hausse des prix alors que l'offre fait suffisamment face à la demande.

L'effectivité des mécanismes de marché favorise la flexibilité des prix (Deubel et Montoussé 2012). Le prix d'équilibre est alors le prix unique et stable qui s'établit spontanément par égalisation de l'offre et de la demande. C'est un prix optimum dans la mesure où il permet de réaliser le maximum d'échanges au coût de production minimal (Lexique Economie 1995). Le prix d'équilibre concrétise la mission de régulation du marché et fait des agents des preneurs de prix (Bialès et al. 1999). Ce prix idéal serait une manifestation de la vérité des prix. Un prix vrai est celui résultant d'un marché libre. Dans tous les cas où le prix n'est pas vrai, on parle de pseudo-prix. Toutefois, en planification et programmation, ce concept peut avoir un autre sens. Il s'agit de prix fictifs ou virtuels (shadowprices) qui désignent les évaluations de prix pour les biens et les services non intégrés dans l'échange marchand. Le prix de la vie humaine est un exemple du prix fictif (Lexique Economie 1995).

Toutefois, pour des raisons fiscales, politiques, etc., le mécanisme des prix joue très rarement de manière parfaitement libre. La tendance est plus au contrôle des prix qu'à un régime parfaitement libre. Les gouvernements, par différentes stratégies (taxes, réglementations achats, etc.), agissent directement ou indirectement sur les prix. Ces politiques cherchent

souvent à garantir un revenu minimum aux producteurs, à protéger les consommateurs et, très rarement, à limiter ou rationner la consommation. En outre, certaines situations incitent les autorités à recourir au contrôle des prix, au moins du prix de certains produits, ou à influencer sur l'offre (protectionnisme, subvention...) et la demande (Wikipédia 2014).

Dans ce régime de contrôle des prix, encore théoriquement exceptionnel dans une économie de marché, l'Etat peut procéder par fixation ou homologation. Dans un régime de fixation, le prix est directement fixé par l'administration. Ce prix imposé est un prix administré ou politique. C'est un prix ferme et définitif, un prix fixe qui, en théorie, ne peut faire l'objet de marchandage. Les « prix plancher » et « plafond » qui sont des prix minimum et maximum, sont généralement des prix administrés. Un prix autoritairement fixé par l'Etat est, dans certains secteurs, appelé tarif.

Dans un régime d'homologation, le prix résulte d'un cadre de prix déposé auprès de l'autorité compétente, préalablement à toute mise en vigueur et comprenant la définition, le calcul, la justification de chacun des éléments du prix. L'homologation est constatée par une décision réglementaire de l'autorité compétente. Toute demande de modification du prix ainsi fixée doit faire l'objet d'un nouveau dépôt, et son application subordonnée à une nouvelle décision. Le prix homologué ressemble à un prix conseillé, suggéré par le producteur et validé par l'autorité.

Visiblement, la fixation des prix peut faire l'objet de réglementations dans le cadre d'une politique de prix et de la concurrence. Il s'agit, dans certains cas, de soutenir les prix sur tel ou tel marché et, dans d'autres cas, de défendre les intérêts des consommateurs.

Sur les marchés de concurrence imparfaite ou de monopole, les agents, précisément les entreprises, sont faiseurs de prix. L'économie managériale distingue alors plusieurs situations. Les prix peuvent dépendre des relations entre entreprises, de leur compétition ou de leur coopération. Dans la concurrence, le prix étant l'arme par excellence, les entreprises ont tendance à aligner leurs prix sur ceux des concurrents. Par contre, dans une situation de concurrence imparfaite ou de monopole, les entreprises ont tendance à pratiquer des prix qui, en général, reflète uniquement leur rapport de force et s'exercent aux dépens des consommateurs. Les cartels, monopoles et oligopoles entrent dans ce cadre. Le cartel regroupe des producteurs qui s'entendent pour fixer la production et, par conséquence, les prix. L'oligopole et le monopole sont des situations dans lesquelles un nombre limité

d'offreurs ou un seul, dominant le marché, sont très influents sur le prix. Dans le cas où il est seul à dominer, l'offreur peut réaliser un prix ou une rente de monopole, un surprofit.

Les prix peuvent aussi dépendre des objectifs de l'entreprise. Dans la phase de lancement d'un produit, deux stratégies s'offrent à l'entreprise : Les politiques d'écrémage ou de pénétration. La première, poursuivant un objectif de rentabilité, fixe un prix de vente élevé pour dégager une marge importante, atteindre une petite partie seulement du marché potentiel et donner au produit une image haut de gamme. La seconde, poursuivant un objectif de conquête du marché et de volume des ventes, fixe un prix de vente et une marge faibles, pour toucher le plus grand nombre de consommateurs et s'offrir une large part du marché potentiel. On a alors les prix d'écrémage et de pénétration. Il existe aussi le prix d'appel, un prix bas destiné à attirer le consommateur dans l'espoir qu'il achète d'autres produits plus rentables, etc.

Les prix peuvent enfin dépendre de la technique employée pour les fixer. Le prix peut être fixé à partir des coûts en appliquant un coefficient de marge (« markuppricing »). Cette méthode peut prendre en charge le prix de revient qui reflète l'ensemble des coûts d'achat, de fabrication et de distribution du produit ou service proposé à la vente, le seuil de rentabilité ou prix au-dessous duquel on ne peut vendre, etc. Le prix peut aussi s'appuyer sur la demande, sur sa variabilité en fonction du niveau du prix. L'entreprise peut chercher à déterminer le prix psychologique ou d'acceptabilité, le prix optimal fondé sur les attentes du consommateur en termes d'acceptabilité. On utilise généralement le test de Daniel Adam consistant à poser les questions suivantes : « A quel prix auriez-vous peur que ce produit soit de mauvaise qualité ? » « A quel prix pensez-vous que cet article serait trop cher ? ». L'entreprise peut aussi utiliser le prix magique, le prix juste en dessous d'un prix rond, se terminant généralement par 9, qui disposerait d'un effet stimulant, etc. Le prix peut aussi être basé sur la méthode des coûts cibles (« targetcosting »), combinant les aspects technico-financier de la première méthode et commercial de la seconde, pour une offre à la fois efficiente et adaptée aux goûts de la clientèle (Bialès et al. 1999).

Dans les économies planifiées, extrêmement rares de nos jours, les prix n'ont pas la même importance. L'appareil productif peut s'en passer dans la mesure où ils sont fixés par les pouvoirs publics à un niveau considéré comme « souhaitable », sans corrélation à la production ou à la demande. Il peut en résulter une pénurie ou un rationnement, si le prix est inférieur à l'utilité pour les consommateurs, ou des excès de production dans le cas contraire.

Nous voyons donc qu'en réalité, la liberté totale des prix est rarement constatée, même dans les économies réputées les plus libérales. Les conditions du marché, les politiques ou modèles économiques et sociales, etc. font que globalement, les agents, publics ou privés, sont souvent faiseurs de prix.

Les divers sens du concept de prix, analysés dans les méthodologies de sa détermination, nous plongent dans le commerce, les circuits de distribution, les différents stades de commerce empruntés par un produit, depuis la production jusqu'au consommateur. On parle alors de prix commerciaux qui sont d'une très grande diversité. Le circuit classique de distribution, notamment au Sénégal, donne trois types de prix selon l'échelle : les prix de gros, de demi-gros et de détail ou consommateur. Théoriquement la quantité minimum vendue baisse du gros au détail, inversement au prix qui réellement augmente. Les prix de revient, d'achat (auquel la marchandise a été achetée) et de vente (prix de revient augmenté de la marge bénéficiaire) sont en étroites relations dans les circuits commerciaux. Les Prix toutes taxes comprises (T.T.C.) et hors taxes (H.T.) se différencient par la prise en compte ou non des taxes. Toutefois, l'analyse des prix commerciaux est loin d'être exhaustive (Nouveau Petit Robert 2007).

Le prix peut avoir des appellations différentes selon les marchés. Sur le marché du travail, le prix est désigné sous le nom de salaire, rémunération, honoraires, solde, etc. Il est appelé taux d'intérêt sur celui des capitaux et loyer sur celui de la location. Dans le secteur des transports, notamment de marchandises, le factage ou le fret constitue le prix. Sur les marchés des marchandises, des matières premières et des valeurs mobilières en bourse, le prix ou la valeur est dénommé cote ou cours. Le prix d'une devise, d'une monnaie, est aussi appelé cours ou change. Le prix peut être à l'unité, à la tonne, au kilo, à la tonne kilomètre, etc. Il peut faire l'objet d'un contrôle, d'une demande, d'un marchandage, etc. Le prix peut ainsi évoluer, stagner, augmenter, flamber (inflation), baisser, etc.

Il existe une multitude d'expression avec le terme prix. On peut y mettre le prix en payant ce qu'il faut, être vigilant sur le rapport qualité-prix en vérifiant la concordance entre la qualité et le prix, être dans les prix de quelqu'un en lui étant abordable, casser les prix en vendant au-dessous du prix courant, etc. Le terme prix est aussi retrouvé dans certaines locutions comme « de prix » ou « à prix », etc. « De prix » est utilisée pour dire très cher ou de grande ou très grande valeur. On parle de bijou de valeur, de quelque chose ou quelqu'un qui est hors de prix ou n'a pas de prix, etc. En ce qui concerne « à prix », elle signifie proposé à la vente, en échange de, au prix de. Nous avons ainsi mettre à prix, à prix d'argent, à prix d'or, etc.

Le prix peut aussi désigner la valeur ou l'importance accordée à quelque chose, ce qu'il en coûte pour obtenir cette chose. Dans ce sens, existent plusieurs expressions : le prix de la gloire ou la rançon, donner du prix ou de la valeur, à aucun prix ou pour rien au monde, etc. Le prix peut également signifier une récompense destinée à honorer le vainqueur d'une compétition. Dans certains cas, il désigne le vainqueur lui-même ou la compétition. On parle ainsi du prix Nobel, du Grand prix, etc. (Nouveau Petit Robert 2007 2006).

Finalement le concept de prix est polysémique et pluriel. Il s'adapte, sous plusieurs noms, à différents secteurs et est utilisé dans une multitude d'expressions avec une pluralité de sens. Globalement le prix est surtout la valeur ou le coût d'une chose, d'un bien ou service. Cependant, il signifie parfois la valeur ou l'importance accordée à quelqu'un, une récompense décernée au vainqueur d'une compétition, ou chacun de ces trois éléments. Le prix peut être en nature ou avoir un aspect monétaire ou symbolique. Sa détermination est en général liée aux choix économiques et sociaux des Etats qui, de plus en plus, l'influencent sous plusieurs formes. Le prix est alors multi caractériel. Dans notre travail les prix commerciaux et les dénominations sectoriels du terme prix seront plus utilisés. Le prix sera alors un attribut du produit importé.

II.3. Produit importé

Le concept de produit provient de produire en 1554. Le produit désigne ce qui est produit par la nature ou fabriqué par l'homme. Il est substance, fait ou être résultant d'un processus naturel, d'une opération humaine. Il est alors synonyme de fruit, production ou récolte. Le produit signifie aussi le résultat, ce que rapporte une charge, une propriété foncière, un patrimoine, une activité, etc. il se confond ainsi avec gain, rapport, recette ou revenu et, dans certains cas, avec chiffre d'affaires ou recette. Le produit est brut lorsqu'il ne déduit les frais et net dans le cas contraire (bénéfice réel). Le produit intérieur brut (PIB) désigne la somme des valeurs ajoutées réalisées sur le sol national et des impôts indirects (TVA et aux droits de douane, etc.). Quant au produit national brut (PNB), il est l'agrégat formé par le PIB, les services rendus par les administrations publiques, les organismes financiers et domestiques, ainsi que le solde des échanges extérieurs de services. Le PNB par habitant, un rapport entre le PNB et la population, donne une idée de la richesse des nations ou des régions (Le Nouveau Petit Robert 2007 2006).

Nous sommes visiblement en économie et gestion où, le produit est un bien ou service résultant de la production et destiné à la satisfaction directe ou indirecte d'un besoin. Il est synonyme de bien économique au sens large. La notion de produit implique donc l'existence

d'une activité productive et d'un besoin (Lexique Economie 1995). Le produit a un sens concret ou classique lorsqu'il est le résultat d'une activité économique, notamment de l'industrie, de l'agriculture, etc. Les Grands produits sont ceux qui font l'objet d'échanges mondiaux intenses ou d'enjeux de puissance. Ce sont le pétrole, les céréales, l'acier, etc. Les produits de base sont ceux qui assurent le fondement de la mise en valeur ou de l'économie d'un pays. Ce sont les matières premières ou produits primaires, les produits non transformés par l'industrie. Les produits finis, industriels, sont prêts à l'emploi alors que les produits intermédiaires, entre les primaires et les finis, ont une transformation inachevée. Les produits de première nécessité, très consommés, ont une demande peu élastique, etc.

Toutefois, même si le concept de produit est plus étudié sous son aspect marchand, notamment en économie, il peut aussi être non marchand. Il a alors un sens abstrait fruit d'une extension du terme. Il est alors participe passé ou substantif. C'est ainsi qu'on dit que « L'espace géographique est produit » ou qu'il est un « bon » ou « mauvais » produit. L'espace géographique peut alors se reproduire ou se condamner (Brunet et al. 2006).

En définitive, le produit désigne dans un certain sens le résultat ou ce que rapporte une chose ou une activité. Cependant il est communément compris comme un bien ou service résultant de la production et servant à la satisfaction d'un besoin. Dans ce sens, existent plusieurs types de produits selon les secteurs, les étapes de production, l'origine nationale ou étrangère, etc. Le produit importé entre dans ce sens.

En effet, le terme Importé est un participe passé utilisé comme adjectif. Il est relatif au verbe importer dont l'origine remonte au XIV^e siècle à travers le terme italien *importare*. Ce dernier, repris par l'anglais (*to import*) et le latin (*importare*), aura des influences en français où le terme devient courant au XVII^e siècle. Importer désigne alors l'action d'introduire sur le territoire national (des produits en provenance de l'étranger) (Petit Robert 1972).

Les importations sont des achats de marchandises à l'extérieur du pays. Elles sont des biens qui vont être consommés (biens de consommation) ou qui vont servir à l'investissement (bien de capital) (Lexique Economie 1995). Les importations désignent alors l'ensemble des biens entrant dans un pays. Le sens est parfois étendu à tout ce qui parvient en un lieu donné : on parle même d'importation de main-d'œuvre, celle-ci étant traitée comme un quelconque bien de production ; on importe des technologies, des idées. Les importations invisibles comprennent notamment les redevances de brevets, les intérêts des prêts, les produits financiers (Brunet et al. 2006). Pour Bialès (1999), les importations désignent l'ensemble des biens entrant définitivement sur le territoire économique en provenance du reste du monde, et

des services fournis par des unités non résidentes à des unités résidentes. En réalité, les importations, comme les exportations, ne se définissent pas par rapport au franchissement des frontières, mais par rapport à des transactions entre agents résidents et non-résidents. Elles peuvent ainsi se faire à l'intérieur d'un pays, même très faiblement.

Finalement, les importations sont des opérations par lesquelles des biens et services sont fournis par des non-résidents à des résidents de l'économie nationale. Cependant, elles peuvent, par extension, désigner tout ce qui parvient en un lieu à partir d'ailleurs. Dans ce sens, importé signifie venu d'ailleurs.

En fin de compte, le produit importé, dans le sens de notre étude, désigne un bien ou service résultant de la production et servant à la satisfaction d'un besoin. Ce bien ou service provient d'ailleurs par rapport à la zone d'étude.

III. Méthodologie de recherche

III.1. Revue documentaire

La revue documentaire est, dans le cadre du projet de recherche, la partie la plus importante de la méthodologie, son fondement. Elle nous permet de nous imprégner de notre thème d'étude, au moins à un niveau global et de nous familiariser aux concepts y afférents. Dans ce sens, plusieurs documents ont été consultés. Pour une plus grande lisibilité et une meilleure compréhension, ils ont été regroupés selon les objets d'étude. Sous cet angle, nous nous retrouvons avec trois rubriques : mondialisation et frontières, enclavement, études sur Ziguinchor et prix et produits.

La première rubrique regroupe logiquement les études sur les questions de mondialisation et de frontières. En effet, ces questions, très étroitement liées, sont primordiales et incontournables lorsqu'on ambitionne de réfléchir sur l'enclavement. Plusieurs documents portant sur ces questions ont alors été consultés : publications réalisées par des institutions internationales, articles privés, thèse ou essai.

Huwart et Verdier (2012), dans *Les essentiels de l'OCDE*, étudient spécifiquement et profondément la mondialisation économique, précisément ses origines et conséquences. Journalistes spécialistes du phénomène, Ils retracent le long processus de la mondialisation, en dégagant pour chaque étape, les facteurs, caractéristiques et conséquences. Nous nous sommes surtout intéressés aux chapitres trois et quatre de leur étude, portant respectivement sur « L'intégration économique croissante d'un monde divisé (de 1945 aux années 1990) » et « Village global ou semi-global ? (des années 90 à nos jours) ».

Le chapitre trois, de la page 36 à la page 53, parle de L'intégration économique croissante d'un monde divisé. Dans la période allant de 1945 aux années 1990, la combinaison des progrès techniques, des cadres politiques favorables aux échanges et du dynamisme des multinationales, favorise une croissance exceptionnelle du commerce mondial dont la hausse de la contribution au PIB mondial atteste de l'intégration croissante des économies de la planète. Le chapitre quatre, de la page 54 à la page 75, pose la question du monde comme Village global ou semi-global. En effet, du début des années 90 à nos jours, la mondialisation des biens et capitaux a connu une ampleur considérable, mais pour autant parler de village mondial demeure exagéré. De nombreux obstacles subsistent et la mondialisation démarre à peine dans certains secteurs. D'ailleurs la crise de 2008 a ralenti le processus et montré certains déséquilibres.

Dans ce sens, nous avons consulté des publications réalisées en 2014 par l'OMC et la CNUCED. *Le communiqué de presse de l'OMC* fait globalement, la situation du commerce et de l'économie mondiale en 2013 et dégage des perspectives pour 2014 et 2015, alors que le rapport de la CNUCED présente l'état général de l'investissement mondial en 2013, sans oublier de procéder à un rappel historique. Les deux documents montrent que le PIB mondial, le commerce international et les IDE ont connu une baisse voire une chute, en croissance ou en volume, suite à la crise économique mondiale. La reprise, amorcée en 2013 ou 2014, demeure encore fragile. Les documents montrent aussi les disparités au sein du système-monde. En effet les échanges demeurent largement dominés par les espaces développés qui, ne cessent toutefois de reculer en pourcentage en faveur des espaces en développement. Ceux-ci sont d'ailleurs aujourd'hui majoritaires en ce qui concerne les flux d'IDE entrants. Malgré tout, des espaces comme l'Afrique, les PMA et les pays sans littoral continuent d'occuper une place dérisoire dans ces échanges. Dans l'objectif d'une meilleure observation de ces inégalités, nous nous sommes surtout intéressés aux pages 17 et 20 à 25 pour le communiqué de l'OMC et aux pages XIV, XV et 205 à 212 pour le rapport de la CNUCED.

Nous en avons aussi profité pour consulter « *Population & Sociétés* », le bulletin mensuel d'information de l'Institut national d'études démographiques. Nous nous sommes intéressés au numéro 503 de septembre 2013. Celui-ci fait partie de ceux qui sortent tous les deux ans et sont intitulés « Tous les pays du monde ». Il présente un tableau de la population mondiale avec une large gamme d'indicateurs. Cette référence, incontestable au plan démographique, nous a permis, par le calcul des fréquences dans la population mondiale, d'affiner notre comparaison des espaces. C'est dans le même sens que nous avons aussi eu recours au rapport

2014 du PNUD. Celui-ci nous a permis, pour les espaces de comparaison mondiale, de disposer de l'indicateur de développement humain et d'avoir une idée du pouvoir d'achat à travers le revenu national brut par habitant (PPA). Ces deux documents sont ainsi d'appoint dans notre raisonnement.

Le Belem, dans sa *Fiche n° 28*, aborde aussi les échanges mondiaux et leurs disparités. Il fait une présentation synoptique du commerce maritime international aujourd'hui. Celui-ci, sous l'effet de la mondialisation des échanges de marchandises et des progrès des modes de transport maritime, a connu un développement considérable du volume des produits transportés. Ce volume, actuellement 90 % du trafic mondial de marchandises, augmente de 10 % par an. Les transports maritimes sont alors déterminants dans le commerce mondial. Le classement des trente plus grands ports de porte-conteneurs du monde en 2006 est ainsi un indicateur à plusieurs significations. Il atteste de la modernisation des transports maritimes et montre en même temps une domination des trois espaces les plus intégrés à la mondialisation, notamment au commerce mondial : Asie-Pacifique, Etats-Unis et Europe occidentale.

Dollfus, Grataloup et Lévy (1999), dans un article de *L'Espace géographique*, font par contre une étude plus globale de la mondialisation pour ensuite conclure sur une nécessaire adaptation épistémologique des sciences sociales par rapport à ce processus. Ces géographes montrent que la mondialisation, très ancienne, s'est renforcée pour donner une nouvelle entité géographique mondiale. Celle-ci, par l'originalité de ses caractéristiques, se différencie de tous les autres systèmes spatiaux tout en étant en adéquation avec le système Terre. Ce système Monde, comme tout territoire, est aujourd'hui objet d'étude de la géographie. Toutefois, par ses nouveautés, il pose problèmes pour sa prise en charge par la discipline. La mondialisation et son résultat, le système-monde, impose alors un renouvellement des sciences sociales, notamment de la géographie.

Les études sur la mondialisation abordent toutes la question des frontières et s'interrogent parfois sur leur sens dans le système-monde. En effet, on ne peut parler de globalisation sans faire référence à la remise en question des limites politiques formées par les frontières.

Dollfus et al (1999) parlent d'effacement des frontières, de repenser les frontières. Diallo (2014), dans les pages de sa thèse de géographie que nous avons consultées (chapitres III, IV, VII, XII, et Annexe 1), étudie globalement les espaces frontaliers en Sénégal. Il analyse la marginalité de ces espaces, les continuités et discontinuités frontalières et la relation entre frontières et circulations marchandes. Il finit par retenir que les frontières sont aujourd'hui loin d'être hermétiques, surtout dans le contexte qui est celui de son étude. En effet sa thèse

fait ressortir plusieurs dimensions : l'enclavement des régions périphériques et le caractère structurant du jeu des acteurs sur le territoire. Son étude montre que les populations de cet espace, dans le cadre de stratégies d'adaptation, se jouent allègrement des frontières gambiennes, sénégalaises et guinéennes. Elles traversent régulièrement et facilement les frontières pour vendre, acheter, travailler, se soigner, etc. L'intensité des migrations et activités transfrontalières est telle que les limites nationales en perdent leur sens d'autant plus que la Ségambie, précoloniale, coloniale et postcoloniale est un espace de coopérations et de convergences des peuples malgré les problèmes politico-diplomatiques.

Sène (2016) dans sa contribution à la Conférence économique africaine tenue en décembre 2016 à Abuja montre la ville de Ziguinchor comme le centre d'un réseau international de commercialisation de la noix de cajou. Ce géographe aborde la problématique des frontières et met en exergue la dichotomie entre les intérêts des États voisins et ceux des populations riveraines. Ce phénomène, loin de freiner la mobilité et les flux de marchandises, entraîne plutôt le développement de toute une économie de contrebande le long des frontières entre le Sénégal, la Gambie et la Guinée-Bissau. Il rapporte l'exemple de l'interdiction par la Guinée-Bissau des exportations d'anacarde vers le Sénégal qui n'a fait qu'exacerber les flux illégaux du produit vers Ziguinchor. Sène aborde la question de la mondialisation en positionnant la ville comme centre d'un réseau de flux internationaux de la noix abritant des acteurs internationaux indiens qui participent à sa commercialisation.

Bertrand Badie (1995), politologue français, spécialiste des relations internationales, va plus loin lorsqu'il parle de façon plus ou moins provocatrice de la fin des territoires. Il retrace l'évolution historico-géographique de la réalité territoriale pour mieux constater la nécessaire évolution du concept de territoire. En fait, il décrit la relativité de celui-ci. En effet, le sens originellement politique du concept a subi les bouleversements géopolitiques, économiques, sociaux, etc. du monde. Les États, de plus en plus concurrencés par d'autres acteurs internationaux, perdent progressivement de leur souveraineté. Badie pense alors que le territoire, comme principe d'organisation des sociétés politiques, comme référent fonctionnel de la société internationale, agonise. Il pense plus aux bornes politiques symboles de souveraineté nationale, aux frontières, qu'à l'espace territorial. D'ailleurs, pour Badie la mondialisation a entamé une redéfinition du territoire, des frontières.

L'article de Debrie, Eliot et Steck (2003), « Mondialisation des réseaux de circulation en Afrique de l'Ouest » procède à une analyse des relations entre la mondialisation et les circulations et leurs évolutions en Afrique de l'Ouest. Ces géographes réalisent alors une

étude diachronique des circulations dans cette région depuis le VIII^e jusqu'au XXI^e siècle pour mieux voir combien elles ont été bouleversées par la mondialisation. Pour eux, la mondialisation, par l'irruption des Européens sur les littoraux africains, a enclenché un processus de réorganisation spatiale aux effets inscrits sur la longue durée. Elle a modifié les orientations majeures des flux antérieurs, déplacé les centralités, inversé les polarités. De la continentalité dominante, on est passé à une littoralité dominante. Quatre logiques leur permettent alors d'éclairer le fonctionnement de l'espace ouest-africain et de modéliser le processus : interface, flux, croissance, centralité.

Une combinaison de ces logiques leur permet d'identifier au moins deux scénarios prospectifs pour cerner les possibles évolutions de cet espace sujet à des tentatives nouvelles d'encadrement territorial. Le premier entre dans le cadre d'une intégration continentale et surtout régionale. Il permettrait une réorganisation de l'espace dans le sens des complémentarités génératrices d'équilibre et de recentrage régional dans la mondialisation. Le deuxième va dans le sens du renforcement des extraversion génératrice de plus de déséquilibres entre continentalité et littoralité régionales, d'hypercentralités axialisées en situation littorale. Tout cela permet de voir comment l'échelle mondiale s'impose à l'échelle régionale.

Le dossier portant sur « Réseaux et frontières Géopolitiques », publié par *Flux* sous la direction des géographes Sylvie Jaglin et Benjamin Steck (2008), fait la relation entre nos premier et deuxième rubriques. En effet, il aborde une question qui renvoie à la fois à la mondialisation, aux frontières et aux réseaux et à l'enclavement. Il nous sert alors de transition.

Ces auteurs reconnaissent la nécessité d'une adaptation continue des réseaux de transport et de télécommunications aux évolutions politiques à toutes les échelles. Pour eux, les grands bouleversements confortent l'idée d'une articulation permanente entre réseaux et politique. Les interactions entre les recompositions territoriales et les grands réseaux de transport deviennent alors une grille de lecture, d'analyse de l'organisation et du fonctionnement du monde contemporain. Leur dossier aborde ainsi le jeu entre les réseaux et les frontières géopolitiques dans une perspective dynamique et évolutive et dans un contexte de mondialisation marquée par une alternance entre ouverture et fermeture territoriales.

Le dossier est structuré en deux parties. Le premier volume (n°70) traite d'enjeux entremêlés d'aménagement du territoire, de réorganisation des échanges terrestres et de souveraineté nationale. Le deuxième volume (n°71) traite plus de préoccupations géostratégiques autour du

transport de certaines matières premières, de manipulation diplomatique des grandes infrastructures, etc. que d'aménagement du territoire.

La deuxième rubrique porte sur les questions d'enclavement. C'est ainsi que nous avons là aussi consulté plusieurs documents : publications d'institutions, thèses, articles privés et dictionnaires.

L'article d'Arvis, Raballand et Marteau (2007), publié par la Banque mondiale, étudie globalement les contraintes de l'enclavement continental sur le commerce, l'économie et le développement des pays sans littoral. Ces trois économistes de la Banque ont en effet analysé « Le prix de l'enclavement : coûts de logistique et fiabilité de la chaîne logistique ». Ils révèlent que les économies sans accès direct à la mer, notamment en développement, souffrent du coût des services de transport de marchandises et du degré d'imprévisibilité et des délais de transport élevés. Elles sont obligées d'emprunter des corridors parsemés d'embouches pour accéder à des ports étrangers. Elles subissent alors la qualité souvent défectueuse du réseau routier, les longues attentes aux frontières, les nombreuses procédures administratives, la corruption généralisée, etc. Cependant leur problème majeur réside au niveau des ports où elles paient plus cher et attendent plus longtemps, aussi bien pour les importations que les exportations. Les pays sans littoral, en particulier sous-développés, connaissent alors des prix à l'importation plus élevés, des investissements directs étrangers, un commerce, une économie et un développement généralement plus faibles. La Banque mondiale, les Nations Unies, les pays enclavés et donateurs travaillent dans le sens de résoudre ces problèmes. Toutefois changer tout cela est difficile car de gros intérêts sont en jeu. De nombreuses personnes perçoivent des millions de dollars grâce au système actuel.

L'article d'Alix et Pelletier (2011), publié dans *Organisations & territoires*, abonde dans le même sens. Ces géographes spécialistes des transports aboutissent aux mêmes conclusions que les experts de la Banque mondiale dans leur étude des « Territoires enclavés et opportunités de marché : analyse des performances logistiques des corridors de transport en Afrique subsaharienne ». Ils vont plus loin en montrant le caractère multidimensionnel et surtout anthropique de l'enclavement et en élaborant, à partir d'études de cas au Niger et au Tchad, des outils méthodologiques d'évaluation et de comparaison des performances logistiques de corridors en Afrique subsaharienne.

Pour eux, les infrastructures de transport comme les outils méthodologiques utilisés pour l'évaluation des performances logistiques, vont généralement dans le sens d'une logique d'extraversion économique privilégiant le marché international et les multinationales aux

dépens du développement des économies locales. Le sens de l'article est alors la simplification, la pondération et la mise en place d'outils méthodologiques qui, dans une approche endogène, pourraient favoriser des infrastructures pour un développement nationale.

Le géographe Jean Gallais (1968), dans les actes du colloque sur « *Régionalisation et développement* » publiés par le CNRS, présente, quant à lui, une étude sur les « Dépressions régionales dans les pays en voie de développement ». Il analyse les disparités économiques régionales croissantes au sein des territoires nationales des pays sous-développés, et distingue deux grandes catégories de régions déprimées : des enclaves de retard économique pour différentes raisons et des régions en crise relativement à l'évolution défavorable du marché ou à la dégradation du milieu naturel par une exportation excessive. Ces régions en dépression peuvent être cartographiées à partir des indicateurs suivants : produit régional brut par tête inférieur, caractères de la population active, niveau de l'urbanisation, investissement par tête, taux de croissance démographique inférieur à la moyenne. Les pays pauvres ont alors tendance à opérer des discriminations régionales pour optimiser leurs efforts de développement. L'abandon des régions pauvres nuit ainsi à l'équilibre politique et économique nationale. Pourtant existent des alternatives peu coûteuses et prouvées de développement endogène plus favorables à l'équilibre.

Cette étude permet, par son explication des catégories de dépressions régionales, de mieux comprendre certaines disparités ou discontinuités économiques nationales. Toutefois, elle nous a surtout été utile pour son analyse des types d'enclaves, des facteurs et impacts des politiques discriminatoires de développement.

Les article ou thèses de doctorat de Debrie, de Yonlihinza, les articles de Sakho, de Magrin et Ninot, portent tous sur des espaces de l'Afrique de l'Ouest ou Sahel occidental. Ces géographes, étudiant la question de l'enclavement continental, situent ses origines dans la dynamique territoriale héritée de la colonisation et la déviation des grands flux commerciaux de l'intérieur vers le littoral. Sakho (2005), dans le cadre de son étude portant sur une périphérie orientale du Sénégal, parle de « littoralisation » des hommes et activités par la politique coloniale, suivie d'une « périphérisation » d'une bonne partie du territoire par le modèle d'aménagement mis en œuvre depuis l'indépendance.

Débrie (2005) présente l'enclavement comme l'expression géographique de la discontinuité des réseaux. Ce géographe, spécialiste des transports, se fonde surtout sur les réseaux de transport terrestre dans son raisonnement. Pour lui, la qualité du réseau permet la réponse à la

contrainte et fait la continuité et l'accessibilité de l'espace ou la discontinuité et l'enclavement.

Pour Debie l'application de cette grille de lecture fondée sur la relation enclavement / réseaux (de transport) ne pouvait trouver meilleur terrain que l'Afrique de l'Ouest, stéréotype de l'espace enclavé africain. L'enclavement de cet espace dépend plus d'une réponse dysfonctionnante de ses réseaux aux nécessités d'ouverture que d'une absence de ceux-ci. L'analyse de la discontinuité dans ces réseaux permet de détecter des contraintes techniques, économiques et politiques génératrices d'un processus d'enclavement dépassant la seule position géographique. Les relations entre ces différentes contraintes font que les discontinuités sont liées à un système rendant difficile la sortie du processus d'enclavement.

Le cas de Djenné permet à l'auteur d'illustrer sa réflexion. Par une analyse diachronique de l'enclavement de cette ville, il en montre les origines coloniales, la relativité historico-géographique. La réévaluation continue des discontinuités par les pratiques d'acteurs complexifie alors le modèle d'enclavement.

Deux pistes de recherche permettent de rendre compte de cette complexité de l'enclave : les pratiques des grands groupes privés dans les réseaux de transport ainsi que des éléments de réflexion sur d'autres types de réseaux qui contribuent à une réévaluation des distances (TIC). Les pratiques privées aboutissent à une modernisation sélective des réseaux source de continuités mais aussi de discontinuités nouvelles en Afrique de l'Ouest, alors que l'abord de l'enclavement par d'autres logiques réticulaires confirme sa relativité

Finalement l'approche de l'enclavement par les réseaux et leurs discontinuités revient à affiner la compréhension des clés ouvrant et fermant les portes des distances à franchir dans l'intervalle qu'est l'espace.

Debie (2001) aborde la question sous ses dimensions théorique et empirique. Dans le cadre des travaux préparatoires de sa thèse de doctorat, il publie dans *L'Espace géographique*, en collaboration avec son maître Benjamin Stick, « L'enclavement, réévaluation théorique et application à l'Afrique de l'Ouest ».

Dans la partie théorique, les auteurs mettent formidablement en exergue la dimension humaine de l'enclavement. Après une contextualisation, ils passent en revue les différentes acceptions et situations d'enclavement et finissent par reconnaître sa complexité et sa relativité. De même, ils admettent la nécessité pour les sens et perceptions du terme d'être

complétés par d'autres regards, comme celui des géographes car l'enclavement et le désenclavement sont au centre des thématiques de la réflexion géographique.

La plus-value des approches géographiques réside dans la révélation de la diversité et de la richesse du concept d'enclavement par une mise en relation entre situation d'enclavement et situation spatiale. Fondées sur la prise en compte d'une territorialité marchande, d'un champ de circulation, des relations entre États, des configurations psycho-sociales des personnes et sociétés humaines, etc. ces approches devraient apporter une contribution déterminante à la compréhension de l'inscription territoriale qui accompagne toute activité humaine.

Après la théorie, les auteurs procèdent à une étude de cas, une analyse de l'inversion territoriale en Afrique de l'Ouest. Ils font une revue des facteurs qui ont fait passer de la centralité continentale à l'enclavement continental et finissent par une modélisation de l'enclavement continental, particulièrement en Afrique de l'Ouest, au Sahel.

Pour eux, les occidentaux, par la colonisation et l'Etat, ont joué un rôle important dans les origines de l'enclavement continental. La colonisation, par l'inversion de polarité et l'Etat, par les différentiels de situation et de souveraineté et ses multiples insuffisances, ont fait de la continentalité, en soi-même neutre, une contrainte génératrice d'enclavement. En Afrique de l'Ouest, le système étatique, par ses faibles capacités financières et de redistribution, favorise la corruption, la faiblesse et l'extraversion des réseaux de transport. L'enclavement dans cette région dépasse alors le seul isolement continental pour une situation plus complexe. Il est un formidable révélateur de la dimension humaine de l'enclavement.

Cette analyse de l'enclavement continental en Afrique de l'Ouest est affinée par Debie (2001) dans sa thèse intitulée «*De la continentalité à l'Etat enclavé. Circulation et ouvertures littorales des territoires intérieures de l'Ouest africain*». Il y aborde la relativité de l'enclavement, notamment continental, dans cette région. Il s'est fondé sur la circulation et les ouvertures littorales pour démontrer comment une position continentale, autrefois centrale, a donné une situation enclavante. La continentalité, dans le cadre des relations contemporaines, est devenue une contrainte spatiale, une distance à franchir pour une connexion aux interfaces littorales. Les circulations sont alors les outils techniques pour relier terre et mer. L'enclavement continental est ainsi le résultat de l'impossible maîtrise des distances. Toutefois, l'enclave continentale n'est plus un espace fermé. D'ailleurs une recomposition valorisante s'opère. Malheureusement, elle montre une circulation sélective renforçant les inégalités dans la desserte spatiale. Certaines réévaluations posent même la question de l'abandon définitif d'espaces continentaux dans les dessertes territoriales. Cependant des

espaces, pourtant classés enclavés, connaissent une vie de relations plus ou moins intense. Ces différences d'appréciation, combinées aux dynamiques spatiales, justifient ainsi la relativité de la situation d'enclavement.

Yonlihinza (2011) place son étude à une échelle plus locale. En effet sa réflexion porte sur « *Transport et désenclavement dans la problématique du développement à Téra au Niger* ». Malgré son caractère plus prospectif, l'étude fait d'abord un état des lieux montrant une souffrance de ce département, relativement à un enclavement à la fois interne et externe. Celui-ci, s'explique aujourd'hui surtout par une offre de transport encore insuffisante malgré les stratégies et réalisations des acteurs. La médiocrité du transport fluvial, la faiblesse voire l'inexistence du transport aérien et l'absence de chemin de fer donne de l'importance à la route dont la situation n'est pourtant pas des meilleures. L'inefficacité du système de transport est ainsi une réelle entrave aux échanges entre les différentes entités territoriales locales, un handicap majeur pour l'intégration de Téra à l'économie d'échanges. Elle perturbe considérablement les activités et demeure un frein pour la vie socio-économique. L'enclavement est alors l'une des principales contraintes au développement local dans le département de Téra. Des projets d'aménagement d'infrastructures routières sont ainsi en train de se concrétiser sur le terrain, dans le cadre de la résolution de l'enclavement extérieur de Téra. Elles permettront de connecter le département au reste du Niger et à la sous-région ouest-africaine. Cette nouvelle politique de désenclavement pourrait renforcer la mobilité, intégrer davantage Téra aux échanges internes et externes, ou en faire un simple corridor où la concurrence des produits étrangers serait accrue. Une politique de développement locale viable est par conséquent une exigence pour que Téra soit bénéficiaire net de son ouverture vers l'extérieur.

Sakho (2005) et Magrin et Ninot (2005), en ce qui les concerne, publient dans « *Espace, populations, sociétés* », précisément le numéro un de 2005 intitulé « Populations et enclavement en Afrique ». Les deux articles parlent aussi bien d'enclavement interne qu'externe même si le second semble primordial dans les réflexions. D'ailleurs les espaces étudiés sont tous périphériques et se recoupent en partie dans la région de Tamba.

Pape Sakho étudie « Marginalisation et enclavement en Afrique de l'Ouest : l'« espace des trois frontières » sénégalais ». Il présente d'abord sa zone d'étude qui est un espace sénégalais à la confluence des frontières sénégalaise, mauritanienne et malienne, un espace enclavé, sous-équipé, dominé et exploité par un centre plus à l'Ouest, repoussant ses populations vers l'extérieur. Les traditions y demeurent alors vivaces, les influences extérieures très limitées,

les infrastructures de base insuffisantes et l'économie très faible. L'émigration internationale, très bien organisée, apparaît alors comme une stratégie de désenclavement socio-économique dans un espace à forte tradition de mobilité. Cette émigration, plus orientée vers l'Europe que la sous-région, participe au désenclavement de cet espace par le développement des influences extérieures idéelles et matérielles, les investissements dans les infrastructures, notamment les services sociaux de base. Toutefois, ces actions, pour être efficaces, doivent être soutenues par une politique volontariste des autorités.

Magrin et Ninot étudient « Les zones soudaniennes du Tchad et du Sénégal : deux sud enclavés entre mondialisation et marginalisation ». Ils s'interrogent sur la relativité de la notion d'enclavement et sur ses liens avec le processus de construction territoriale et de développement. Ils effectuent ainsi une lecture croisée des structures et des mutations à l'œuvre dans la région la plus enclavée d'un pays qui ne l'est guère (Sénégal) et dans la région la mieux intégrée d'un pays très enclavée (Tchad). En conclusion, même si les facteurs de l'enclavement sont similaires, les dynamiques locales ou globales et les politiques de désenclavement font que les situations sont différentes. La possibilité de surmonter les facteurs d'enclavement est ainsi déterminante dans le développement régional. Dans ce sens les enjeux économiques et politiques peuvent faire reculer les contraintes de l'enclavement. Le Sud tchadien dont le développement est plus d'enjeu national, offre alors de meilleures conditions et perspectives que le Sud-est du Sénégal. Toutefois les enjeux de développement et de désenclavement continuent partout de soulever les mêmes questions d'urgence du développement local, de l'importance de l'intégration aux réseaux, de la fragilité du rapport local-global.

Les ouvrages de Mamadou Lamine Manga (2012) et Paul Pélissier (1966) et l'article de Jean-Claude Marut (1995) nous ont permis d'éclairer notre compréhension des dimensions sociale et politique de l'enclavement de Ziguinchor. Ces recherches abordent les dimensions historique, politique, sociologique et économique de la Casamance et de ses populations dans le contexte sénégalais. Toutefois, la Casamance n'est qu'une partie de celle de Pélissier qui porte sur tout le Sénégal et ses populations. Les travaux de l'historien Manga et du géographe géopoliticien Marut vont surtout dans le sens historico-politique alors que celui du géographe Pélissier a une orientation plus économique-sociologique.

Les articles de Ba dans le Soleil et Fall dans Sud Quotidien, tirés de *la revue de presse du Papil* (2014), nous ont intéressés dans la mesure où ils parlent surtout des conséquences de l'enclavement en termes de mobilité transfrontalière. Celui de Ba, intitulé «Enclavement de

Médina Djikoye et alentours : Quand des Sénégalais se sentent plus proches de la Gambie », pose d'abord la question de l'enclavement de Médina Djikoye et des villages environnants. Ces localités de l'ancienne communauté rurale de Keur Samba Gueye, dans le département de Foundiougne, voient leur mobilité très réduite en période d'hivernage à cause de l'inondation de la vallée riveraine large de 200 mètres. L'enclavement de ce terroir périphérique oriente alors les populations vers la Gambie pour leurs échanges, leurs soins, l'emploi, le transit vers le reste du Sénégal, etc. Leur dépendance envers ce pays voisin est ainsi considérable.

L'article de Ba, titré «Fatick - Réalisation du pont miraculeux de Medina Djikoye. Les populations exilées en Gambie peuvent enfin revenir au bercail », prend alors tout son sens. En effet, La réalisation par le Projet d'appui à la petite irrigation locale (Papil) d'une passerelle de 475 m de long entre le village de Médina Djikoye et les villages de l'autre côté de la rive du Baobolong, permet aujourd'hui aux populations des deux rives de circuler librement sans aucune inquiétude par rapport à la montée ou la descente des eaux.

Nous avons aussi, notamment pour l'analyse conceptuelle, consulté plusieurs dictionnaires. Il s'agit du Petit Larousse 2006 (2005) et de Hachette encyclopédique (1999) qui sont des dictionnaires généralistes de français et des dictionnaires de géographie réalisés, l'un sous la direction de Jacques Lévy et Michel Lussault (2003), l'autre sous celle de Roger Brunet (2006).

Ces différents documents confirment les étroites relations entre mondialisation, frontières et enclavement. Ils situent l'enclavement dans un cadre global d'interrelation généralisée transcendant les frontières. La situation d'enclavement s'apprécie alors par rapport aux autres espaces, aux circulations permettant de s'intégrer à la mondialisation, au système-monde. L'enclavement est souvent étudié en diptyque avec le désenclavement ou en triptyque avec en plus le développement. Il est analysé à diverses échelles. Dans tous les cas, la question des échanges commerciaux, notamment des prix à l'importation, est abordé sans pour autant être centrale.

La troisième rubrique de notre revue documentaire concerne les études sur Ziguinchor et sur le prix et le produit importé. Pour ces aspects, plusieurs documents ont été consultés. Il s'agit de travaux de recherches, de publications d'institutions et de dictionnaires.

Mbaye Dieng (2008), dans sa thèse de doctorat, réfléchit sur « *Réseaux et systèmes de télécommunications dans une région périphérique du Sénégal : Ziguinchor en Casamance* ». Il analyse l'enclavement de la région de Ziguinchor auquel il trouve des facteurs multiples.

Pour lui, la région de Ziguinchor, périphérique, coupée du reste du pays par la Gambie, en proie à une rébellion depuis 1982, connaît d'importantes difficultés de communication, interne et externe. Elle est alors la circonscription administrative la plus isolée sinon la plus lointaine du Sénégal. Toutefois, Dieng, géographe spécialiste des réseaux, distingue dans les communications les transports et les télécommunications qui commandent actuellement l'écogenèse territoriale. Aussi pense-t-il que la faiblesse de Ziguinchor porte plus sur les transports que les télécommunications où, la région, grâce au privé, à l'informel et à l'aide internationale, est, exception faite de Dakar, au niveau des autres régions. Les télécommunications pourraient alors, malgré quelques problèmes, jouer un rôle dans les perspectives de désenclavement.

Les travaux de Ba (2013) et Nguessan (2009) nous ont été d'une grande utilité pour les informations sur le transport. Si le rapport de Master de Ba traite spécifiquement des transports aériens, l'étude de Nguessan se situe à un niveau global. Elle porte sur tous les secteurs de transport. Pour les transports aériens et maritimes elle analyse la situation nationale et celle de régions comme Ziguinchor, Kaolack et Saint Louis. Elle nous a ainsi permis de procéder à des comparaisons.

Nous avons aussi consulté des publications de l'ANSD. Le rapport définitif (2013) sur la « *Deuxième enquête de suivi de la pauvreté au Sénégal (ESP-II 2011)* » nous a permis de mieux apprécier l'impact de l'enclavement dans presque tous les domaines. En effet, par son étude de toutes les régions et sur la base des mêmes indicateurs, elle nous permet de procéder à une comparaison. Ainsi Ziguinchor est classée parmi les régions très pauvres du Sénégal. Cette étude nationale a été réalisée sous la direction de la structure centrale. Quant aux « *Situation économique et sociale* », elles nous ont permis de mieux apprécier la place de la ville au niveau régional et de la comparer à Kaolack, Saint Louis et Dakar en ce qui concerne les transports, notamment aériens et maritimes. Les enquêtes d'opinion menées à l'échelle régionale par la CCIAS nous ont permis de procéder à la présentation économique de la ville. Quant aux articles ou rapports de master sur la ville, il nous ont permis d'affiner notre présentation physique et humaine de la zone d'étude.

Concernant le prix et le produit importé nous avons surtout consulté des dictionnaires ou lexique. Les dictionnaires de sciences économiques et sociales sous la direction de Deubel et Montoussé (2012), de l'économie et des faits économiques et sociaux contemporains sous la direction de Bialès (1999) et le « *Lexique Economie* » sous la direction de Silem et Albertini (1995) sont des documents spécifiques de sciences économiques et sociales. Ils nous ont été

d'une grande utilité dans la mesure où ils nous ont permis de mieux comprendre certains concepts économiques, notamment de prix, dans le peu de temps dont nous disposions. Les dictionnaires généralistes de français, Le Nouveau Petit Robert 2007 (2006) et le Petit Larousse 2006 (2005), L'encyclopédie libre Wikipédia (2014), et des documents en ligne de l'INSEE (2014) ont fait le reste. Nous avons aussi consulté pour le produit importé, à peu près les mêmes documents, en l'occurrence Le Nouveau Petit Robert 2007 (2006), le Lexique Economie (1995), les dictionnaires de géographie sous la direction de Brunet (2006), de l'économie et des faits économiques et sociaux contemporains sous la direction de Bialès (1999) et le Petit Robert (1972).

III.2. Collecte des données

Cette partie, essentielle pour la rédaction du mémoire, comporte deux étapes : la recherche documentaire et le travail de terrain.

III.2.1. La recherche documentaire

La recherche documentaire est importante à plus d'un titre. Elle nous a permis de nous familiariser avec les différents aspects de notre recherche et d'en dégager les premières pistes. Nous avons ainsi consulté des travaux de thèse, des rapports de mémoire, des articles, des publications d'institutions nationales et internationales, etc. Nous avons aussi eu recours à des bases de données iconographiques ou statistiques.

Nous nous sommes alors adressés à des bibliothèques comme celles des universités Assane Seck de Ziguinchor et Cheikh Anta Diop de Dakar et du lycée Djignabo de Ziguinchor, à des agences comme l'ANSD, l'ARD, aux différentes administrations déconcentrées et décentralisées en charge des aspects de notre recherche. Nous avons aussi eu recours à l'internet, etc. La complexité de notre thème de recherche nous a aussi amené à solliciter l'éclairage de spécialistes des sciences économiques et de gestion, de la sociologie et de l'anthropologie. Les informations obtenues ont éclairé notre travail de terrain

III.2.2. Le travail de terrain

- Les observations et photographies

Les observations, première étape de la connaissance géographique, ont été capitales pour nos travaux. Elles ont porté sur les pratiques en vigueur dans nos secteurs de recherche et les infrastructures et véhicules de transport. Des voyages ont parfois été nécessaires pour

l'expérimentation des contraintes. Au total, les observations nous ont permis de comprendre certaines logiques inavouées pour une optimisation de nos analyses.

Les photographies nous ont permis de capturer la réalité du terrain tant que c'était possible. En effet, la réalisation des photographies n'est pas aussi facile qu'on pourrait le penser. Photographier ouvertement le bac de Farafenni pourrait mener à l'arrestation par les forces de police. Lorsque les photos sont disponibles, leur utilisation n'est pas toujours facile car elles ne sont pas les seules formes d'illustration.

Les observations et photographies ont été d'une grande utilité pour nos enquêtes. Cette pratique du terrain nous a permis d'affiner nos questionnaires et entretiens.

- **Enquête quantitative**

Au départ, nous avions prévu plusieurs enquêtes quantitatives. Finalement, des contraintes multiples, notamment la plus grande réticence des acteurs à ce type d'enquête, nous ont obligés à nous contenter d'une seule. Notre enquête s'est en définitive faite auprès des commerçants. La procédure utilisée montre plusieurs étapes.

• **Elaboration du questionnaire**

Le questionnaire² a été réalisé en fonction de notre question de recherche. Le deuxième aspect de celui-ci portant sur le caractère déterminant de l'enclavement sur les prix des produits importés, le questionnaire devait être en mesure de ressortir cette dimension. 23 questions regroupées en 5 rubriques forment alors le questionnaire. Ces rubriques sont : identification du commerçant, caractérisation du commerce, approvisionnement, commercialisation et opinion sur l'activité. Les rubriques approvisionnement et commercialisation font ressortir les différents prix et le différentiel transport. Les produits figurant sur le questionnaire forment le panier³ : produits maraîchers, produits énergétiques, matériels de construction et autres produits alimentaires.

• **Echantillonnage**

Le service régional du commerce ne dispose que d'une liste départementale des commerçants et autres assujettis⁴. Celle-ci compte 543 individus constituant notre population mère avec comme unité de sondage le chef de commerce. Cette liste compte 15 grossistes et demi-grossistes, 445 détaillants, 23 quincailleries, 9 stations d'essence, etc.

² Annexe 1

³ Annexe 2

⁴ Annexe 3

On devrait alors utiliser la méthode aléatoire stratifiée. Elle divise les individus d'une population en groupes distincts, appelés strates. Un échantillonnage aléatoire simple est ensuite effectué dans chaque strate. Toutefois, le mélange des genres noté dans les circuits commerciaux à Ziguinchor nous a interdit cela. Nous avons ainsi recouru à la méthode aléatoire simple. Dans celle-ci, l'unique condition est le regroupement des individus de la population avant tirage. Nous avons alors choisi comme taille de l'échantillon 79 individus, soit 15 % environ. Au niveau communal, le pourcentage serait supérieur.

- **Pré-enquête**

La pré-enquête, réalisée au mois de septembre 2014, a été très instructive. Elle nous a permis d'apprécier toutes les difficultés à mener des enquêtes économiques dans nos pays, de surcroît dans des secteurs informels. Elle nous a aussi amené à être plus raisonnables dans la détermination de notre panier. La pré-enquête nous a aussi montré la nécessité de multiplier les sources pour ce qui concerne les prix des produits de notre panier. Tous ces enseignements ont été pris en charge pour le peaufinage de notre questionnaire commerçant et de notre recherche.

- **Déroulement de l'enquête**

L'enquête a été réalisée en septembre-octobre 2015. Elle a permis de disposer de données portant sur notre thème de recherche. Malheureusement, l'opacité des pratiques commerçantes constitue des contraintes majeures pour la fiabilité des informations. Une certaine frilosité et même une crainte par rapport aux enquêtes sont décelées chez certains commerçants. Nous avons alors mis à contribution les services régionaux du commerce de Ziguinchor et de Dakar comme sources supplémentaires des prix. Nous avons même réalisé des relevés de prix pour certains produits chez des grossistes à Dakar. Cette stratégie a été mise en œuvre à des fins de recoupement.

- **Enquêtes qualitatives**

Les enquêtes qualitatives sont des entretiens individuels et parfois collectifs. Ils s'adressent à des personnes-ressources de structures comme le port, l'aéroport, la gare routière, la direction régionale des transports terrestres, etc. Ces entretiens nous ont permis d'obtenir des informations sur l'état des infrastructures, les tarifs du transport, le flux de véhicules, le trafic surtout marchandises, les compagnies, problèmes, itinéraires, etc.

L'entretien à la chambre de commerce nous a permis de disposer d'informations sur les critères de formalisation des secteurs et sur l'économie de la ville. Les entretiens avec la

direction régionale des douanes nous ont livré des informations sur le rôle des pays limitrophes dans le commerce et le niveau de la fraude à Ziguinchor, etc. L'entretien avec le service régional du commerce nous a fourni des éclairages sur la législation commerciale sénégalaise, les prix « fixes » ou « homologués » à Ziguinchor, etc.

D'autres structures comme l'ARD, l'AGERROUTE, le service régional de la planification, la municipalité de Ziguinchor, etc. nous ont renseigné sur les programmes et politiques en vigueur ou en perspective dans les secteurs de notre recherche. Des chefs de ménages et ménagères ont aussi été sollicités pour leur appréciation et explication des prix et leurs stratégies d'adaptation.

Ces entretiens formels ou informels ont parfois été des supports pour produire des données quantitatives. La méthode empirique de convenance a alors été choisie pour l'échantillonnage. Dans cette méthode, le choix dépend du jugement du chercheur qui forme son échantillon selon la population, le phénomène étudié et avec une logique qui lui est propre. Il n'existe alors de « règle particulière ». Nous avons travaillé avec un effectif raisonnable de 20 comme échantillon.

III.3. Traitement des données

La première étape porte sur le dépouillement des informations livrées par les enquêtes et entretiens. La deuxième étape concerne le traitement informatique des données par des logiciels comme Word, Excel, Arc Gis, etc. Nous avons alors procédé à un traitement de texte, une saisie des informations. Le traitement statistique nous a permis de calculer des fréquences, des moyennes, etc. et de réaliser des tableaux. Les traitements graphique et cartographique ont facilité une meilleure visualisation des données. Des diagrammes comparatifs des distances à vol d'oiseau et par route par rapport à Dakar, des prix réels, pratiqués, fixes ou homologués, etc. ont participé à éclairer la caractérisation de Ziguinchor.

Première partie

Des problèmes d'intégration sociale et politique

De façon générale, l'enclavement revêt plusieurs dimensions. Celui de Ziguinchor n'échappe pas à cette règle. Les problèmes d'intégration sociale et politique sont des aspects de l'enclavement de la ville. Ils rendent compte des dimensions sociale et politique de celui-ci, mais aussi du caractère inachevé de l'intégration nationale.

La ville de Ziguinchor, connaît des conditions physiques et humaines qui, globalement, la prédisposent à un enclavement multidimensionnel, notamment psycho-social et géopolitique. Cette première partie comporte alors deux chapitres décrivant les problèmes d'intégration sociale et politique de Ziguinchor. Le premier décrit les conditions prédisposant la ville à un enclavement multiforme alors que le deuxième en fait de même pour son enclavement psycho-social et géopolitique.

CHAPITRE I : DES PREDISPOSITIONS A L'ENCLAVEMENT

L'enclavement de Ziguinchor présente un soubassement physique et humain. Ce chapitre procède à une description des conditions physiques et humaines qui, de façon globale, prédisposent la ville de Ziguinchor à l'enclavement. Cet éclairage de l'enclavement comporte en conséquence deux parties traitant du cadre physique et du cadre humain.

I.1. Un cadre physique contraignant

Cette partie procède à une description des conditions physiques de la ville de Ziguinchor. Le critère fondamental est ici moins l'exhaustivité que la pertinence pour une meilleure compréhension de l'enclavement. Plusieurs aspects du cadre physique sont ainsi abordés en plusieurs sous-parties.

I.1.1 Un site amphibie, fluvial

La ville de Ziguinchor couvre aujourd'hui 4450 ha sur les berges du fleuve Casamance. L'avancée vers le Nord des bas plateaux méridionaux a favorisé un resserrement extrême de l'estuaire de la Casamance, rendant possible en ce lieu la naissance de la ville. Ziguinchor occupe le dernier site en aval où, la terre ferme, malgré sa proximité avec la berge vaseuse, est assez large pour l'émergence d'un grand foyer de peuplement. En effet, Pointe Saint Georges et Carabane, en aval de Ziguinchor, sont d'anciens cordons dunaires trop étroits pour la création d'une grande ville.

Ziguinchor est ainsi localisé dans un environnement naturel globalement amphibie. Il est limité au Nord par le fleuve Casamance, à l'Est et à l'Ouest respectivement par les marigots de Boutoute et de Djibélor. Il occupe un site fluvial sur la rive gauche du fleuve Casamance. Ce site est le résultat de la combinaison de plusieurs éléments.

- Un relief de bas plateaux et de dépressions inondables au ravinement intense

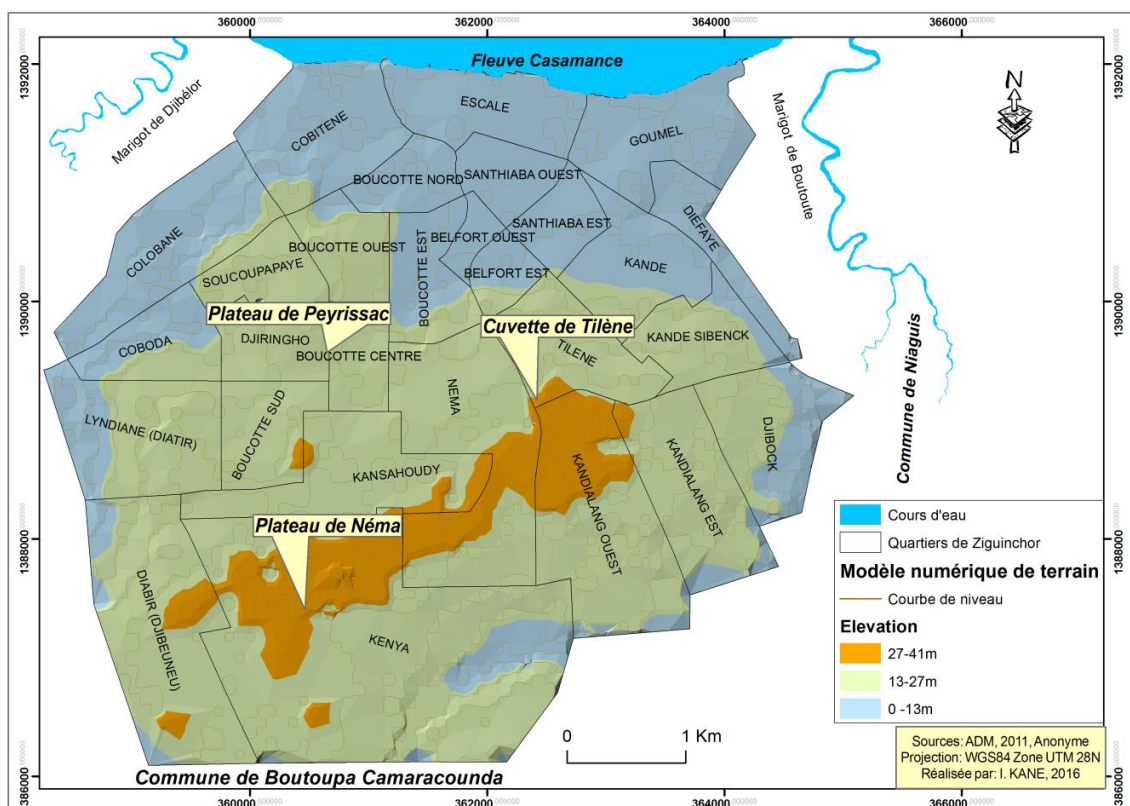
Les caractéristiques du site de Ziguinchor sont étroitement liées à son relief globalement bas. En effet, la localité est à 19 mètres environ au-dessus du niveau de la mer. Elle est constituée de dépressions saisonnièrement inondées, et de bas plateaux du continental terminal dominant une vaste zone de terrasses formées de dépôts fluviaux. Deux ensembles se distinguent alors : les plateaux et les basses terres.

Les plateaux occupent une position pratiquement centrale au cœur de la ville. Ces bas plateaux représentent les hautes terres de la ville. Ce sont les plateaux de Peyrissac et de

Néma qui, enserrent la cuvette de Tilène, et retombent sur celles de Djibélor à l'Ouest et de Boutoute et Kandialang à l'Est et au Sud-Est.

Les basses terres ceinturent la ville au Nord, à l'Est et à l'Ouest. Ces terrasses de 4 à 5 m d'altitude, constituent les bas-fonds de la ville dont elles représentent le tiers de la superficie. Ces zones inondables, marécageuses, forment un paysage de « *tannes* » et mangrove longé par des cours d'eau (Figure 1). Ces conditions, très contraignantes pour l'extension spatiale de la ville vers le Nord, l'Est et l'Ouest, expliquent sa morphologie particulière rappelant une abeille aux ailes à demi repliées (Keita 2013).

- **Figure 1** : Carte du relief de la ville de Ziguinchor



Les dénivellations entre les hautes et les basses terres, combinées à l'importance des précipitations et des terrains imperméables, entraînent aussi un ruissellement pluvial intense. Les basses terres périphériques, notamment des quartiers comme Djiringho, Lyndiane, Soucoupapaye, Djibock, Tilène, Kandialang, etc., sont ainsi très affectées par le ravinement.

- **Un climat Sud-soudanien côtier, facteur d'une présence relativement importante de l'eau et de la végétation**

- **Un climat Sud-soudanien côtier**

Le climat occupe aussi une place prépondérante dans la configuration du site. La ville de Ziguinchor est une localité de Basse Casamance singularisée par son domaine climatique Sud-soudanien côtier. La présence de l'alizé maritime et de la mousson y est forte. La température est alors relativement faible pour un espace tropical, l'humidité et la pluviométrie fortes.

La température moyenne annuelle est d'environ 27° C, l'humidité relative d'environ 70 %, la saison pluvieuse d'au moins 5 mois, le nombre de jours de pluies d'environ 88 et la moyenne pluviométrique annuelle de 1235,1 mm (CSE, 2014). Toutefois, les précipitations annuelles varient fortement et l'évaporation est assez importante (PIC/Ziguinchor, 2011). Ces caractéristiques climatiques ont un impact sur l'hydrographie et la végétation.

- **Une présence relativement importante de l'eau et de la végétation**

La ville de Ziguinchor fait partie de la région des « Rivières du Sud », un espace caractérisé par l'abondance de l'eau, la présence de nombreux cours d'eau (Diallo, 2014). Elle dispose d'un réseau hydrographique dense formé par la Casamance et ses nombreuses ramifications ou « *bolong* »⁵ (Photo 1).

La nappe phréatique est alors très peu profonde. L'eau se trouve à environ 15 m de profondeur au niveau des plateaux de Peyrissac et de Néma et à 2 m dans les zones de basses terres. Au nord de la ville, en provenance du fleuve Casamance, un « biseau salé » s'est infiltré jusqu'à 800 m dans la partie continentale. Il se pose alors le problème de la salinisation des eaux, particulièrement des rivières, mais aussi des terres (PIC/Ziguinchor, 2011). La zone est en effet très soumise à l'invasion des cours d'eau par les eaux marines et aux remontées capillaires de la nappe salée.

La ville de Ziguinchor appartient aussi à la Basse Casamance qui présente l'une des végétations les plus denses et les plus diversifiées, malgré sa dégradation continue. Forêts, palmeraies et mangroves s'y côtoient encore.

⁵ Mbaye et al, 2011

- **Photo 1 : Image satellitaire du site et de la situation géographique de la ville de Ziguinchor en région des « Rivières du Sud »**



Google earth 14-12-2015

I.1.2. Une situation entre centralité et marginalité

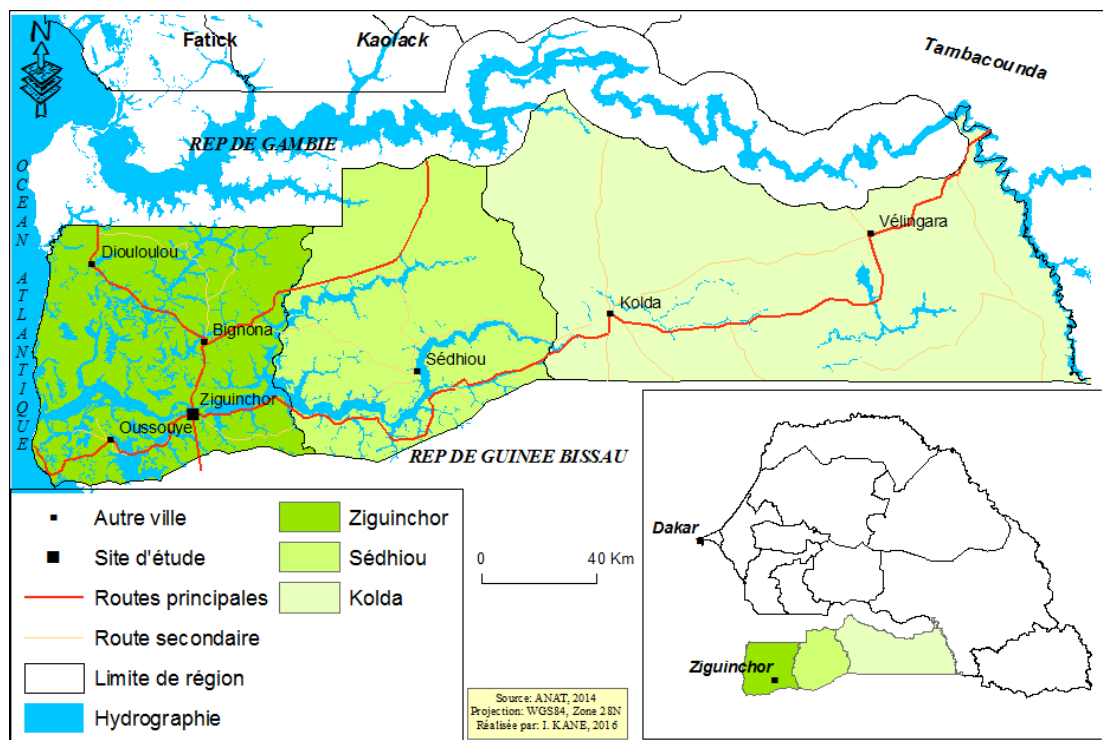
La ville de Ziguinchor, entre 12°33' de latitude Nord et 16°16' de longitude Ouest, est limitée au Nord par le fleuve Casamance, à l'Est et à l'Ouest respectivement par les marigots de Boutoute et de Djibélor et au Sud par la commune de Niaguis qui réellement la ceinture. Elle est située au Sud-Ouest du Sénégal sur la rive gauche du fleuve Casamance, à 65 Km environ de son embouchure sur l'océan Atlantique.

Ziguinchor est chef-lieu d'une région coincée entre trois frontières internationales : une maritime et deux terrestres. En effet, la région de Ziguinchor est limitée au Sud par la Guinée-Bissau, à l'Ouest par l'océan Atlantique sur 86 Km de côtes, et coupée du Nord du Sénégal par la Gambie, enclave territoriale de 320 Km de long et 20 à 50 Km de large. La ville de Ziguinchor est ainsi à 15 Km de la frontière bissau-guinéenne (Badji 2009) et environ 96 Km et 145 Km des frontières gambiennes. Elle est respectivement à 142 Km et 153 Km des capitales ouest-africaines que sont Bissau et Banjul (Google earth 11-08-2016). Elle s'ouvre en même temps sur la Casamance historique ; sur Kolda et Tambacounda, en direction du Mali.

Ziguinchor, la plus grande ville du Sud du Sénégal et de la Casamance, est au cœur de la « Sénégalie méridionale », de l'espace sous régional. Toutefois, il est à 454 Km au minimum de Dakar son principal pôle, la capitale du Sénégal (Figure 2).

Finalement la ville de Ziguinchor dispose d'un site très contraignant pour l'accessibilité, les infrastructures de communications terrestres et la mobilité. De même, sa situation constitue une entrave à son intégration au Nord du Sénégal et à son accessibilité à partir de Dakar, son principal pôle. Toutefois, elle est très favorable à une intégration casamançaise et sous régionale.

- **Figure 2 : Carte de localisation de Ziguinchor**



I.2. Un cadre humain globalement enclavant

Cette partie procède à une description des conditions humaines de la ville de Ziguinchor. La pertinence est là aussi de mise pour une meilleure compréhension de l'enclavement et surtout du commerce et de l'appréciation locale des prix.

I.2.1 Historique et évolution administrative et territoriale

- Ziguinchor, un bourg devenu métropole régionale et sous régionale, mais toujours récalcitrant

La localité de Ziguinchor appartenait à l'origine aux Izguichos, un sous-groupe de l'ethnie Baïnouk. Comme Djifanghor, Tobor, Djibélor, etc., elle était l'un des nombreux villages Baïnouk longeant le fleuve Casamance, à la limite du pays Diola. Selon la version la plus plausible, son nom viendrait d'une déformation d'Izguichos qui aurait donné Ezéguichor, puis Sigitior et finalement Ziguinchor avec les colons européens. Le suffixe⁶ « or » désignant la terre en Baïnouk, Ziguinchor signifierait le territoire des Izguichos (Trincaz 1984).

L'histoire de la ville de Ziguinchor est étroitement liée à celle de la Casamance, en particulier de la Basse Casamance. L'important potentiel naturel a très tôt fait l'objet de convoitise et de rivalité des puissances coloniales, notamment portugaise et française. Les Portugais sont les premiers à prendre position dans la zone malgré l'hostilité des voisins Diolas. Gançalo Gambôa Ayala, capitaine du fort portugais de Cacheu en Guinée Bissau, fonde le poste fortifié de Ziguinchor en 1645. Ce comptoir de transit, point stratégique de défense sur la route de la Gambie à Cacheu, demeure pendant toute la domination portugaise (1645-1886) un bourg.

Ziguinchor, par la convention franco-portugaise du 12 mai 1886, est cédé aux Français qui, à partir du 22 avril 1888, en prennent réellement possession. De 1886 à 1960, Ziguinchor renforce graduellement sa place dans le dispositif colonial français en Casamance. Entre 1904 et 1909, il supprime progressivement Sédhiou comme capitale de la Casamance. Ziguinchor se développe rapidement en infrastructures et devient plus attractif. Il est alors le principal centre urbain, administratif et économique de toute la Casamance, surtout polarisé par la métropole.

Ziguinchor poursuit son développement dans le Sénégal indépendant en 1960. Carrefour des voies de communication, il devient une métropole commerciale, un pôle régional et même sous régional. Toutefois, il est détourné de l'ex-métropole coloniale pour être recentré sur Dakar, la capitale du Sénégal.

Malgré la succession de différents pouvoirs étatiques, La ville de Ziguinchor, à l'image de sa région naturelle, ne s'est jamais totalement soumise. Elle s'est opposée aux dominations

⁶ Trincaz parle de préfixe. Toutefois, nous avons pensé qu'il est plus judicieux de parler de suffixe vus les noms des localités créées par les Baïnouk : Djifanghor, Tobor, etc.

portugaise et française. D'ailleurs, sa région naturelle a été la dernière soumise par la France au Sénégal. Certains de ses fils s'opposent même à l'Etat du Sénégal indépendant depuis le début des années 1980.

- **Un renforcement administratif et territorial malgré des problèmes d'espace**

Ziguinchor est commune mixte le 18 janvier 1907 et commune de plein exercice le 18 novembre 1956. Sous le Sénégal indépendant, il perd ce statut en vertu de la loi 64-02 du 19 janvier 1964⁷. La réforme administrative du 01 juillet 1984⁸ érige Ziguinchor en capitale de la région du même nom. En 1990 Ziguinchor redevient commune de plein exercice en vertu de la loi 90-35 du 8 octobre 1990⁹. Son autonomie est renforcée par les lois 96-06 et 96-07 du 22 mars 1996¹⁰.

Parallèlement, la superficie de l'agglomération s'est considérablement élargie, passant de 3 hectares en 1880 à 3400 hectares en 1972.¹¹ La ville est conséquemment passée de deux quartiers à l'origine à trente-quatre aujourd'hui. Elle s'étend sur 4450 hectares depuis 2002. D'ailleurs, pour se doter d'une réserve foncière conséquente, Ziguinchor avait envisagé de s'agrandir encore aux dépens de Niaguis pour couvrir environ 8822 ha (Sidibé 2011). Malheureusement, ce projet qui devait faire passer les quartiers à trente-huit est en suspens. Visiblement, l'agrandissement de la ville, au passé comme en perspective, montre ses problèmes d'espace. IL a aussi renforcé la distance au centre, à l'Escale qui atteint 5 Km.

I.2.2. Population et économie

- **Population**

• **Ziguinchor, un grand foyer de peuplement**

Ziguinchor est la plus ancienne des cités du Sénégal (Keita 2013). Il est l'une des grandes villes du pays, la plus grande du Sud, une métropole au cœur de la « Sénégalie méridionale ». La migration a alors fortement contribué à sa croissance démographique galopante, surtout après l'indépendance du Sénégal. Elle représente 65 % de la croissance

⁷ Cette loi impose aux grandes communes du Sénégal la présence d'un administrateur ordonnateur. Celui-ci, nommé par le pouvoir central, est chargé de l'exécutif communal à côté du Président du conseil municipal. L'Etat sénégalais s'assure ainsi le contrôle du champ politique local.

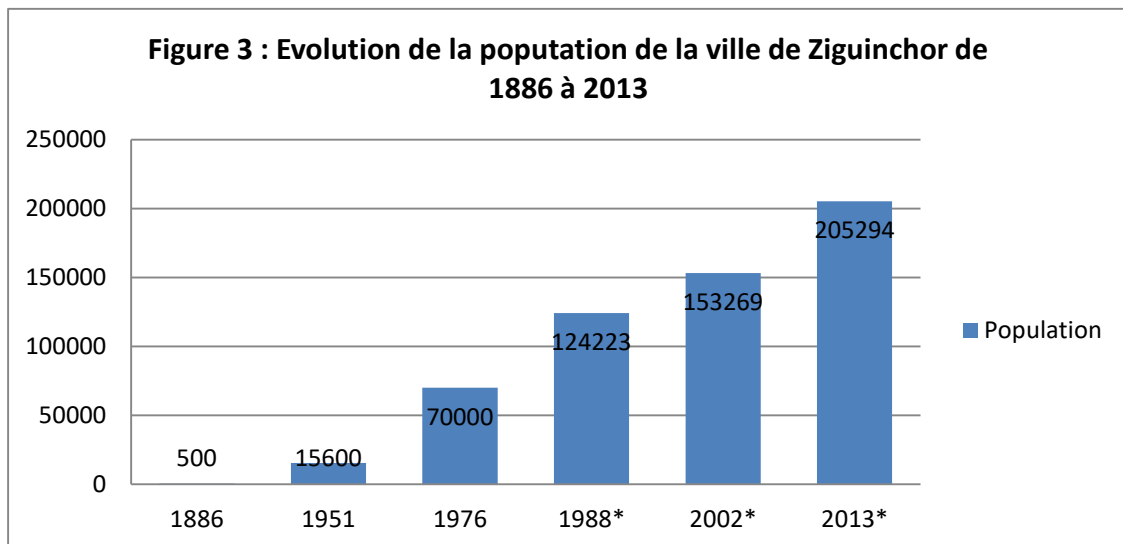
⁸ Cette réforme procède à un redécoupage administratif scindant la Casamance en deux régions : Ziguinchor et Kolda.

⁹ Cette loi permet aux présidents des conseils municipaux de récupérer la gestion des communes sénégalaises.

¹⁰ Ces lois, dans le cadre de la décentralisation au Sénégal, instaurent le contrôle de légalité a posteriori et procèdent au transfert des compétences partagées aux collectivités locales.

¹¹ Le décret 72-459 du 21 avril 1972 fixe le périmètre communal officiel. La communauté rurale de Niaguis avait accepté l'intégration de plusieurs de ses villages à l'espace urbain ziguinchorois.

urbaine qui est de 4,4 % ces dernières années (Commune de Ziguinchor 2010). La ville, passée de 500 habitants en 1886 à 205 294 habitants en 2013 (Figure 3), avait une densité absolue de 4613 habitants par Km². Sa population représentait alors 37,38 % de la population régionale et 81,38% des citoyens de la région. Elle était formée de 104 216 hommes et de 101 078 femmes, soit un rapport de masculinité de 103 hommes pour 100 femmes (ANSD/RGPHAE 2013).



Trincaz 1984 & ANSD RGPH *

- **Une population assez jeune dans une région très pauvre**

La population de Ziguinchor est constituée à 40 % de jeunes, à 53 % d'adultes et à 7 % de personnes âgées¹². Cette population, relativement jeune, habite l'une des régions les plus pauvres du Sénégal. En effet, l'indice régional de pauvreté de Ziguinchor est de 66,80 % contre 46,7 % pour le Sénégal. Ziguinchor, 5^e région la plus pauvre du Sénégal, n'est devancée dans l'ordre décroissant, que par les régions de Kolda, Kédougou, Sédhiou et Fatick. Il fait partie des régions à très forte pauvreté.¹³ Les indices régionaux les plus bas sont ceux de Dakar avec 26,10 % et de Louga avec 26,80 % (ANSD 2013 ESPS-II 2011). La crise politique régionale, même de basse intensité présentement, a grandement contribué à cette pauvreté. Elle aurait favorisée un effondrement des revenus déjà très faibles. Le salaire moyen mensuel dans la ville de Ziguinchor serait de 47 400 FCFA (environ 72€) (Lorieau, 2008).

¹² Données du SRSD/Ziguinchor tirées du PIC/Ziguinchor 2011. Les données, arrondies, portent sur les tranches d'âge des moins de 15 ans, des 15 à 59 ans et des 60 ans et plus.

¹³ L'Indice de pauvreté est dit très élevé par l'ANSD lorsqu'il est supérieur à 60 %.

- **Une population façonnée par l’immigration**

L’immigration, d’origine géographique diverse¹⁴, continue de façonner la population de la ville de Ziguinchor. Celle-ci, très cosmopolite, connaît une grande diversité, à la fois ethnique, linguistique et religieuse. Au plan ethnique et linguistique, elle est formée de 35 % de Diolas, 18 % de Mandingues, 15 % de Peulhs, 10 % de Wolofs, 8% de Manjacks et Mancagnes, 5% de Balantes, 4 % de Sérères, etc.¹⁵ (Tableau 1). Au-delà des Sénégalais, la ville abrite aussi des communautés étrangères notamment guinéenne, bissau-guinéenne, gambienne, malienne, béninoise, etc. (Commune de Ziguinchor 2010). Toutefois certains quartiers périphériques, au peuplement fortement impacté par l’exode rural local, demeurent très marqués ethniquement en certains endroits.

Au plan religieux, la population de la ville est musulmane à 70,20 %, chrétienne à 24,20 % et animiste à 5,60 %. Le multiculturalisme de la ville s’exprime aussi à travers l’intensité des relations entre musulmans, chrétiens et animistes.

En réalité, le cosmopolitisme ou multiculturalisme de la ville commence à se mettre en place au début du XX^e siècle. La ville, à l’origine Baïnouk et créole portugais au plan ethnique, chrétienne au plan religieux, va progressivement revêtir sa diversité à dominante locale casamançaise grâce à la migration locale. Les originaires de Basse Casamance et de Guinée-Bissau¹⁶, très conservateurs, sont majoritaires en 1970 avec 56,4 % de la population totale contre 41,5 % en 1951. Les Diolas sont ainsi passés de 30,4 % à 42 % (Trincaz 1984). L’islam commença progressivement à compter de nombreux adeptes avec les multiples conversions et surtout la migration en provenance du « Nord du pays ». La poursuite de la migration, surtout de celle-ci, se fait aujourd’hui au détriment de la dominante locale qui, avec 48 % en 2013, est redevenue minoritaire (Figure 4). Cette recomposition ethnique n’est pas du goût de tout le monde.

¹⁴ L’immigration à Ziguinchor est surtout alimentée par les populations des villages environnants, du « Nord » du Sénégal et des pays limitrophes.

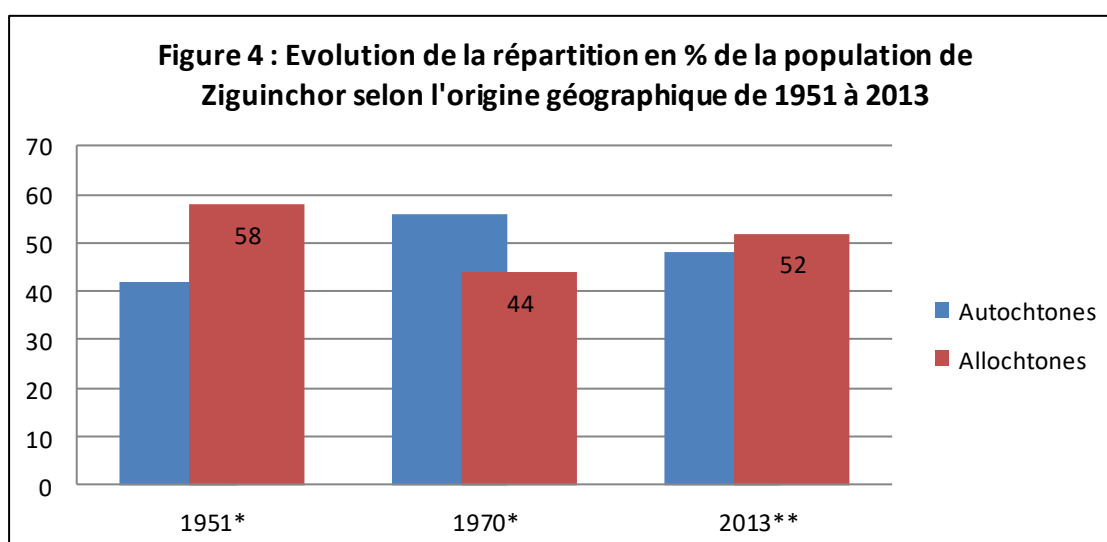
¹⁵ Acte III de la décentralisation, des questions. Les cahiers de l’alternance n° 18, août 2015.

¹⁶ Ce sont les Diola, Baïnouk, Mandjack, Mancagne et Balante. Je les désigne aussi sous le nom de populations locales ou d’autochtones.

Tableau 1 : Composition ethnique de la population de Ziguinchor en % en 1951,1970 et 2013

Années \ G. ethniques	1951*	1970*	2013**
Diola	30.4	42	35
Bainounk	2.3	1.7	-
Manjack- Mancagne	4	8.5	8
Balante	4.8	4.2	5
Total local	41.5	56.4	48
Mandingue	15	14.3	18
Wolof	16	8.5	10
Sérère	2.8	2.9	4
Peul	10.8	9.3	15
Européens	2.3	0.7	-
Autres	14	7	5

Sources : Trincaz, 1984*¹⁷ & Acte III de la décentralisation, des questions. *Les cahiers de l'alternance* n° 18, août 2015**.



Sources : Trincaz, 1984*& Acte III de la décentralisation, des questions. *Les cahiers de l'alternance* n° 18, août 2015**.

- Economie

• Ziguinchor, principal pôle économique régional

La Chambre de Commerce, d'Industrie et d'Agriculture de Ziguinchor a produit en 2011 un rapport d'enquête d'opinion sur les opérateurs économiques de la région¹⁸. 548 opérateurs ont

¹⁷ Les données de Trincaz sont approximatives. Toutefois, elles nous permettent d'avoir une idée de l'effectif des principaux groupes et de procéder à une comparaison.

été enquêtés. 31 % des opérateurs appartiennent au département de Ziguinchor contre 49 % à celui de Bignona et 20 % à celui d'Oussouye. La répartition communale est largement dominée par Ziguinchor. Cette commune abrite 27 % des opérateurs contre 11 % pour celle d'Oussouye, 7 % pour celle de Bignona et 6 % pour chacune des communes de Diouloulou et Thionck Essyl. Elle est alors le siège d'environ 148 opérateurs sur les 170 que compte le département de Ziguinchor. Autrement dit, la ville de Ziguinchor représente environ 87 % des entreprises du département.

- **Ziguinchor, un centre commercial encore assez rural**

La répartition par secteur d'activités des entreprises de la ville de Ziguinchor donne 21 % au primaire, 18 % au secondaire et 61 % au tertiaire.

Les enquêtes révèlent nettement la fonction commerciale de la ville qui s'est affirmée dès sa création. En effet, 94 des 104 entreprises du tertiaire sont commerciales. Ce qui représente un peu plus de 90 % des opérateurs du tertiaire. Les enquêtes montrent aussi clairement l'importance des richesses naturelles et de l'agriculture dans l'économie de Ziguinchor. L'analyse de détails dit que 8 % des entreprises du secondaire sont dans l'agroalimentaire, la transformation des produits agricoles. 8 % du reste des entrepreneurs du secondaire s'activent dans l'artisanat qui, en pourcentage notable, transforme aussi des produits agricoles, précisément sylvicoles. L'agriculture occupe alors une place beaucoup plus importante que ce que laisse apparaître la répartition globale par secteur d'activités. Son impact sur l'économie, au minimum 30 %, est un des indicateurs de l'aspect encore assez rural de la ville de Ziguinchor. Par contre, l'industrie est plus de transformation et faiblement modernisée. Les grandes industries comme la SONACOS sont très rares.

L'agriculture est surtout pratiquée dans les zones inondables, marécageuses et périurbaines. Elle porte sur la riziculture, l'arboriculture fruitière et l'horticulture émergente. Toutefois, elle est menacée par la pression démographique et la salinisation des terres. Quant à l'élevage, handicapé par les conditions naturelles, techniques et financières il porte surtout sur le petit bétail et la volaille. Par contre les caractéristiques physiques sont très favorables à la foresterie et à la pêche.

Dans le domaine des services, l'histoire s'associe à la nature pour faire de Ziguinchor une ville commerciale et touristique. Le secteur financier occupe aussi une place importante dans

¹⁸ CCI AZ (2011) *Rapport d'enquêtes d'opinion sur les opérateurs économiques de la région de Ziguinchor*, juillet-août 2011.

la ville. La presque totalité des grandes banques se retrouve dans la ville de même que la BCEAO. Le secteur a dernièrement connu une croissance rapide avec de nouvelles banques, de nouveaux services financiers et la microfinance.

L'industrie semble être le maillon faible. Elle est surtout dominée par les filiales d'entreprises dont les sièges sont généralement à Dakar. Ces entreprises n'ont pas été prises en charge par les enquêtes de la CCIAZ. Les industries locales s'activent surtout dans la transformation des produits primaires. Beaucoup sont encore artisanales. La faiblesse de leur taille, de leurs moyens financiers, techniques et commerciaux sont d'importantes contraintes à leur viabilité.

Finalement, Ziguinchor n'a cessé de se renforcer depuis sa création. Il est alors devenu une métropole régionale et sous régionale, un grand centre urbain, administratif et commercial, un grand foyer de peuplement. Toutefois, les problèmes d'espace, la jeunesse, la pauvreté, la récalcitrance et le conservatisme de sa population apparaissent comme des contraintes au développement de certaines infrastructures, à l'intégration au Nord du pays, à l'économie moderne, mondialisée et au commerce.

Au terme de ce chapitre, nous retenons que la ville de Ziguinchor présente beaucoup de richesses naturelles et humaines. Cependant, son site amphibie et fluvial, sa situation marginale ou périphérique par rapport à Dakar, ses problèmes d'espace, la jeunesse, la pauvreté, la récalcitrance et le conservatisme de sa population sont des contraintes à son accessibilité. Certaines de ses caractéristiques physiques ou humaines sont ainsi des prédispositions à un enclavement multidimensionnel, notamment psycho-social et géopolitique.

CHAPITRE II : UN ENCLAVEMENT PSYCHO-SOCIAL ET GEOPOLITIQUE

Ce chapitre analyse les dimensions sociale et politique de l'enclavement de Ziguinchor. Il fait apparaître les problèmes d'intégration sociale et politique de la ville au reste du Sénégal, notamment au Nord du pays où se situe son principal pôle, Dakar la capitale. On parle ainsi d'enclavement psycho-social et géopolitique aux conséquences multiples.

Ce chapitre comporte alors deux parties. Le premier traite de l'enclavement psycho-social et de ses corollaires alors que le second décrit l'enclavement géopolitique et ses conséquences.

II.1. Un enclavement psycho-social, source d'une crise politico-militaire persistante et multiplicatrice de distance

L'enclavement psycho-social demeure un concept relativement ambigu. Toutefois, il est une des multiples dimensions de l'enclavement de la ville de Ziguinchor. Globalement, il se manifeste par un repli identitaire qui a participé à l'éclatement d'une crise politico-militaire persistante et multiplicatrice de distance.

Une bonne analyse impose alors une démarche à plusieurs temps comportant, premièrement une précision du concept d'enclavement psycho-social et sa vérification dans le cas de la ville de Ziguinchor, deuxièmement une analyse de ses corollaires en termes de conséquences politiques et d'accessibilité de la ville.

II.1.1. Un enclavement psycho-social

- Précision du concept

Le concept d'enclavement psycho-social renvoie à la dimension sociale, sociologique, de l'enclavement. Ce type d'enclavement est surtout fondé sur des facteurs socio-culturels, sociologiques. Toutefois, des contraintes physiques en sont souvent des prédispositions dans la mesure où elles sont potentiellement isolatrices. Les populations profitent la plupart du temps de conditions naturelles contraignantes à l'accessibilité pour s'enfermer. Cette catégorie d'enclavement est alors une sorte de réaction hostile à une situation perçue comme agressive car remettant en question la singularité locale. Elle s'exprime généralement par une cristallisation des identités, un repli identitaire.

Réellement, l'enclavement psycho-social est plus le résultat de l'ouverture que de la fermeture. Ce sont les difficultés dans le rapport avec les autres qui provoquent le repli identitaire. Les influences extérieures sont perçues comme des menaces qui semblent d'autant plus agressives que l'accessibilité est difficile. Pour se protéger, pour préserver leur originalité

socio-culturelle, sociologique, bref leur identité, les peuples se forment une carapace par un repli identitaire. C'est une fermeture choisie, volontaire, désignée par certains chercheurs sous le nom d'enclavement psycho-social. Il est souvent le fait de populations qui éprouvent une certaine infériorité organisationnel par rapport à d'autres peuples qui, structurellement paraissent plus forts, plus adaptés au contexte géographique global.

- **Vérification dans le cas de la ville de Ziguinchor**

Dans le cadre de la ville de Ziguinchor, localité de la Basse Casamance, les populations concernées sont celles qui, jusqu'à récemment, formaient le groupe majoritaire. Ce sont principalement les Diola et secondairement les Manjack, les Mancagne et les Balante. Ces « autochtones » ont toujours été caractérisés par le refus de toute infrastructure politique et une farouche volonté d'indépendance individuelle et d'égalité sociale. Profondément traditionalistes, ils ont pratiqué une économie de subsistance fondée sur l'agriculture vivrière, la cueillette et la chasse.

Chez les Diola, paysans riziculteurs sédentaires, très attachés à leur terroir, où ardeur au travail, force physique et courage doivent garantir indépendance et prospérité, le commerce est considéré comme une activité de fainéant. Le Diola, très peu présent pour ne dire absent des activités d'échanges, avait une vie de relations très limitée. *« La mise en relation des Diola entre eux et surtout avec le monde extérieur est un phénomène récent qui ne remonte pas à plus d'un demi-siècle. Les influences étrangères, que ce soit celles des autres sociétés africaines ou celles de l'Europe, n'ont pénétré que tout récemment en Basse Casamance et l'économie monétaire elle-même, avec son cortège habituel de bouleversements, ne s'est infiltrée que depuis quelques décennies dans cette zone côtière cependant fréquentée par les navigateurs occidentaux depuis près de cinq siècles »* (Pélissier 1966, pp. 674-675).

Comme le précise Pélissier, cette situation concerne toute la Basse Casamance, autrement dit tous les peuples « autochtones ». En effet, les autres populations locales ont une situation pratiquement similaire à celle des Diola. Traditionnellement, culturellement, les « autochtones » de la ville de Ziguinchor sont restées à l'écart de l'économie monétaire, des grands courants d'échanges.

La modernité, l'économie monétaire, bref la mondialisation fait irruption en Basse Casamance et à Ziguinchor avec l'arrivée des Européens. Toutefois, à l'époque coloniale comme postcoloniale, des populations africaines, sénégalaises, en particulier mandingue, peul et wolof arrivent massivement à Ziguinchor. Cette forte migration de populations socialement et

politiquement plus organisées, souvent plus intégrées à l'économie monétaire, à la mondialisation, est alors perçue comme une menace par les « autochtones », notamment les Diola. Les « allochtones » finissent par détenir le pouvoir économique et politico-administratif et, par leur dynamisme démographique et socio-culturel, remettent en question les identités en Basse Casamance et renforcent le multiculturalisme de Ziguinchor.

Les populations locales, particulièrement les Diola, ont alors profité des conditions naturelles¹⁹ pour pratiquer un isolement préservateur de leur identité culturelle et géographique. Celui-ci se manifeste par un repli identitaire expliquant en grande partie la récalcitrance aux différentes autorités « allochtones » qui se sont succédé en Basse Casamance, à Ziguinchor : portugaise, française et sénégalaise.

Les griefs invoqués pêle-mêle pour expliquer le repli identitaire local sont la marginalisation régionale, les inégalités horizontales locales et nationales, le centralisme politico-étatique, l'accaparement et la profanation par les « allochtones » d'une terre sanctifiée en Basse Casamance, les exactions de l'administration, l'agressivité ou le triomphe du modèle islamo-wolof, etc. Pour Manga (2012, page 31), « *Le déterminisme naturel prévaut ici comme soubassement d'un repli identitaire face à l'impossibilité d'accéder aux avantages administratifs, économiques et politiques disponibles dans les centres urbains du Nord du pays, notamment à Dakar. Le contre-ethnisme wolof est le fruit d'un ressentiment contre les pratiques commerciales et foncières des migrants nordiques majoritairement, venus faire fortune sur place. Il en découle un régionalisme qui est vécu par toutes les ethnies de la Casamance* ». Malheureusement, le repli identitaire a débouché sur une crise politico-militaire persistante et multiplicatrice de distance.

II.1.2. Une crise politico-militaire persistante et multiplicatrice de distance

Le repli identitaire a entre autres conséquences la création du MFDC originel en 1947. Ce parti régionaliste travaillait pour l'alignement des intérêts de la Casamance sur ceux des autres régions, pour la promotion de ce terroir qu'il pensait être en rade dans la distribution des investissements du FIDES²⁰ (Manga 2012). C'était une structure politique pour la prise en charge des intérêts, de l'identité et de la différence casamançais.

¹⁹ Pélissier, Paul (1966) *Les paysans du Sénégal. Les civilisations agraires du Cayor à la Casamance*. Saint-Yrieix : Fabrigue. 939 p. Pélissier parle de la forêt et du marigot propices à l'isolement. Confère cadre physique de notre travail.

²⁰ Le Fonds d'Investissement et de Développement Economique et Social (FIDES) est créé au Sénégal en 1946 pour accompagner le développement des territoires.

Des mouvements régionaux de même vocation existaient aussi dans d'autres espaces périphériques : Union Générale des Originaires de la Vallée du Fleuve (UGOVF), Union Démocratique des Ressortissants du Sénégal Oriental (UDRSO), et Bloc Démocratique de Kédougou (BDK). La lutte menée par ces mouvements était une expression du ressentiment de la périphérie contre le centre²¹ qui, en Casamance, dans le Sénégal indépendant, était confondu avec le Wolof et l'islam (Manga 2012). Le MFDC originel va disparaître à partir de 1954, intégré par d'autres partis politiques.

Le particularisme casamançais et ziguinchorois, associé à la réforme foncière de 1964²², à la crise et aux défaillances de l'Etat sénégalais²³, à la péjoration des conditions naturelles dans le Sahel²⁴ et son corollaire le renforcement de l'immigration en provenance du « Nord », favorise une radicalisation qui se manifeste par une expression violente du repli identitaire. Les événements du 26 décembre 1982 constituent alors le début de la crise politico-militaire qui, même larvée ou de basse intensité, perdure en Casamance et à Ziguinchor.

Un autre MFDC, armé et sécessionniste, fondé en 1982, réclame depuis l'indépendance de la Casamance. Au plus fort de cette crise (1980-1990), les problèmes d'accessibilité ont été renforcés par l'insécurité sur les routes de Casamance. Face aux actions répétées des « coupeurs de routes », l'armée sénégalaise, dans le cadre de sa mission régaliennne, instaure une surveillance stricte de la Casamance. Pour la sécurisation des principaux axes routiers et des usagers, d'innombrables barrages sont mis en place. A Séléti et Bounkiling, l'entrée de la région de Ziguinchor est fermée à partir d'une certaine heure²⁵. Malheureusement, cette situation favorise l'enclavement car elle est multiplicatrice de distance. Aujourd'hui, la baisse d'intensité du conflit a réduit l'insécurité sur les routes de la région de Ziguinchor sans régler définitivement le problème. Des attaques sporadiques sont encore enregistrées sur les routes. Le dispositif de sécurité a alors subi un simple allègement.

En définitive, les populations « autochtones » de Ziguinchor, face à une situation considérée comme une menace pour leur identité culturelle et géographique, choisissent de se replier sur elles-mêmes pour préserver leur originalité. Cet enclavement psycho-social se manifeste par

²¹ Le centre était représenté par les quatre communes : Gorée, Saint Louis, Rufisque et Dakar.

²² La loi 64-46 du 27 juin 1964, par l'institution du domaine national, remet en question le système traditionnel, coutumier de propriété et de gestion des terres.

²³ Crise politique de 1962 opposant Senghor et Dia au sommet de l'Etat et affaiblissent financier et politique de celui-ci consécutif aux programmes d'ajustement structurel des années 1970-1980.

²⁴ Ce sont les sécheresses des années 1970-1980 qui, en Basse Casamance, s'accompagne d'une salinisation de certaines terres.

²⁵ La fermeture avait lieu à 19 heures. Toutefois, elle a été ramenée à 21 heures dans le cadre d'un allègement du dispositif sécuritaire. Théoriquement, les voitures ne sont autorisées à passer que le lendemain à 7 heures.

un repli identitaire qui, dans un contexte particulier, se radicalise pour déboucher sur une crise politico-militaire. L'insécurité sur les routes de Casamance, par le renforcement de distance, est alors facteur d'enclavement. Comme l'enseigne l'histoire, l'enclavement choisi se révèle ici aussi négatif.

Toutefois, une bonne compréhension de l'enclavement psycho-social de de la Casamance, en particulier de Ziguinchor et des problèmes qu'il provoque, nécessite une mise en relation avec son enclavement géopolitique.

II.2. Un enclavement géopolitique doublement isolateur

La compréhension de l'enclavement géopolitique de la ville de Ziguinchor impose plusieurs éclairages. Celui-ci est en effet fondé sur la position géographique de la Gambie à l'intérieur du Sénégal. Toutefois, cette position ne peut suffire pour l'expliquer. Ailleurs, des problèmes pratiquement similaires ont été transcendés à plus forte raison pour le Sénégal et la Gambie qui, de prime abord, semblent présenter plus de convergences que de divergences. La coupure gambienne, au-delà, est aussi un élément catalyseur de l'enclavement psycho-social de la ville de Ziguinchor tout en étant multiplicatrice de distance.

Tout ceci nous conduit d'abord à une contextualisation du concept d'enclavement géopolitique, ensuite à un rappel historique des relations sénégal-gambiennes et enfin à une analyse des problèmes qui découlent de l'enclavement géopolitique.

II.2.1. Un enclavement géopolitique

- Contextualisation

Ce concept renvoie à la dimension politique de l'enclavement, généralement fondée sur les discontinuités politiques représentées par les frontières entre Etats. Dans un monde à la fois globalisé et étatisé, celles-ci matérialisent les différentiels de toutes sortes entre des entités politico-territoriales plus proches. Des enjeux politico-économiques mettent alors souvent les Etats en position de rivalités générant parfois des tensions, voire des conflits de voisinage. De telles situations, très contraignantes pour la mobilité internationale, font de la frontière une coupure majeure du système-monde. Sa traversée est à la fois source de perte de temps et d'argent pour l'acteur international, particulièrement en Afrique. L'enclavement géopolitique occupe aujourd'hui une place fondamentale dans les relations internationales. Par le jeu des frontières et des Etats, le jeu diplomatique ou la géopolitique, il génère l'isolement de certains espaces. *« Convoquée par les responsables politiques, cette catégorie spatiale d'enclavement est un instrument puissant des revendications, des négociations, des décisions. Les enclaves*

ont toujours tenu un rôle perturbateur des relations internationales, souvent même un rôle de détonateur de conflits dont elles n'étaient qu'un prétexte. Elles révèlent des enjeux qui les dépassent, ceux de l'identité immanquablement en quête de territoire » (Debrie & Stick 2001, page 30). Dans le cas de la ville de Ziguinchor, l'enclavement géopolitique s'explique surtout par les relations instables entre la Gambie et le Sénégal, malgré les convergences.

- **Gambie-Sénégal, des relations instables malgré les convergences**

La Gambie et le Sénégal sont deux pays voisins, plus encore, imbriqués. Réellement, la Gambie est, à l'exception de sa frontière atlantique, totalement délimitée par le Sénégal, son seul voisin. Elle est presque entièrement à l'intérieur du Sénégal. Ces deux pays de l'Afrique occidentale sont ainsi occupés par les mêmes peuples : Wolof, Peul, Sérère, Mandingue, Diola, Manjack, Mancagne, Balante, etc. Ils ont longtemps cheminé ensemble.

Déjà, à l'époque précoloniale, les deux territoires étaient des éléments d'une même entité politique que Jean Boulègue dénommait la Sénégambe²⁶. A l'époque coloniale, de 1765 à 1783, le Sénégal et la Gambie ont été réunis dans une entité politique, la province de la Sénégambe anglaise²⁷. A l'époque postcoloniale, de 1982 à 1989, les deux pays indépendants, suite à l'opération Fodé Kaba II²⁸, ont ensemble formé la confédération de la Sénégambe.

La Gambie et le Sénégal, liés par l'histoire et la géographie, ont très tôt senti la nécessité d'une coopération bilatérale. Ils ont signé 32 accords de coopération entre 1962 et 1990 (Diallo, 2014)²⁹. D'autres accords ont depuis été signés par les deux pays qui, avec la CEDEAO et l'UEMOA, disposent de cadres institutionnels pour le renforcement de leur coopération. Malheureusement, les relations entre les deux pays ne sont pas linéaires. Elles ont connu une phase de tensions entre 1969 et 1974, en 2008 et 2009. De façon générale,

²⁶ La définition est rapportée par Diallo M. M. qui, dans sa thèse de doctorat (2014) cite l'ouvrage de Jean Boulègue *Le Grand Jolof (XIII^e –XVI^e)*. D'après lui, Boulègue entend par Sénégambe cette entité politique correspondant, dans l'histoire précoloniale, au Grand Jolof. Cette confédération englobait les royaumes sénégalais du Kayoor, Baol, Waalo, Jolof, Sine et Saloum et ceux du Niani et du Wouli en Gambie.

²⁷ Selon Diallo (2014), l'Angleterre, après sa victoire sur la France lors de la guerre de sept ans, s'approprie la colonie française du Sénégal. Elle répond favorablement à ses commerçants de la Gambie qui, pour défendre leurs intérêts, recommandent l'union des possessions britanniques de la Gambie et du Sénégal. La Province de la Sénégambe anglaise est ainsi une réalité de 1765 à 1783.

²⁸ Intervention militaire sénégalaise en Gambie, à Banjul en 1981. Elle permet la récupération du pouvoir des mains des putschistes dirigés par Kukoï Samba Sanyang et la restauration du régime du président gambien de l'époque, Dawda Jawara.

²⁹ Diallo cite Momar Coumba Diop qui rapporte des données officielles du ministère des affaires étrangères du Sénégal.

l'instabilité des relations entre la Gambie et le Sénégal s'est renforcée depuis 1994³⁰. La dernière tentative de coup d'Etat en Gambie³¹ n'a rien arrangé dans ces relations. Le différentiel politico-économique³² est tellement important que le long compagnonnage n'a pas suffi pour taire les divergences. Celles-ci ont été à l'origine de l'éclatement de la confédération sénégalienne. Elles se soldent parfois par une fermeture officieuse ou officielle des frontières dont la dernière a duré plus de trois mois, du 18 février 2016 au 24 mai 2016.

Chaque pays travaille à avoir un moyen de pression ou une ascendance sur son voisin. La Gambie instrumentalise alors la traversée de son territoire par les Sénégalais et la crise casamançaise. La réalisation du pont de la CEDEAO en Gambie avance alors difficilement, malgré la pose de la première pierre en 2015 et la disponibilité du financement de 50 milliards de la BAD. Réellement, les autorités gambiennes n'ont jamais voulu de ce projet qui semble aller à l'encontre de leurs intérêts immédiats³³. Le Sénégal, en ce qui le concerne, use de différents moyens, notamment économiques, pour la défense de ses intérêts. Ainsi tente-t-il parfois d'asphyxier la Gambie.

Les deux pays semblent agir comme des frères ennemis. Les accords bilatéraux et parfois multilatéraux sont alors difficilement mis en œuvre dans l'espace Ségambien. La frontière fonctionne ici comme une coupure majeure entre le « Nord » et le « Sud » du Sénégal séparés par la Gambie. L'enclave gambienne fait du Sénégal l'un des rares pays présentant une discontinuité géographique majeure. La ville de Ziguinchor, chef-lieu d'une région sénégalaise située au Sud de la Gambie, subit les conséquences de cet enclavement géopolitique doublement isolateur.

³⁰ Le 22 Juillet 1994, le lieutenant Yahya Jammeh renverse le Président Dawda Jawara et s'empare du pouvoir en Gambie. Il éprouve une certaine méfiance envers le Sénégal qui, avec Fodé Kaba II, avait fait échouer le premier coup de force contre Jawara en 1981.

³¹ Le 30 décembre 2014, une faction de la garde présidentielle gambienne dirigée par le lieutenant - colonel Lamin Sanneh tente de renverser le Président Jammeh. Malgré l'échec du coup de force, le gouvernement gambien se raidit dans ses relations avec le Sénégal considéré, au moins, comme complice tacite des putschistes.

³² Les différentiels sénégal-gambiens sont bien analysés par M. M. Diallo dans sa thèse de doctorat de 2014.

³³ Le paiement par les véhicules et passagers de droits de passage et de taxes par les commerçants de la zone du bac est un des grands postes pourvoyeurs de capitaux à la Gambie. C'est vrai que les frais du bac pourraient être remplacés par le paiement du passage par un pont. Les services d'un pont peuvent même rapporter plus par un trafic plus dense ou des tarifs plus élevés, pourvu que cela se traduise par des gains de temps. Le grand problème pour la Gambie et son économie est qu'un pont pourrait entraîner la disparition du commerce et ses taxes dans la zone. En effet, le raccourcissement ou l'élimination des temps d'arrêt à Farafenni ne permettrait plus les transactions commerciales.

II.2.2. Un double isolateur

- Un catalyseur de l'enclavement psycho-social de la ville de Ziguinchor

«Echanger ces comptoirs (au sud de la Sierra Léone) serait une excellente affaire et nous ferait de la Ségambie une belle colonie compacte ». Ces propos de Louis Léon Faidherbe gouverneur colonial du Sénégal, rapportés par Jacques Charpy³⁴, montrent que la coupure gambienne a été un problème pour le Sénégal dès l'époque coloniale. Par la même occasion, Jacques Charpy rapporte l'échec des négociations franco-britanniques qui, par un échange territorial, devaient permettre le contrôle territorial intégral de la colonie du Sénégal (Dieng 2008). Tout ceci montre la nécessité de la continuité territoriale, tellement les perceptions découlant de la coupure gambienne sont différentes, voire divergentes et néfastes pour l'unité nationale.

La Casamance est le seul espace sénégalais qui, pour sa desserte à partir de la capitale nationale, nécessite souvent le passage par un territoire étranger. La région de Ziguinchor n'est pas alors le seul espace sénégalais subissant l'enclavement géopolitique. Toutefois, sa position géographique fait que celui-ci y est plus contraignant en termes d'accessibilité que partout ailleurs. Le passage par l'enclave gambienne instaure « une sujétion extérieure qui fragilise le lien avec la Casamance » (Dieng 2008, page 166). La discontinuité territoriale pose alors la question de l'unité nationale dans la mesure où elle renforce la conscience régionale au détriment de la conscience nationale en Casamance et à Ziguinchor. Certaines populations distinguent un « Sud » casamançais et un « Nord » sénégalais. C'est dans ce sens que les populations originaires du « Nord », notamment les Wolof, sont considérées comme des conquérants. De la même façon, le Sénégal apparaît à certains comme un colonisateur au même titre que le Portugal et la France.

La colonisation, par le découpage politico-administratif a joué un rôle initiateur dans cette situation. Le hasard des conquêtes coloniales a fait que 80 % selon Dieng (2008) et 90 % selon Marut (1994) des frontières de la Casamance sont internationales. Cet espace est, au Nord comme au Sud, délimité par des pays qui, occupés par les mêmes peuples, appartenaient à d'autres puissances coloniales. La colonisation offre ainsi à la Casamance un cadre territorial propice à une identité régionaliste et à un combat identitaire. Le Sénégal

³⁴ Ces propos sont tirés de son témoignage sur l'appartenance de la Casamance au Sénégal en 1994. Ils sont cités par Dieng (2008, pages 164-165).

indépendant a pratiquement maintenu le même cadre jusqu'en 1984³⁵. Toutefois, depuis 2013, se profile un retour officiel à la Casamance politico-administrative avec les pôles de développement territoriaux³⁶.

La coupure gambienne est alors différemment perçue. Pour le point de vue casamançais, elle montre l'aberration du rattachement de la Casamance au Sénégal. Cette perception va dans le sens de l'enclavement psycho-social de Ziguinchor. Par contre, pour le point de vue du Sénégal qui a pour principe un territoire, un et indivisible, l'aberration porte sur l'existence de l'enclave gambienne en territoire sénégalais. L'utilisation de l'expression « coupure gambienne » est alors révélatrice d'une logique d'effacement de la Gambie. Enfin, le point de vue gambien fait ressortir le sentiment d'encerclement.

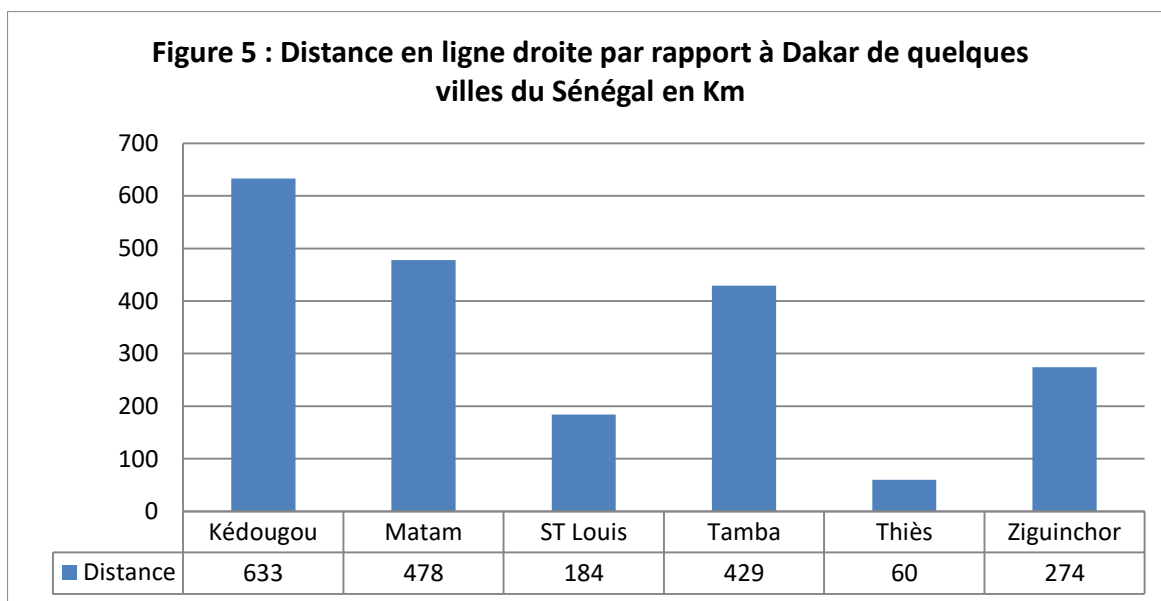
En définitive, la coupure gambienne, bien réelle, participe à la naissance et au renforcement du sentiment d'une différence entre la Casamance et le reste du Sénégal. Elle joue un rôle important dans l'enclavement psycho-social de la Casamance et de Ziguinchor et multiplie la distance entre la capitale nationale et celle régionale de Ziguinchor.

- **Un multiplicateur de distance**

Normalement, pour Ziguinchor, on ne devrait parler d'enclavement lié à l'éloignement, à une distance trop importante par rapport à Dakar. A vol d'oiseau ou en ligne droite, la ville est seulement à 274 Km environ de Dakar. Elle est alors loin d'être la capitale régionale la plus éloignée de la capitale nationale (Figure 5). Le point le plus éloigné de Dakar est à 728 Km environ, à l'extrême Sud-Est du Sénégal.

³⁵ La réforme administrative de 1984 divise la Casamance en deux entités administratives : les régions de Kolda et de Ziguinchor. Pour certains, il s'agit d'une entreprise maladroite pour casser la dynamique régionaliste et identitaire.

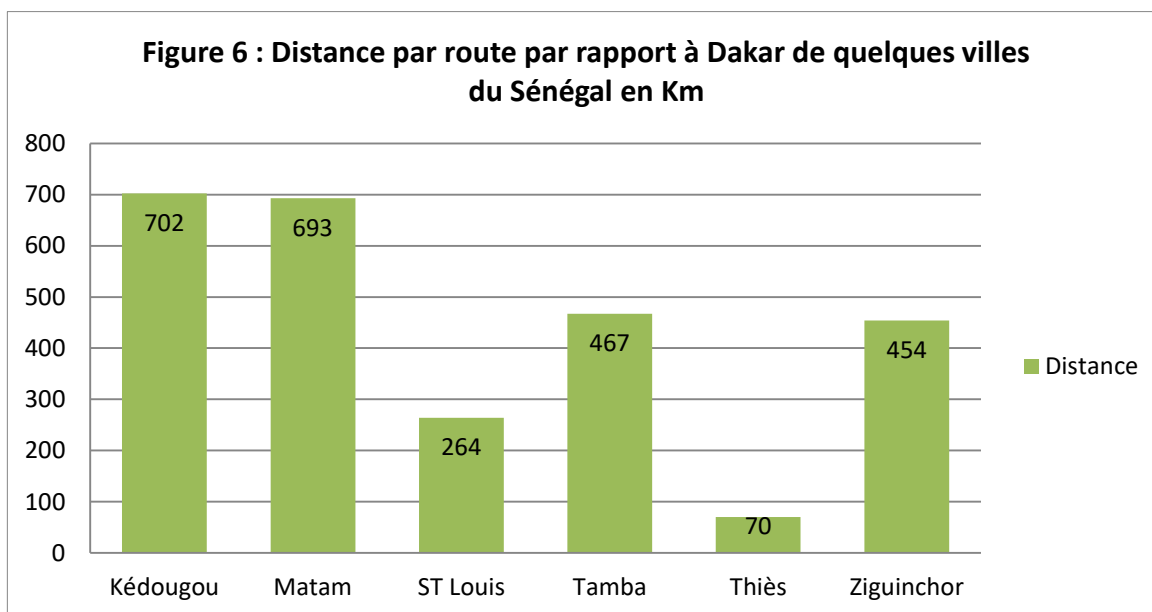
³⁶ La décentralisation au Sénégal, dans son acte 3 initié en 2013, parle de territorialisation des politiques publiques. L'esprit est de s'appuyer sur les homogénéités géographiques, historiques et socio-économiques pour le développement. Le cadre idéal serait le pôle territorial. C'est dans ce cadre que le Pôle de Développement Casamance est en projet (PPDC).



Source : ANSD GeoSSB³⁷ (10-09-2016)

Malheureusement l'essentiel de la desserte de Ziguinchor s'effectue par voie terrestre. Les Sénégalais sont souvent obligés de passer par le territoire gambien pour joindre Ziguinchor à partir de Dakar. Ils font alors 454 Km, à peu près la distance séparant Tamba de la capitale nationale. Cette distance n'est pas démesurée dans le contexte sénégalais. Elle est loin d'être la plus importante par rapport à Dakar et dans le Sénégal (Figure 6). La distance la plus importante par rapport à Dakar est celle de Kédougou alors que la plus grande du Sénégal est celle séparant Matam de Cap Skirring. Elle est de 864 Km, un peu moins du double de la distance Dakar-Ziguinchor.

³⁷ Ce Portail Web des Services Sociaux de Base du Sénégal permet de réaliser beaucoup de choses parmi lesquelles le calcul des distances en ligne droite entre des localités malgré des marges d'erreur. C'est réellement un système d'information géographique de l'ANSD dont l'adresse électronique est <http://sigstat.ansd.sn/>.



Source : <http://www.au-senegal.com/reseau-routier-et-distances-de-ville-a-ville,078.html>

Ce sont surtout les problèmes politico-techniques³⁸, rendant la traversée de la discontinuité gambienne extrêmement compliquée, qui multiplient la distance à la fois horaire et physique. Dans des « conditions normales³⁹ », la distance Dakar-Ziguinchor devrait être bouclée au plus en 6 heures de temps comme entre Dakar et Tamba. Seulement, le passage des frontières avec ses multiples formalités officielles et officieuses, et la traversée du fleuve Gambie avec un bac d'un autre temps (Photo 2), font perdre un temps inestimable. Dans le meilleur des cas, Dakar-Ziguinchor se fait alors en moyenne entre 9 heures et 13 heures pour le transport de passagers (Figure 7) et, en 8 jours pour le transport des marchandises (Figure 8). La durée du trajet est très aléatoire même si des camionneurs, plus expérimentés et financièrement outillés pour la traversée, réussissent la prouesse de boucler le trajet en 2 ou 3 jours. Ils travaillent souvent pour des sociétés industrielles et commerciales.

La perte de temps s'accompagne de tracasseries, de dépenses supplémentaires et parfois d'humiliations. Certains transporteurs, chauffeurs et voyageurs, pour éviter ce calvaire, préfèrent alors affronter la « corniche⁴⁰ », ce qui revient généralement à tomber de Charybde à Scylla.

³⁸ M. M. Diallo (2014) a largement abordé les problèmes de la traversée du fleuve Gambie par le bac de Farafenni et ses conséquences sur les relations sénégal-gambiennes.

³⁹ Sans imprévus comme les pannes, les barrages de fermeture, etc.

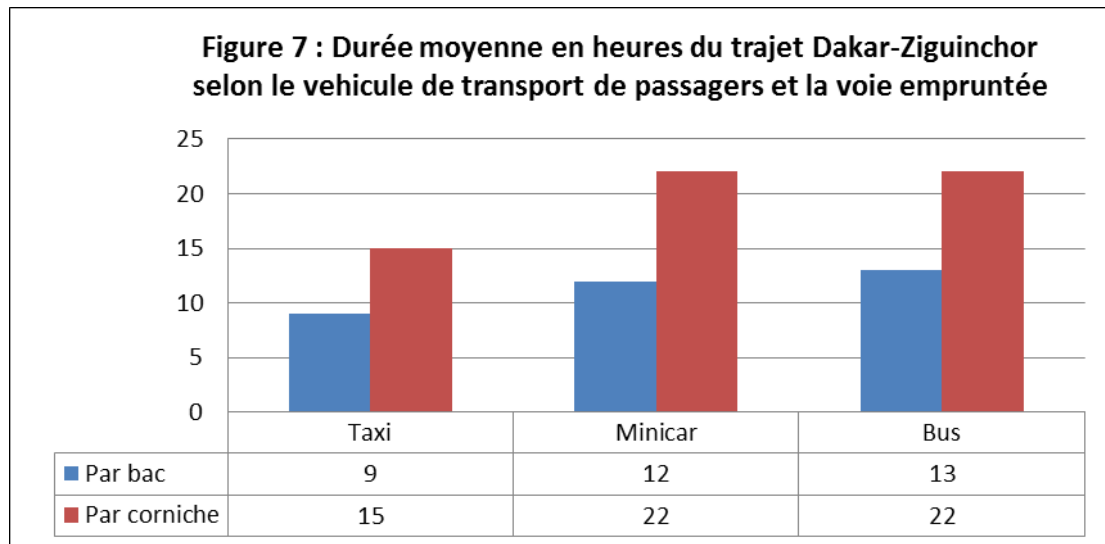
⁴⁰ Détour permettant de contourner la Gambie par l'Est en passant par Tamba et Kolda pour joindre Ziguinchor.

- **Photo 2 : Illustration de problèmes du bac de Farafenni servant à la traversée du fleuve Gambie**

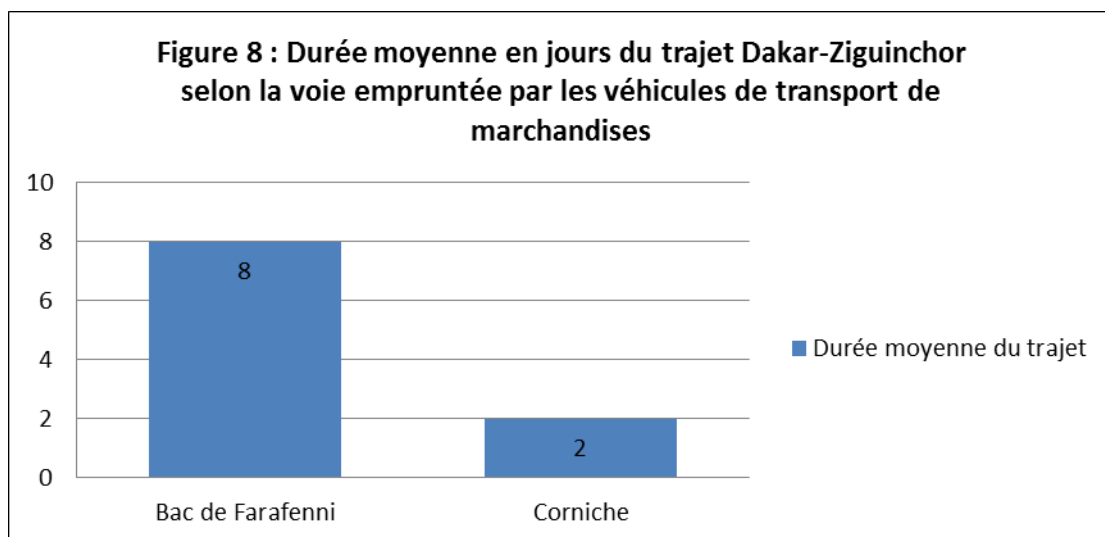


Source : I. Kane 2015.

En effet, emprunter cette voie revient pratiquement à multiplier par deux la distance Dakar-Ziguinchor par la transgambienne. Cela signifie faire 422 Km supplémentaires, soit 876 Km au total. Cette distance, la plus grande du Sénégal par rapport à Dakar, est très difficile à supporter. Beaucoup d'automobilistes effectuent des arrêts pour ménager les véhicules et les passagers. Le parcours, dans les « conditions normales », peut alors faire en moyenne 15 heures à 22 heures (Figure 7). Toutefois, pour le transport de marchandises, cette voie dispose d'un avantage comparatif. Le temps du trajet y est plus court que pour le passage par la Gambie. Les camions mettent en moyenne 2 jours (Figure 8) et exceptionnellement 4 jours. Malheureusement, la « corniche » occasionne des dépenses supplémentaires.



Source : I. Kane, enquête à la gare routière de Ziguinchor, septembre 2015.



Source : I. Kane, enquête auprès du RCT/Ziguinchor (Secteur poids lourds), septembre 2015.

Enfin, l'enclavement de la ville de Ziguinchor présente des aspects à la fois sociaux et politiques. Naturellement, la ville dispose de conditions lui permettant de se replier sur elle-même lorsqu'elle se sent culturellement et sociologiquement menacée. Ce repli identitaire a eu pour effet une crise politico-militaire persistante. L'insécurité et les tentatives de sécurisation qu'elle impose sur les routes passent alors par d'innombrables barrages multipliant la distance. L'enclavement psycho-social bénéficie d'un catalyseur à travers celui géopolitique. Cette deuxième dimension de l'enclavement de Ziguinchor remonte à la colonisation et se fonde sur la coupure gambienne, particulièrement sur les relations souvent tendues entre la Gambie et le Sénégal. Les difficultés à traverser la Gambie ou à la contourner multiplie alors la distance.

Les contraintes sont ainsi nombreuses pour intégrer socialement et politiquement Ziguinchor au reste du pays, notamment au Nord. La connexion avec Dakar devient alors problématique d'autant plus que la ville rencontre des difficultés dans sa desserte par les transports à partir de Dakar.

Deuxième partie

Des problèmes de desserte par les transports à partir de Dakar

De façon générale, la desserte de la ville de Ziguinchor par les transports, en particulier à partir de Dakar, est confrontée à plusieurs contraintes la rendant difficile. Celles-ci se manifestent sous différentes formes. Les transports terrestres présentent de multiples déficiences les rendant inaptes à assurer convenablement la desserte de la ville à partir de Dakar. Des alternatives sont offertes par les transports fluvio-maritime et aérien. Toutefois, ceux-ci se montrent encore incapables de relever le défi de la desserte de Ziguinchor à partir de Dakar. La faiblesse des flux de véhicules dans tous les modes de transport est ainsi un indicateur pertinent de ces problèmes de desserte de Ziguinchor.

Cette partie comporte alors trois chapitres analysant les problèmes de desserte de Ziguinchor par les transports à partir de Dakar. Le premier analyse les déficiences des transports terrestres. Le deuxième en fait de même pour les transports fluvio-maritime et aérien. Quant au troisième, il analyse les flux de véhicules desservant Ziguinchor à partir de Dakar.

CHAPITRE III : DES TRANSPORTS TERRESTRES DEFICIENTS

La ville de Ziguinchor n'a pas toujours connu la forte dépendance aux transports terrestres notée présentement. Autrefois, le transport fluviomaritime était très présent dans sa vie de relations, sa desserte. Avec l'indépendance du Sénégal, des changements notoires commencent à s'opérer dans les transports la desservant. La forte dépendance aux transports terrestres s'installe progressivement. Seulement, ces transports présentent d'innombrables insuffisances les rendant inaptes à assurer convenablement la desserte de la ville à partir de Dakar.

Ce chapitre procède alors à une analyse des insuffisances des transports terrestres en deux parties. La première aborde la redéfinition enclavant de polarité et le monopole du transport routier dans les transports terrestres desservant Ziguinchor. La deuxième traite du transport routier comme mode le plus problématique.

III.1. Une redéfinition enclavant de polarité et un monopole routier des transports terrestres

L'enclavement de la ville de Ziguinchor ne s'est pas toujours posée avec une si grande acuité. Les évolutions intervenues dans la vie de relations de la localité ont mis en relief des contraintes rendant plus sensible sa situation d'enclavement. La redéfinition de polarité subie par la ville dans sa vie de relations a été enclavant dans la mesure où elle a favorisé une plus forte dépendance au transport routier, seul mode de transport terrestre pour la desserte de Ziguinchor.

Cette partie analyse alors la redéfinition enclavant de polarité subie par Ziguinchor et le monopole du transport routier dans les transports terrestres.

III.1.1. Une redéfinition enclavant de polarité

Durant la période coloniale, la ville de Ziguinchor, polarise toute la Casamance naturelle. Elle dépend administrativement de la capitale de l'AOF⁴¹. Toutefois, elle fait preuve d'autonomie dans son fonctionnement, au moins au plan économique. Elle est directement reliée à la métropole par voie fluviomaritime. La question de l'enclavement n'est alors posée avec une acuité aussi grande qu'aujourd'hui.

Avec l'indépendance, la situation de la ville de Ziguinchor évolue. Elle demeure le principal pôle régional en Casamance mais perd sa relation directe avec l'extérieur, avec la France et

⁴¹ Saint Louis de 1895 à 1902 et Dakar de 1902 à 1960.

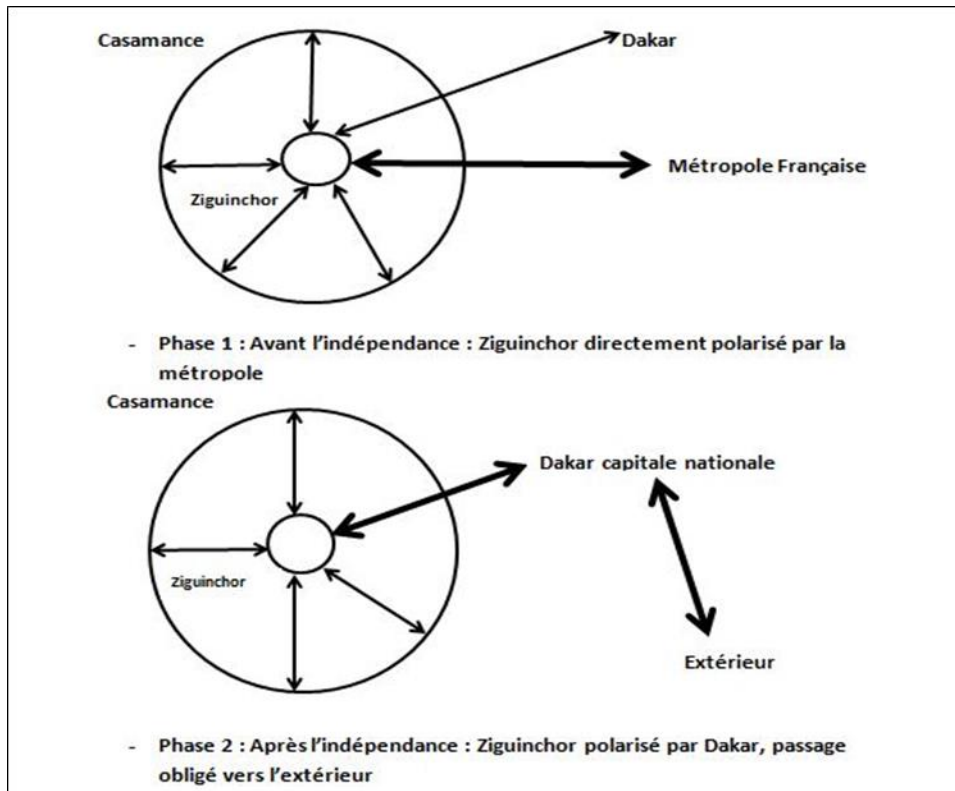
son autonomie par rapport à Dakar, la capitale nationale du Sénégal. Celle-ci se positionne comme le principal pôle national et devient le point de départ et d'aboutissement des principaux axes de communication qui se mettent en place au Sénégal. Dans un objectif d'intégration nationale et de sujétion à l'autorité centrale, les réseaux et liens de Ziguinchor sont réorientés vers Dakar. Ziguinchor perd alors sa position de pôle principal des liaisons de la Casamance avec l'extérieur. « *Désormais, les communications commerciales se font presque exclusivement avec Dakar qui sert d'intermédiaire entre la région de Casamance et les pays extérieurs, principalement la France qui contrôle encore l'essentiel du marché sénégalais* » (Trincaz 1984, page 94).

Cette nouvelle situation de la ville de Ziguinchor montre un renforcement des transports terrestres, particulièrement routier, au détriment du transport fluviomaritime dans sa vie de relations. Elle pose véritablement le problème de son enclavement dans la mesure où les réseaux de communication la reliant à Dakar sont très insuffisants pour son ouverture nationale et internationale. La nouvelle clef proposée pour l'ouverture, la vie de relations, se révèle peu efficace. La redéfinition de polarité participe ainsi à l'enclavement (Figure 9).

Ce point de vue, admirablement développé par Trincaz⁴² semble remonter aux origines politico-administratives et technico-infrastructurelles de l'enclavement, dans un contexte où, les transports terrestres sont marqués par une domination exclusive du transport routier.

⁴² Op. Cit.

- **Figure 9 : Indépendance du Sénégal et redéfinition de polarité dans les relations de Ziguinchor**



Adaptée de Trincaz 1984

III.1.2. Un monopole du transport routier

Le Sénégal dispose de quatre modes de transport : routier, aérien, fluviomaritime et ferroviaire même si ce dernier est aujourd'hui réduit à sa plus simple expression⁴³. Ses transports terrestres sont routier et ferroviaire. Toutefois, la ville de Ziguinchor, à l'image de la région naturelle de Casamance, n'a jamais connu de transport ferroviaire.

La Casamance est la seule région naturelle du Sénégal dans cette situation (Figure 10). Pourtant, elle participait à la production arachidière qui commandait le réseau ferroviaire, surtout à l'époque coloniale. Nos entretiens avec des autorités administratives révèlent que le chemin de fer, malgré tous les discours étatiques, n'est pas encore une piste sérieuse dans la réflexion pour le désenclavement de Ziguinchor et sa région. Dans tous les cas, les conditions

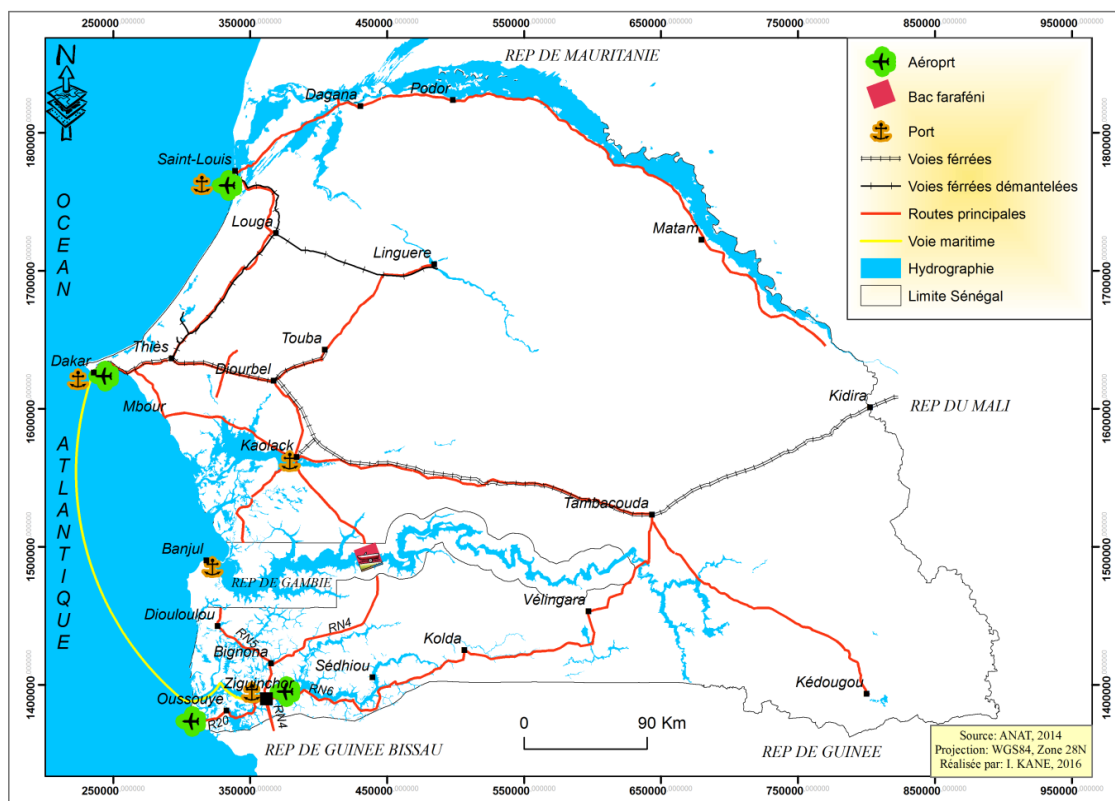
⁴³ Le réseau ferroviaire du Sénégal est long de 1086 Km dont 934 Km de voies principales et 152 Km de voies secondaires. Elle n'a connu aucune extension depuis 1968. Au contraire, elle a considérablement décliné surtout depuis la privatisation de la SNCF en 2003. Aujourd'hui, elle n'est réellement rentable que sur l'axe Dakar-Kidira prolongé jusqu'à Bamako puis Koulikoro au Mali et sur le tronçon Dakar-Rufisque avec le Petit Train de Banlieue. Les autres lignes sont généralement exploitées par des sociétés à titre privé pour leur approvisionnement en intrants ou l'évacuation de leur production.

naturelles y sont très contraignantes pour la pose du réseau ferroviaire et globalement des réseaux de transport terrestre.

Ziguinchor, à l'image du reste du Sénégal, est très dépendante du transport routier qui y est le seul mode de transport terrestre. Au Sénégal le réseau routier assure plus de 90 % des besoins de déplacements des personnes et des biens. Dans la région de Ziguinchor, le réseau routier assure plus de 90 % des flux (Dieng 2008). Pour la ville, nos enquêtes et simulations permettent de dire qu'on n'est pas loin de ce niveau (au moins 88 %).

Finalement la route est le moyen de transport le plus utilisé à Ziguinchor. Malheureusement, le transport routier, par ses innombrables contraintes, est le moyen de transport le plus problématique au Sénégal et pour la desserte de Ziguinchor.

- **Figure 10** : Carte du réseau des transports du Sénégal



III.2. Le transport routier, mode de transport le plus problématique

Dans la desserte de Ziguinchor, le transport routier est celui qui connaît le plus de problèmes. Seul mode de transport informel, il dispose de tarifs en apparence abordables, mais cachant des dépenses réellement imprévisibles sans parler du jeu de corruption et des formalités enclavent qui s'y développent. La construction, la réhabilitation et l'entretien du réseau routier, constituent un véritable défi dans un contexte de grande vétusté du parc automobile.

L'Analyse des problèmes du transport routier est alors structurée en deux parties. La première aborde le caractère informel, les tarifs en apparence faibles cachant des dépenses réellement imprévisibles et le jeu de corruption et des formalités enclavant sur la route. La deuxième analyse les difficultés à construire, à réhabiliter et à entretenir le réseau routier et la grande vétusté des véhicules.

III.2.1. Le transport routier : entre l'informel, les dépenses imprévisibles et le jeu de corruption et les formalités administratives enclavant

- Le seul moyen de transport informel

Le transport routier souffre de son caractère informel. Beaucoup de ses acteurs ignorent la législation. Ils ont un niveau d'étude très faible. Cette situation favorise une certaine inorganisation et instabilité car les groupes ont tendance à imposer leurs intérêts comme la règle. La toute-puissance des « *coxeurs*⁴⁴ » est très révélatrice de cet état de fait.

Finalement les attitudes, les tarifs et la situation globale sont imprévisibles dans ce secteur qui manque énormément de visibilité. L'Etat rencontre alors beaucoup de difficultés à maîtriser et à organiser ce secteur libéralisé, d'autant plus que les nombreux syndicats s'y livrent une guerre de positionnement se manifestant parfois par des grèves. Certaines populations en arrivent à penser que les transporteurs, les chauffeurs, bref les acteurs du transport routier les prennent en otages.

Toutefois, nous devons préciser que des transporteurs de ce secteur ont osé franchir le pas pour intégrer le secteur formel. Cependant, Ces grands transporteurs demeurent très minoritaires. La grande masse des petits transporteurs demeure dans l'informel. Par contre, les transports aérien et fluvio-maritime, très névralgiques, stratégiques et vulnérables, sont aujourd'hui sous haute surveillance étatique. Ils sont presque totalement formels.

- Des tarifs en apparence abordables mais des dépenses réellement imprévisibles

Les tarifs du transport routier sont de prime abord abordables pour le transport des passagers. Sur l'axe Dakar-Ziguinchor par la transgambienne, ils sont au maximum de 9 500 F CFA (Figure 15). Cependant, il est réellement impossible de prévoir à l'avance tous les frais que ce trajet peut occasionner. Le fret, à négocier séparément, n'est pas fixe et n'admet aucune franchise. Il est au minimum de 500 F CFA pour les bagages les plus petits. Dans certaines

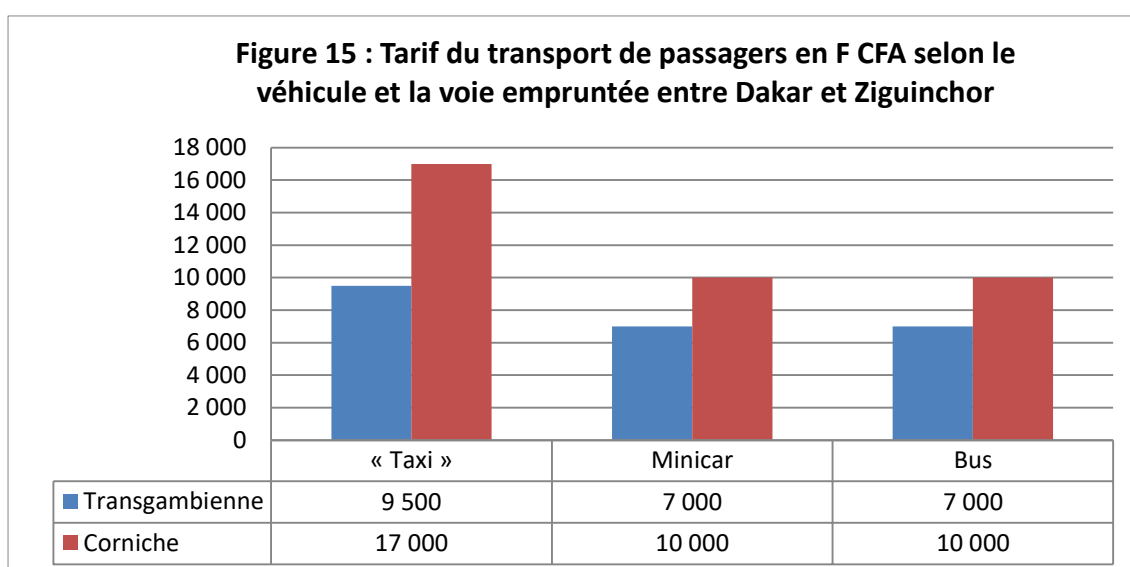
⁴⁴ Intermédiaires dans le secteur du transport routier. A l'origine rabatteurs de clients, ils s'occupent aujourd'hui du chargement des voitures dans les garages. Ils récupèrent l'argent des usagers qu'ils reversent aux chauffeurs moyennant une commission. Réellement, leur rôle est devenu plus important. Ils semblent s'ériger en maîtres des garages sans disposer de voitures.

situations, il peut éгалer voire dépasser le tarif passager. Il devient alors le fret le plus cher des modes de transport.

Le trajet peut aussi être effectué en plusieurs étapes. Cela revient plus cher même si la durée est en général plus courte. Le tarif global peut atteindre voire dépasser 12 000 F CFA, sans parler des problèmes à respecter l'idéal consistant à voyager sans bagages.

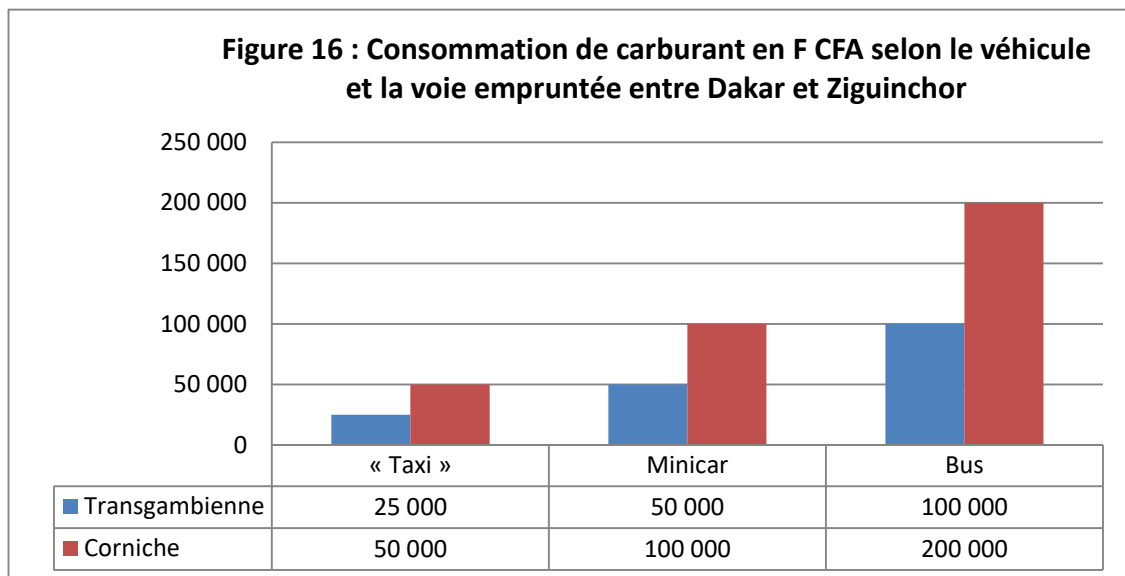
Sur l'axe Ziguinchor-Dakar par la corniche, les tarifs sont pour le moins assez élevés. Ils vont de 10 000 F CFA à 17 000 F CFA (Figure 15) sans parler des bagages soumis aux mêmes conditions qu'au niveau de la transgambienne. Ces tarifs s'expliquent par les dépenses supplémentaires, notamment en carburant, occasionnées par la longueur du trajet (Figure 16). Pour beaucoup de passagers, elles sont uniquement supportées par eux car les chauffeurs et transporteurs ne sont nullement solidaires dans ce qui semble être un sacrifice pour une cause nationale. Par contre pour les chauffeurs et transporteurs, ces tarifs sont le fruit de leur compréhension. Pour eux, le trajet faisant pratiquement le double du passage par la Gambie, les tarifs devraient être multipliés par deux sur cette voie. Effectivement, les tarifs sont les mêmes pour les axes Dakar-Tamba et Tamba-Ziguinchor. Ils sont de 9 500 F CFA pour les « taxis » et 7 000 F CFA pour les minicar et bus.

Dans tous les cas, les difficultés à trouver un véhicule lors des grands évènements⁴⁵ peuvent provoquer une flambée des tarifs. Sur la transgambienne, ceux-ci peuvent officieusement passer du simple au double.



Source : I. Kane, enquête auprès des chauffeurs, septembre 2015.

⁴⁵ Tabaski, Korité, Gamou, Magal de Touba, pèlerinage de Popenguine, etc.



Source : I. Kane, enquête auprès des chauffeurs, septembre 2015.

- Un jeu de corruption et des formalités administratives enclavant

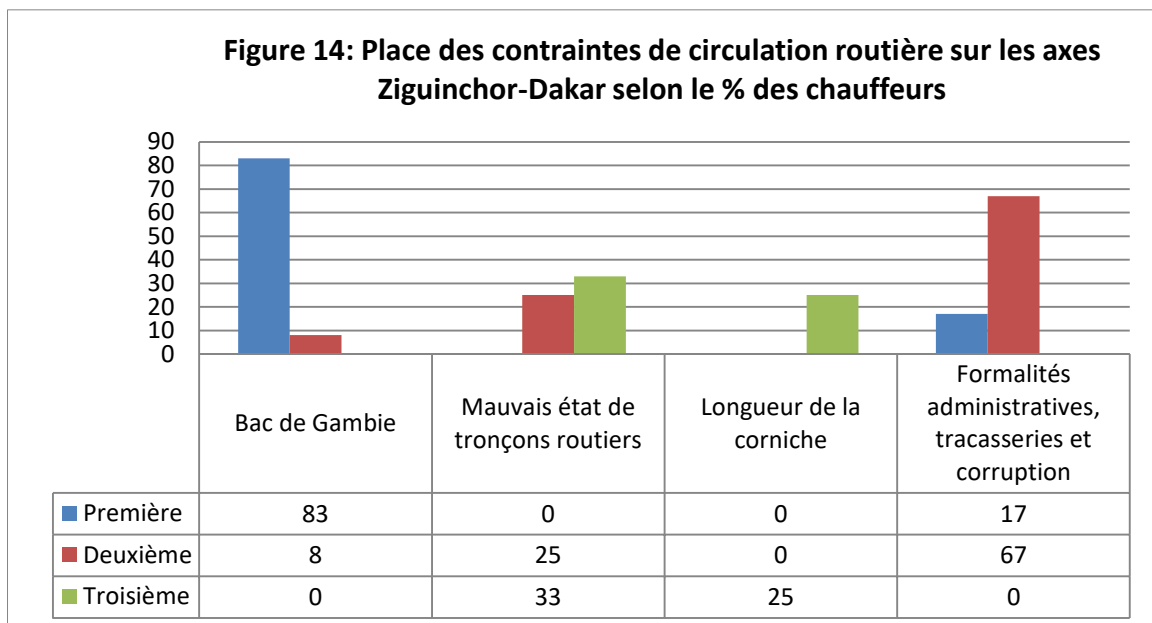
Debrie et Steck⁴⁶ parlent de la corruption comme un grand producteur d'enclavement dans la mesure où elle est révélatrice d'un système où le jeu des acteurs multiplie la distance et rend la circulation, notamment routière, très contraignante. Pour eux, plusieurs acteurs privés et publics font ce système. Toutefois, ils reconnaissent le rôle principal de l'agent étatique dans ce jeu de corruption. « Si différents acteurs s'insèrent dans ce jeu de corruption, du douanier au commerçant en passant par le transitaire, l'agent étatique semble jouir d'une place privilégiée. La circulation est un des terrains majeurs de son action. Cet agent, apparemment peu contrôlable, est alors multiplicateur de distances » (Debrie & Steck 2001, page 33). La corruption se développe alors au niveau national et international. Cependant, ses manifestations sont plus remarquées par l'acteur international traversant une frontière, notamment africaine.

Les difficultés des conducteurs à être à jour par rapport aux normes de transport, les poussent à privilégier le compromis avec l'agent étatique chargé du contrôle. Les chauffeurs enquêtés reconnaissent la corruption mais semblent s'y résigner. En réalité, aussi paradoxal que cela puisse paraître, ils semblent en faire une norme, voire la souhaiter. La probabilité est alors forte de trouver un interlocuteur intéressé du côté de l'agent étatique chargé du contrôle. Celui-ci, « mal rémunéré », peut profiter de sa position pour, impunément, accumuler des

⁴⁶ Dans leur article publié en 2001 dans « *L'espace géographique* », ces géographes analysent de façon admirable le jeu des acteurs favorisant la corruption dans la circulation en Afrique de l'Ouest. Ainsi, ils démontrent en quoi la corruption rend compte ici d'un système très complexe.

richesses. La circulation, particulièrement routière, est l'un des terrains les plus lucratifs pour cette entreprise.

La multiplication des formalités administratives y couvre souvent des pratiques corruptives qui, pour les responsables, sont le seul moyen de réaliser des gains de temps et ainsi raccourcir les distances. Réellement, la multiplication des arrêts, le caractère quasi officiel des postes officiels et la massification de ces pratiques rendent la circulation très contraignante et multiplient la distance. Ce système de discontinuités est alors producteur d'enclavement. 67 % des Chauffeurs enquêtés placent les formalités administratives, les tracasseries et la corruption en deuxième position des contraintes. 17 % les placent même en première place d'autant plus qu'elles peuvent provoquer une majoration des dépenses et tarifs (Figure 14).



Source : I. Kane, enquête auprès des chauffeurs, septembre 2015.

Emprunter une route vers Ziguinchor, c'est alors passer une multitude de postes officiels et officieux. Sur l'axe Bissau-Ziguinchor, nos interlocuteurs de la gare routière de Ziguinchor ont recensé environ 12 postes officiels et deux ponts à péage en Guinée-Bissau. Les seuls paiements officiels portant sur ces derniers sont globalement de 1000 F CFA. Toutefois, des postes de paiements officieux existeraient même sur le boulevard des 54 m. Selon les chauffeurs, cela leur accorde un « sauf-conduit ».

Sur l'axe Dakar-Ziguinchor par la transgambienne, les 13 postes officiels recensés par les chauffeurs occasionnent globalement 1250 F CFA de dépenses pour les « taxi » et 2250 F

CFA pour les minicars et bus⁴⁷, en sus des tarifs du bac qui sont de 5 100 F pour les « taxis », 8 100 F pour les minicars et 12 100 F pour les bus. Toutefois, il arriverait que des chauffeurs procèdent à des paiements officieux pour diligenter la traversée de la Gambie.

Pour passer rapidement au bac, des chauffeurs de véhicules de transport de marchandises pourraient officieusement payer 10 000 à 50 000 F CFA. Cela serait pratiquement devenu obligatoire, « officiel ». La corruption serait ainsi plus importante du côté des véhicules de transport de marchandises. Ceux-ci passent à peu près par les mêmes postes que les véhicules de transport de passagers, mais avec des dépenses officielles plus importantes⁴⁸ et surtout des dépenses officieuses. Ces chauffeurs pourraient prendre le risque mesuré de payer moins sans se voir délivrer une quittance, car cela serait accepté par le système.

Au total, les formalités administratives et dépenses officielles pour traverser la Gambie peuvent atteindre, voire dépasser, 67 600 F CFA pour les véhicules de transport de marchandises. Avec la corruption, elles pourraient être fortement majorées ou minorées. La principale contrainte est l'imprévisibilité des dépenses. En sus de ces dépenses existent des frais à payer au pont bascule pour la traversée par le bac des véhicules⁴⁹.

Sur l'axe Dakar-Ziguinchor par la corniche, la seule utilisée pendant la crise sénégalogambienne, les postes de contrôle auraient augmenté de façon exponentielle pendant cette période. Selon des chauffeurs, on pouvait compter jusqu'à 25 postes occasionnant des dépenses supplémentaires atteignant facilement 25 000 F CFA.

⁴⁷ Ces dépenses se répartissent ainsi pour les « taxi » : 250 F pour la feuille de route et 500 F CFA pour son visa par la douane sénégalaise à Sénoba et 300 F CFA et 200 F CFA pour les visas de la douane et de la police gambiennes à Soma. Pour les minicars et bus, à l'exception de la feuille de route, les dépenses sont majorées pour atteindre 1000 F CFA avec la douane sénégalaise et deux fois 500 F CFA pour la douane et la police gambiennes.

⁴⁸ Officiellement, ils achètent une feuille de route à 600 F CFA à la frontière au Sénégal et passent à la douane sénégalaise pour une quittance à 5000 F CFA. Ils traversent alors la frontière pour payer en deux étapes, à la douane gambienne, à Farafenni et Soma 6 000 F CFA pour les marchandises escortées (ciment, riz, farine) et 8 000 F pour les autres marchandises. Pour rentrer au Sénégal, ils montrent seulement la quittance de la douane sénégalaise datant de moins de 24 heures. Au-delà de ce délai, le paiement d'une autre quittance est nécessaire.

Toutefois, les paiements à la douane ont été ramenés à 400 000 F CFA par la Gambie du 11 février au 24 mai 2016. Cette hausse unilatérale et exponentielle avait abouti à la fermeture des frontières et à une crise sénégalogambienne. Depuis, le statu quo est revenu.

⁴⁹ Le paiement est d'environ 1000 F CFA par tonne. Un poids total de 50 tonnes est autorisé (15 tonnes pour le véhicule et 35 tonnes pour le chargement). Au-delà, le surplus est à négocier. Toutefois, les Gambiens veulent imposer une taxation du surplus à 5000 F CFA par tonne. La longueur du véhicule fait aussi l'objet d'un paiement : 15 mètres à 3 000 F CFA, 16 mètres à 4 000 F CFA.

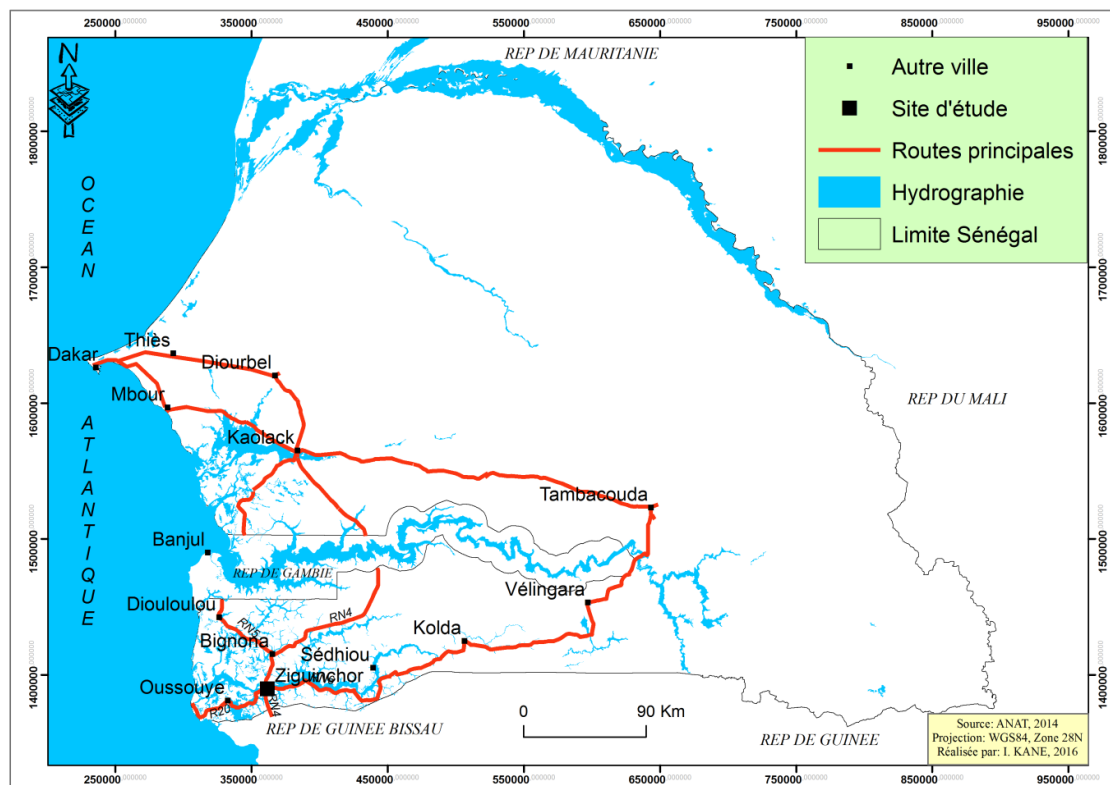
III.2.2. La construction, la réhabilitation et l'entretien du réseau routier : un véritable défi dans un contexte de grande vétusté du parc automobile

- **La construction, la réhabilitation et l'entretien du réseau routier : un véritable défi**

La desserte routière de la ville de Ziguinchor en partance de Dakar se fait par le Nord et l'Est. Par le Nord, l'axe Dakar-Farafenni-Ziguinchor est finalisé par la Route Nationale 4 alors que l'axe Dakar-Banjul, prolongé par la Route Nationale 5, rejoint à Bignona la Route Nationale 4. Celle-ci est alors réellement le seul moyen d'entrer par le Nord dans la ville de Ziguinchor. Par l'Est, on passe par la voie de contournement ou « corniche ». C'est l'axe Dakar-Tamba-Kolda-Ziguinchor, finalisé par la Route Nationale 6.

L'entrée à Ziguinchor par voie routière peut aussi se faire par le Sud même si les localités de départ ne sont pas Dakar. La Route Nationale 4 permet de joindre Ziguinchor en partant de Mpack, à la frontière avec la Guinée-Bissau. Cette route traversant trois pays de la CEDEAO est internationale. Quant à la Route Régionale 20, elle relie Cap-Skiring à Ziguinchor en passant par Oussouye (Figure 11).

- **Figure 11 : Carte des principaux axes routiers desservant Ziguinchor**



Quel que soit l'axe et le sens empruntés pour joindre Ziguinchor, on traverse forcément des cours d'eau qui, en hivernage, peuvent parfois rendre la route impraticable⁵⁰. Plusieurs cours d'eau, dont au minimum trois grands, sont traversés pour joindre Dakar à Ziguinchor. De même, la jonction de Ziguinchor à d'autres localités, notamment des grandes villes impose le passage de cours d'eau.

Plusieurs ouvrages d'art sont alors nécessaires pour la continuité du réseau routier desservant la ville de Ziguinchor, particulièrement à l'échelle régionale (Photo 3). Le département de Ziguinchor est ainsi celui qui compte le plus grand nombre de ponts dans sa région, 15 sur 37⁵¹ soit 41 %. Toutes les voies d'entrée de Ziguinchor passent par des ponts : Tobor, Emile Badiane, Niaguis, Niambalang, etc., sans compter les autres ouvrages d'art comme les tunnels. La traversée de huit ponts est nécessaire pour joindre Cap Skirring à Ziguinchor.

- **Photo 3 : Des ponts sur les routes menant à la ville de Ziguinchor**



Source : I. Kane 2015

Les conditions naturelles exigent des routes de qualité supérieure, plus d'ouvrages d'art et des frais de réhabilitation et d'entretien théoriquement plus élevés. La construction, la réhabilitation et l'entretien du réseau routier desservant la ville de Ziguinchor, reviennent

⁵⁰ Dans le Département de Nioro du Rip, les bras du Baobolong, au plus fort de la crue, rendent la circulation routière très contraignante. Des automobilistes préfèrent alors opérer une déviation à Fatick ou Kaolack et passer par Banjul au lieu de continuer jusqu'à Farafenni.

⁵¹ Dieng(2008) rapporte les statistiques du ministère du transport terrestre et de l'équipement.

alors plus chers que partout ailleurs au Sénégal, d'autant plus que les matériaux utilisés proviennent presque exclusivement du Nord : de Dakar et Thiès. Le montant total des besoins en infrastructures routières de la région de Ziguinchor sur la période 2011-2017 est estimé à 307,25 milliards F CFA. Les réhabilitations des ponts Emile Badiane et Katakalousse ont respectivement coûtées 13 et 2,33 milliards F CFA alors que le second pont de Ziguinchor devrait nécessiter 35 milliards F CFA⁵². Le réseau routier desservant Ziguinchor était alors jusqu'à une date récente très défectueux.

Toutefois, un important programme de réhabilitation du réseau routier sénégalais est en cours. L'axe Dakar-Fatick-Kaolack-Tamba-Ziguinchor est réhabilité à 90 % environ. Seules une trentaine de Km entre Fatick et Kaolack et une quarantaine de Km entre Dinguiraye et Keur Ayib sur la RN 4 et une vingtaine de Km entre Kounkané et Vélingara sur la RN 6, soit 10 % de la voie de contournement et le pont de Niaguis, restent à livrer.

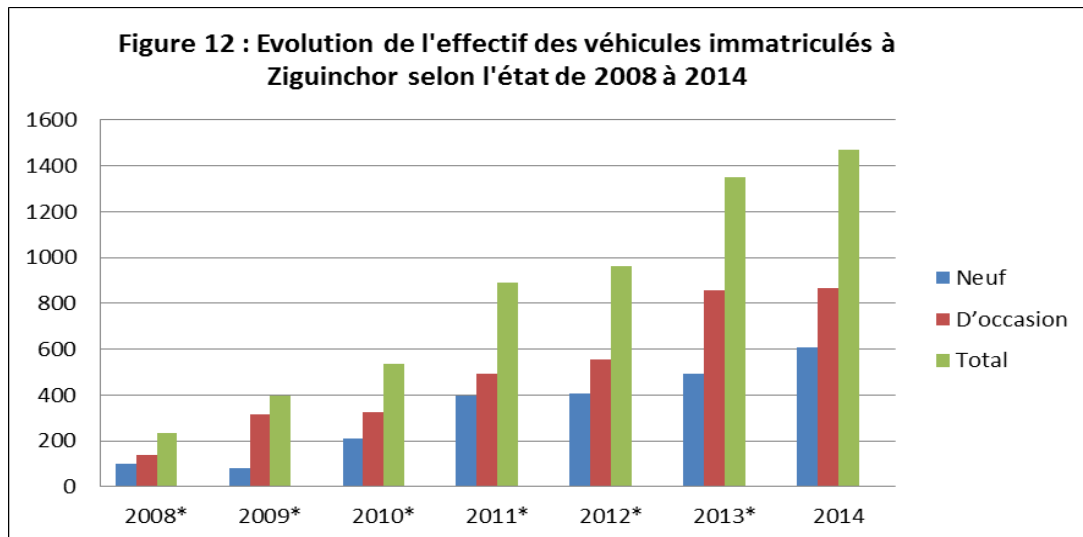
- **Un parc automobile très vétuste**

Les véhicules desservant la localité de Ziguinchor voient leur état se dégrader rapidement, d'autant plus qu'ils sont en grande proportion d'occasion et que la loi sur l'importation de ce type de véhicules est très stricte au Sénégal⁵³. En 2014, sur les 1472 immatriculations ou mutations de véhicules à Ziguinchor, 866 étaient d'occasion, soit 59 %. Entre 2008 et 2014, 835 véhicules en moyenne par année ont été immatriculés à Ziguinchor, 328 pour les véhicules neufs et 507 pour les véhicules d'occasion (Figure 12). Ce nombre moyen de véhicules immatriculés par année montre la faiblesse des immatriculations dans la région de Ziguinchor qui, détient alors 1,9 % seulement du parc automobile sénégalais en 2013⁵⁴.

⁵² Ces données, fournies par le Directeur Régional de la zone Sud de l'AGEROUTE, sont tirées du compte rendu du CRD sur les projets d'infrastructures routières et le désenclavement dans la région de Ziguinchor du 07 juillet 2015.

⁵³ Malgré le relèvement de 5 ans à 8 ans, la loi sur l'âge des véhicules d'occasion admis à l'importation demeure encore très contraignante. Avant 2000, il n'existait pratiquement aucune limitation.

⁵⁴ Données de la Direction des Transports Terrestres rapportées par l'ANSD dans la SES du Sénégal 2013.



Source : Division Régionale Des Transports Routiers de Ziguinchor (*ANSD/SRSD Ziguinchor : S E S régionale - 2013)

Le parc automobile de la région de Ziguinchor est ainsi le plus vieux du Sénégal (Dieng 2008). Son âge moyen est de 20 ans⁵⁵. Cette vieillesse est corroborée par nos observations sur le terrain et enquêtes auprès des acteurs du transport de Ziguinchor. Ces derniers qualifient sans aucune hésitation l'état du parc de mauvais. Selon le RCT/Ziguinchor (Secteur poids lourds), les 140 véhicules de son parc de Casamance sont à 71 % âgés de 25 ans et plus (Figure 13). L'autre structure de transport, l'UPT/Z, déclare être à peu près dans la même situation avec des véhicules âgés de 30 à 35 ans⁵⁶, mis à part le parc de leurs deux plus grands membres⁵⁷. La vieillesse du parc de poids lourds s'accompagne de la faiblesse de son renouvellement. En 2014, les véhicules utilitaires lourds⁵⁸, malgré une progression de 12 %, ne représentaient que 29 % des nouvelles immatriculations contre 60 % aux particuliers.

Toutefois, les tricycles sont nouvellement apparus dans le paysage ziguinchorois pour servir au transport communal de marchandises. Seulement, ils ne représentent qu'environ 1 % des véhicules immatriculés à Ziguinchor en 2014. Heureusement, l'acheminement des marchandises vers Ziguinchor est aussi réalisé par des véhicules immatriculés ailleurs. Cependant, ils ne sont pas toujours dans un meilleur état. Selon la CNETM, 71 % du parc des

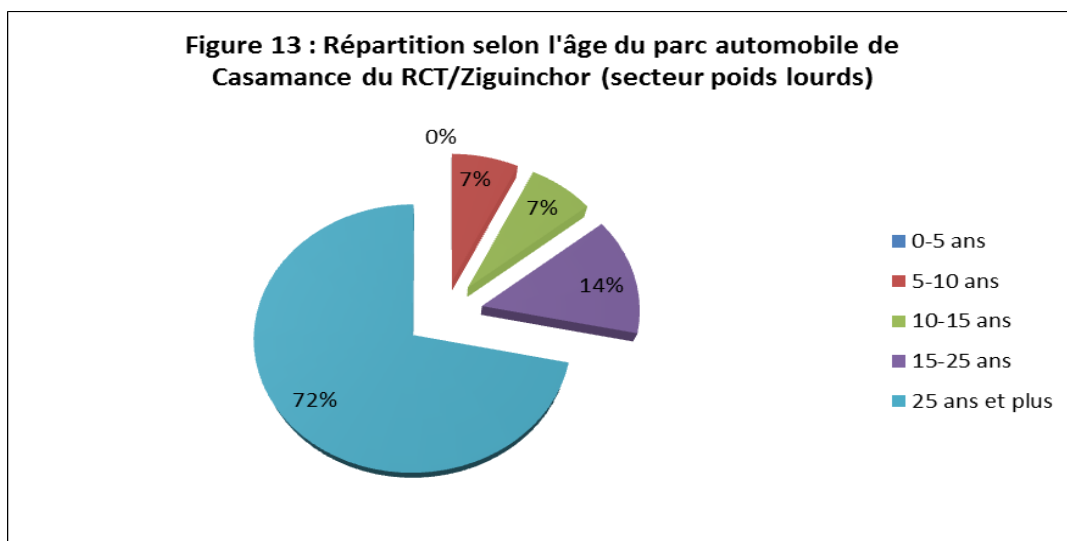
⁵⁵ Dieng (2008) rapporte des informations de la direction de l'équipement.

⁵⁶ Ces chiffres sont à prendre avec précaution car ils cachent certains enjeux.

⁵⁷ Au moins 70 véhicules dans un état satisfaisant.

⁵⁸ Camionnettes, Camions, Semi-remorques et Remorques.

gros porteurs du Sénégal estimé à 41 000 véhicules, ont plus de 20 ans d'âge. Les autorités étatiques ont alors annoncé un ambitieux programme de renouvellement des gros porteurs⁵⁹.



Source : I. Kane, enquête auprès du RCT/Ziguinchor (secteur poids lourds)

Enfin, l'acuité des problèmes de desserte de Ziguinchor par les transports à partir de Dakar se renforce avec l'indépendance du Sénégal. Les impératifs nationaux entraînent une redéfinition de polarité dans la vie de relations de la ville. Le transport fluvio-maritime perd de son importance au profit du transport routier. Seul mode de transport terrestre, le transport routier est le plus problématique du Sénégal. L'informel, l'imprévisibilité des dépenses, le jeu de corruption et les formalités administratives, le défi des infrastructures et la grande vétusté du parc automobile en sont les contraintes. Ces insuffisances des transports terrestres les rendent déficients pour la desserte de Ziguinchor par les transports à partir de Dakar. Des alternatives sont alors offertes par les transports fluvio-maritime et aérien.

⁵⁹ Ce programme de 6 ans a été annoncé par le Président Sall dans son discours du 06 février 2016, lors de la remise symbolique d'un premier lot de 73 gros porteurs d'une capacité de 60 tonnes. 3000 véhicules d'un montant de 250 milliards de francs CFA sont concernés par la première phase de l'opération, avec une phase pilote de deux fois 800 gros porteurs. Ce projet mobilisant la CNETM et la société marocaine « Riad Motors », bénéficie de l'appui financier de la BNDE avec la garantie de l'Etat du Sénégal.

CHAPITRE IV : DES TRANSPORTS FLUVIOMARITIME ET AERIEN ENCORE INCAPABLES DE RELEVER LE DEFI DE LA DESSERTE DE ZIGUINCHOR

L'importance des problèmes du transport routier offre de grandes possibilités aux autres modes de transport. La ville de Ziguinchor s'est alors très tôt dotée d'infrastructures de transport fluviomaritime et aérien pour relever le défi de sa desserte. Seulement, d'innombrables contraintes empêchent encore ces modes de transport de jouer pleinement le rôle qui leur est dévolu. Les infrastructures demeurent encore de taille très modeste et les transports fluviomaritime et aérien sont tellement chers qu'ils connaissent des problèmes de viabilité.

Ce chapitre comporte alors deux parties. La première porte sur l'ancienneté et la taille encore très modeste des infrastructures alors que la seconde analyse les problèmes de viabilité des transports fluviomaritime et aérien.

IV.1. Des infrastructures anciennes mais de taille encore très modeste

Les infrastructures portuaires et aéroportuaires sont mises en place dans les années 1930 et 1940. Toutefois, elles demeurent de taille très modeste malgré leur ancienneté.

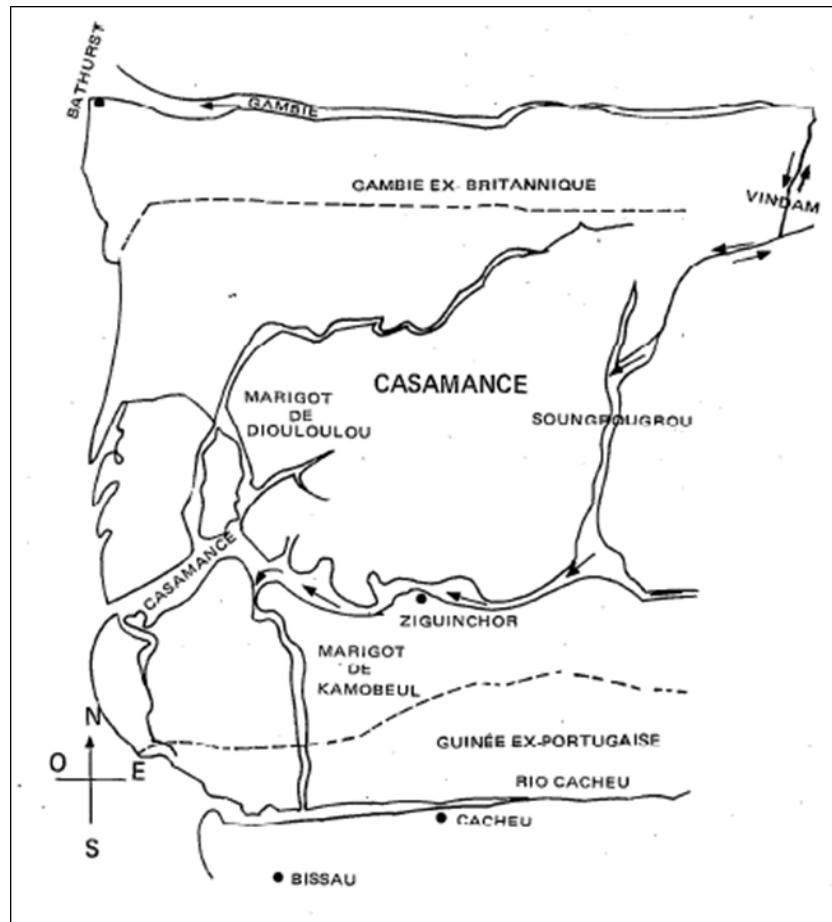
IV.1.1. Des infrastructures anciennes

La ville de Ziguinchor dispose d'un port depuis 1937⁶⁰. D'ailleurs, la localité avait été choisie comme poste fortifié portugais à cause de sa position de carrefour sur les voies d'eau entre la Gambie et Cacheu (Figure 17). Cette situation explique pendant longtemps la faiblesse du réseau routier interne. Les échanges entre Ziguinchor et la métropole se faisaient surtout par voie fluviomaritime (Trincaz, op. cit.). Le port entame alors sa modernisation en 1955. Quant à l'aéroport, construit dès 1949, il subit en 2007 sa dernière modernisation faisant passer sa piste de 1800 m à 2000 m.

Ces infrastructures, très tôt mis en place et régulièrement modernisées, positionnent aujourd'hui, par leur trafic, la ville de Ziguinchor au deuxième rang national derrière Dakar. Toutefois, elles demeurent de taille encore très modeste.

⁶⁰ CCIAZ (2010) Historique de la Chambre de Commerce d'Industrie et d'Agriculture de Ziguinchor.

- **Figure 17** : Poste de Ziguinchor, carrefour sur les voies navigables entre la Gambie et Cacheu



Trincaz 1984

IV.1.2. Des infrastructures de taille encore très modeste

Les infrastructures portuaire et aéroportuaire de Ziguinchor, secondaires, sont pratiquement concernées que par le trafic national. Elles arrivent alors très loin derrière Dakar. Le port de Ziguinchor a un trafic de 166 navires, 90 504 passagers et 63 362 tonnes en 2013 contre 2 745 navires et 12,2 millions de tonnes à Dakar. Quant à l'aéroport de Ziguinchor, son trafic est de 1 563 aéronefs, 39 783 passagers et 594 tonnes en 2013 contre 32 680 aéronefs, 1 875 218 passagers et 27 428 tonnes pour Dakar (ANSD, SES 2013). Il ne couvre qu'une superficie de 110 ha contre 800 ha pour Léopold Sédar Senghor et 4 100 ha pour Blaise Diagne.

Le port et l'aéroport de Ziguinchor sont visiblement de taille encore très modeste. Ils sont grandement handicapés par leur site ou situation géographique rendant très hypothétiques leurs perspectives de développement.

Le port, fluvio-maritime, connaît de grandes difficultés pour la navigation nocturne et pour accueillir les navires à grand tirant d'eau. Le Sénégal, dans le cadre de sa réhabilitation et de son extension, a ainsi signé une convention d'une vingtaine de milliards de francs CFA avec le royaume des Pays Bas le 8 juin 2015. Ce projet de développement du port de Ziguinchor (Orio-Pdpz) comporte plusieurs volets : dragage et balisage du fleuve Casamance de l'embouchure au port de Ziguinchor, construction d'une zone d'hydrocarbure de 16 000 m² et d'un nouveau port de pêche à Boudody.

Toutefois, le dragage, finalisé en 2016, a des résultats très controversés. Théoriquement, elle ne porte que sur une profondeur de 7,5 m, ce qui demeure encore relativement faible en comparaison au port en eau profonde de Dakar où la profondeur est comprise entre 8,5 et 11 m. D'ailleurs la modernisation assez récente du Terminal à Conteneurs de Dakar permet d'accueillir des navires d'un tirant d'eau de plus de 13 m. Des voix commencent alors à s'élever pour préconiser la réalisation d'un port maritime en eau profonde à Kafountine. Le dragage ne peut être une solution définitive dans la mesure où l'ensablement du fleuve Casamance est continu.

Quant à l'aéroport de Ziguinchor, il est aujourd'hui situé au cœur des habitations, dans le Sud de la ville où ses réserves foncières sont actuellement très convoitées (Photo 4). Sa piste demeure alors relativement courte malgré son allongement. De même, son parking est non seulement étroit, mais a aussi tendance à s'affaisser sous les lourdes charges. Ces contraintes l'empêchent alors d'accueillir les gros porteurs et de faire valoir les économies d'échelle pour la compétitivité de la destination. Au contraire l'aéroport est desservi par des aéronefs dont le poids varie entre 2 tonnes et 17 tonnes pour une capacité de 4 à 50 places.

Les autorités étatiques ont alors manifesté le désir d'agrandir l'aéroport pour le rendre véritablement international. Malheureusement, les populations riveraines se sont opposées à ce projet qui pose un problème d'espace et de sécurité. Des voix s'élèvent alors depuis 1993 pour sa délocalisation à Tobor où une superficie de 200 ha est prévue à cet effet dans la forêt.

- **Photo 4 : Aéroport de Ziguinchor au cœur des habitations**



Google earth 25-02-216

IV.2. Des problèmes de viabilité

Les transports fluviomaritime et aérien, malgré les avantages qu'ils offrent, sont tellement chers qu'ils connaissent des problèmes de viabilité.

IV.2.1. Du transport fluviomaritime

Le cabotage national portant sur les marchandises est essentiellement assurée par des navires affrétés par la Société Maritime de l'Atlantique (SOMAT) et ceux du Consortium Sénégalais d'Activités Maritimes (COSAMA). Pour la première structure, le fret varie entre 9 000 F et 12 000 F CFA la tonne. Pour la deuxième, sont appliquées deux catégories de fret : 15 F à 20 F CFA par kg, soit 15 000 F à 20 000 F CFA la tonne pour les commerçants et 50 F à 100 F CFA par kg au-delà des 20 kg de franchise, soit 50 000 F à 100 000 F CFA la tonne pour les passagers, selon les marchandises.

Concernant le transport des passagers, il est exclusivement assuré par le COSAMA via trois navires : Aline Sitoé Diatta mis en service en 2008 et Aguène et Diambogne en circulation depuis 2015. Ces trois navires commercialisent une classe économique à 5000 F CFA. Aline dispose aussi de trois types de cabines : à 8 passagers au tarif de 12 500 F, à 4 passagers au tarif de 24 500 F et à 2 passagers au tarif de 26 500 F CFA. Quant aux autres navires, ils ne disposent que de deux cabines chacun : une à 4 passagers et une à 2 passagers aux mêmes

tarifs que ceux du Aline Sitoé Diatta. En réalité, ces deux cabines ne sont pas prises en charge dans la commercialisation. Le Chef de gare et responsable du COSAMA dit clairement que ces navires ne disposent pas de cabines.

L'analyse du fret montre à première vue la compétitivité du transport maritime. Toutefois, plusieurs éléments sont perçus comme des contraintes par les usagers les plus vulnérables. Les petits commerçants, très informels, peinent à emprunter les navires du COSAMA où leur fret exige la détention de papiers comme le registre de commerce jugé hors de prix⁶¹. Toutefois, ils peuvent voyager comme simples passagers. Malheureusement, le fret appliqué à cette catégorie est prohibitif. Ils regrettent alors « le Diola » qui disposait d'un tarif très économique de 3 500 F CFA et était moins regardant pour les formalités administratives. Quant aux commerçants les moins vulnérables, ils déplorent les ruptures de charge qui majorent le fret et les délais déjà longs⁶². Le transport souvent réalisé en vrac constitue une limite au multimodalisme devant limiter les temps de transbordement.

La situation est plus difficile pour le transport de passagers. Au-delà du tarif économique, les tarifs ne sont pas réellement abordables même pour la classe moyenne. Très proches du salaire minimum, ils sont tous supérieurs à ce que propose le transport routier et parfois de loin. Pourtant, la situation pouvait être pire sans les efforts extraordinaires de l'Etat.

En effet, même si le COSAMA est une société de droit privé sénégalais, il s'est vu assigner par l'Etat la mission de service public⁶³ de transport maritime de passagers et de marchandises sur la ligne Dakar-Ziguinchor, pour une durée de 20 ans. Il œuvre ainsi au désenclavement de la Casamance dans le cadre de la continuité territoriale. Le COSAMA a alors bénéficié d'une subvention de 1 780 611 516 F CFA, soit 31 513 F CFA par passager transporté, au moins pendant sa première année d'exercice. Cette subvention, supérieure au revenu de l'exploitation commerciale de la ligne qui faisait 1 159 165 453 F CFA, existait déjà avec « le Willis »⁶⁴ (Nguessan, 2009).

⁶¹ Pourtant il ne coûte que 17 000 F aux personnes physiques et 32 000 F CFA aux personnes morales.

⁶² Le trajet Dakar-Ziguinchor est bouclé en 14 heures voire 17 heures même après dragage pour une distance de 324 km.

⁶³ Le 02 janvier 2008, l'Etat sénégalais a signé deux instruments avec le COSAMA : une convention de concession des droits de gestion et d'exploitation de la ligne maritime Dakar-Ziguinchor, et un contrat d'exploitation du navire « Aline Sitoé Diatta ».

⁶⁴ L'Etat avait signé une convention d'exploitation de 25 ans de la ligne Dakar-Ziguinchor avec une co-entreprise majoritairement formée par la Compagnie Maritime de Navigation (COMANAV) et la SOMAT. De 2005 à 2008, la co-entreprise a assuré la liaison avec un navire de location : le « Willis ». La location de 72 millions F CFA par mois obligeait l'Etat à verser une subvention d'environ 1,2 milliards de F CFA par an.

Avec « Aline Sitoé Diatta », l'Etat s'est engagé à maintenir la subvention de la ligne qui serait structurellement déficitaire. Une compensation financière devait être accordée au COSAMA sur la base de certains critères : des tarifs de transport fixé par l'Etat, du taux moyen de places offertes, du nombre minimum de rotations et des recettes générées par l'exploitation. Un comité de suivi de la concession a été mis en place par arrêté n° 4552 du 26 mai 2008 du Ministre des transports maritimes. Son objectif était, au besoin, de rechercher des solutions pour de meilleures conditions d'exécution de la concession.

La question est de savoir si les conditions d'exploitation ont aujourd'hui changé car elles sont insoutenables pour les finances publiques du Sénégal. De toute façon se pose le problème de viabilité de la desserte fluvio-maritime Dakar-Ziguinchor. Même si nos enquêtes n'ont permis de lever le voile sur l'actualité des subventions, l'extension par l'Etat du tarif économique au « Aline Sitoé Diatta » montre clairement ses possibilités d'intervention sur cette desserte. Dans l'hypothèse d'une poursuite des subventions de cette envergure, il serait extrêmement compliqué de trouver les moyens de renforcer le nombre de navires sur la ligne et de baisser les tarifs pour les rendre plus compétitifs. Ce serait très dommage car ce mode de transport semble le meilleur pour le désenclavement de Ziguinchor. En attendant, les navires assurant la desserte régulière peinent à survivre.

Après le lointain « Wolof », le « Diola » a assuré la liaison maritime Dakar-Ziguinchor de 1991 à son naufrage dans la nuit du 26 septembre 2002⁶⁵. Ce traumatisme n'a jamais pu être effacé par les autres navires qui vont succéder au « Diola ». Après trois ans, le « Willis » s'est mis à l'eau pour assurer la desserte de 2005 à 2008. De cette date à 2015 la liaison est régulièrement assurée uniquement par « Aline Sitoé Diatta ». Ce navire est depuis associé à deux autres : Aguène et Diambogne. Toutefois, de 1998 à 2000, le « Kassoumay », affrété par le privé Diatta Tours, assurait aussi cette liaison en 6 heures avec escale en Gambie.

La crise casamançaise et l'importance des taxes et impôts auraient entraîné son arrêt. La redevance appliquée par la chambre de commerce pour le séjour à quai varie de 50 000 F à 60 000 F CFA par jour et par navire. Pour les Navires du COSAMA, un régime particulier de 30 000 F CFA est pratiqué. Leurs passagers payent chacun une taxe de 250 F CFA. Il existe aussi beaucoup d'autres taxes momentanément suspendues ou en vigueur (Cf. Annexes).

⁶⁵ Ce naufrage a emporté avec lui plus de 1863 passagers. Certains avancent même le chiffre de 2000 victimes pour un navire qui ne devait en transporter que 550. C'est la plus Grande catastrophe maritime de l'histoire.

IV.2.2. Du transport aérien

Le transport aérien est le mode le plus rapide pour joindre Dakar à Ziguinchor. 45 minutes seulement suffisent. Toutefois, il est aussi le mode le plus cher. Les tarifs passagers vont de 65 000 F CFA à 69 500 F CFA pour l'aller simple et de 101 500 F CFA à 115 000 F CFA pour l'aller-retour. Toutefois, ils peuvent atteindre 141 500 F CFA pour l'aller-retour selon les options. Concernant le fret, il est étroitement lié au trafic des passagers dont les bagages sont pratiquement les seuls transportés. Au-delà des 20 kg de franchise, le passager doit payer 1000 F CFA le kg, ce qui équivaldrait à 1 000 000 F CFA la tonne. En principe, le fret devrait être inférieur, mais encore exorbitant. On comprend alors aisément que l'avion soit réservé à une élite dans un pays comme le Sénégal où le salaire minimum mensuel est inférieur à 37 000 F CFA, et une région comme Ziguinchor.

Beaucoup d'acteurs, au-delà de l'absence de libéralisation totale du secteur, incriminent l'importance des taxes aéroportuaires dont le cumul peut atteindre 50 % du tarif, notamment sur les vols internationaux (Ba, 2013). A Ziguinchor, 12 % du tarif selon nos enquêtes et simulations vont aux taxes. Beaucoup de compagnies aériennes peinent à s'acquitter de ces redevances dont le total annuel versé à l'aéroport a dépassé 90 millions en 2011⁶⁶. Elles ont d'importants problèmes rendant souvent leur vie éphémère.

La desserte commerciale de la ligne Dakar-Ziguinchor et les compagnies qui l'assurent ont ainsi des problèmes de viabilité. Air Sénégal, la plus durable, a disparu en 2000 après 30 ans d'existence. Air Sénégal international qui lui avait succédé en 2001 a cessé de fonctionner en 2009, après 8 ans de vie seulement. Sa remplaçante Sénégal Airlines, créée en 2009 et mise en service en 2010, a été déclarée en faillite en 2016, après une vie très courte de 6 ans. Elle cumulait des pertes d'au moins 65 milliards de F CFA. Des compagnies privées ont aussi desservi cette ligne. C'est le cas de la défunte Sunu Air créée en 2003 et de Transair créée en 2010. Cette dernière est aujourd'hui la seule à desservir Ziguinchor en attendant que la remplaçante de Sénégal Airlines, Air Sénégal S.A., créée en 2016, entre en service.

Au terme de ce chapitre, nous retenons que les transports fluvio-maritime et aérien devaient aider à relever le défi de la desserte de Ziguinchor. Par l'ancienneté de leurs infrastructures et leur trafic, ils positionnent la ville de Ziguinchor au deuxième rang national, mais loin derrière Dakar. Seulement, ses infrastructures, handicapées par leur position, demeurent de

⁶⁶ Les redevances sont essentiellement payées par les compagnies commerciales représentant 83 % des mouvements d'aéronefs, 93 % du trafic passagers et 100 % du fret.

taille très modeste. Les transports fluvio-maritime et aérien, trop chers, connaissent alors des problèmes de viabilité.

Toutes ces contraintes notées dans les transports terrestres, fluvio-maritime et aérien aboutissent à des flux de véhicules encore faibles entre Dakar et Ziguinchor.

CHAPITRE V : DES FLUX DE VEHICULES ENCORE FAIBLES

L'importance des contraintes dans les transports terrestres, fluviomaritime et aérien se traduit par des flux de véhicules encore faibles dans la desserte de Ziguinchor par les transports à partir de Dakar. Cette faiblesse est notée aussi bien dans les transports terrestres, notamment routier que dans les transports fluviomaritime et aérien.

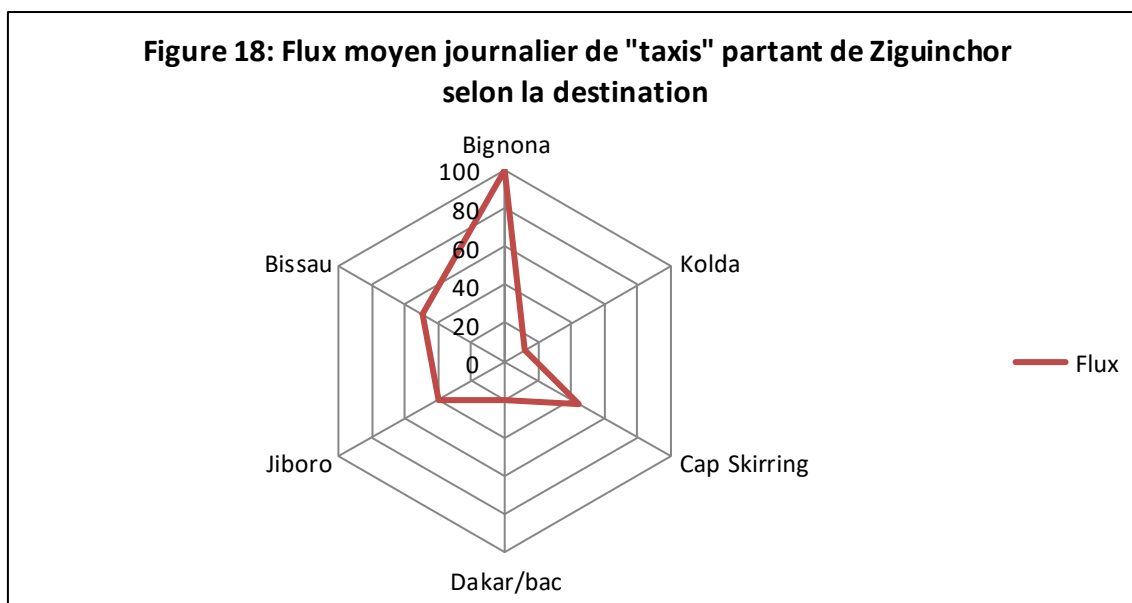
Ce chapitre comporte alors deux parties : la faiblesse des flux dans le transport routier et la faiblesse des flux dans les transports fluviomaritime et aérien.

V.1. Dans le transport routier

Selon les responsables de la gare routière plusieurs localités sont régulièrement desservies à partir de Ziguinchor : régions de Ziguinchor, de Sédhiou et de Kolda, villes de Tamba, Thiès, Mbour et Touba, capitales nationales comme Dakar au Sénégal, Banjul en Gambie et Bissau en Guinée-Bissau, etc. Des localités comme St-Louis et Louga sont occasionnellement desservies lors des grands événements ou sur location.

Au total 300 à 400 véhicules partent de la gare routière de Ziguinchor par jour. Ce flux est de façon écrasante dominé par les « taxis » car les départs sont de 0 à 15 pour les minicars et de 0 à 1 pour les bus selon la destination et la période. Certaines destinations ne possèdent même pas de bus ou sont uniquement desservies par les « Taxis ». Ceux-ci représentent alors au minimum 85 % du flux de véhicules. Notre analyse des flux dans le transport routier porte ainsi sur eux.

Concernant la destination Dakar qui est au centre de notre travail, le flux est relativement faible (Figure 18). Deux éléments expliquent cette situation. Premièrement, le flux partant de Ziguinchor n'est pas autonome. Approvisionné par Dakar, il dépend des départs de cette ville et des difficultés rencontrées en cours de route, notamment en Gambie. Epuisés par le trajet, des chauffeurs préfèrent parfois desservir Bignona ou Kolda, le temps de se reposer.



Source : I. Kane, enquête auprès des responsables de la gare routière, septembre 2015.

Deuxièmement, les contraintes de la Gambie font qu'au-delà d'une certaine heure, les « taxis » hésitent à sortir de Ziguinchor pour Dakar. Ils risquent de passer la nuit en Gambie d'autant plus que, depuis le putsch manqué de 2014, les autorités y procèdent à une fermeture des frontières dès 19 heures à Keur Ali.

Il devient alors très difficile, à partir de 14 heures, de trouver à Ziguinchor un « taxi » pour rejoindre Dakar alors que ceux-ci sont disponibles jusqu'à 18 heures pour Jiboro et 21 heures pour Bignona. Ces trajets, plus courts, ne souffrent pas des interminables formalités administratives de la transgambienne. 2 à 5 jours sont alors nécessaires pour un aller-retour sur l'axe Dakar-Ziguinchor alors que sur certaines destinations, on peut espérer réaliser un aller-retour voire plus par jour.

La longueur de la « corniche » fait que la situation est pire sur cette voie. Le flux y connaît une chute pour se retrouver entre 1 et 5 « taxis » et 1 minicar et 1 bus par jour. Un nombre limité de bus dessert aussi Dakar sans partir de la gare routière. Ce sont les « horaires ».

V.2. Dans les transports aérien et fluvio-maritime

La même situation est aussi connue dans les transports aérien et fluvio-maritime. Pour les transports aériens, deux vols réguliers au plus desservent quotidiennement Ziguinchor. Après le retrait de la licence de Sénégal Airlines, ils sont aujourd'hui assurés par Transair. Quand on sait que le marché ne se limite pas uniquement à Ziguinchor mais déborde sur la Guinée Bissau, on comprend alors les difficultés à trouver parfois le précieux sésame. Selon nos

interlocuteurs de l'aéroport, il arrive que des clients recherchent vainement le billet pendant une période pouvant aller jusqu'à trois jours. Dans tous les cas, l'avion ne semble pas toujours être une garantie pour les voyages d'urgence.

Ce n'est pas non plus le cas du bateau dans certaines conditions même si le nombre de rotations est passé de 2 à 4 par semaine. Pour des membres de la classe moyenne obligés d'être très regardants sur leurs dépenses, trouver un billet pour le bateau est parfois compliqué. Ils préfèrent souvent voyager dans les cabines à 8 qui sont trop sollicitées. Ils doivent procéder parfois à des réservations de plusieurs semaines. Dans des cas extrêmes, les réservations peuvent dépasser un mois. Les autres cabines sont très chères et très réduites en nombre. Trouver un billet en classe économique est alors moins compliqué. Toutefois, cela devient difficile dans certaines conditions, notamment au moment des périodes de grande affluence⁶⁷ ou des arrêts pour raisons techniques.

« Aline Sitoé Diatta » a ainsi assuré seul la liaison, pratiquement de fin août à fin septembre 2016, en raison de pannes des autres navires de transport de passagers. Les rotations, ramenées à trois, n'étaient possibles que par sa surutilisation. La vente des billets avait même été arrêtée le temps d'épuiser les réservations des navires à l'arrêt. Au retour des deux autres navires, « Aline Sitoé Diatta » a été mis au carénage. Autrement dit, la situation, si elle n'a pas empiré, ne s'est pas améliorée car la capacité du « Aline Sitoé Diatta » est plus importante pour le transport de passagers. Heureusement, la situation est revenue à la normale. Toutefois, ces difficultés sont récurrentes.

Finalement, les flux de véhicules entre Ziguinchor et Dakar demeurent faibles. Le maximum, enregistré pour les « taxis », est de 20 en moyenne par jour sur la transgambienne et de 5 au plus sur la corniche. Pour le transport aérien, Ziguinchor est desservi par deux vols quotidiens alors que pour le transport fluviomaritime, il enregistre 4 rotations par semaine. La demande reste alors en grande partie insatisfaite.

Au terme de la deuxième partie, nous retenons que la desserte de Ziguinchor par les transports à partir de Dakar subit une multitude de contraintes. La redéfinition de polarité opérée depuis l'indépendance a rendu plus évidents les problèmes de desserte de Ziguinchor. Elle a renforcé la dépendance à un transport routier trop problématique pour assurer convenablement la desserte de Ziguinchor. Ce mode de transport souffre de l'informel, l'imprévisibilité des dépenses, la corruption, les innombrables formalités administratives, les problèmes de

⁶⁷ Grandes fêtes, début et fin des vacances, etc.

construction, de réhabilitation et d'entretien du réseau et d'une grande vétusté des véhicules. En l'absence de transport ferroviaire, les transports fluviomaritime et aérien sont la seule alternative. Malheureusement, ceux-ci sont aussi assaillis par des contraintes comme la taille très modeste des infrastructures et la cherté posant le problème de leur viabilité. Ils demeurent incapables de répondre à toutes les attentes placées en eux pour une bonne desserte de Ziguinchor. Les flux de véhicules entre Dakar et Ziguinchor sont alors encore faibles. Toutes ces insuffisances de l'offre de transport en qualité et en en quantité, rendent la desserte de Ziguinchor à partir de Dakar très problématique.

Visiblement, les deux premières parties révèlent un enclavement multidimensionnel de la ville de Ziguinchor. Les problèmes d'intégration sociale et politique se manifestent par un enclavement psycho-social et géopolitique. Celui-ci, combiné à des conditions technico-infrastructurelles défavorables, permet de comprendre les problèmes de desserte de Ziguinchor par les transports à partir de Dakar. Il en est d'ailleurs une contrainte majeure. L'enclavement de Ziguinchor est alors un facteur déterminant du niveau élevé des prix des produits importés dans la localité.

Troisième partie

L'enclavement, facteur déterminant du niveau élevé des prix des produits importés à Ziguinchor et les stratégies d'adaptation des populations locales

L'enclavement, par les problèmes d'accessibilité et de desserte, a un impact négatif sur les prix des produits importés à Ziguinchor. Il est un facteur déterminant de leur niveau élevé. Les populations locales mettent alors en pratique diverses stratégies d'adaptations.

Cette troisième partie comporte conséquemment deux chapitres. Le premier s'exerce à éclairer le caractère déterminant de l'enclavement sur les prix des produits importés. Le deuxième en fait de même pour les stratégies d'adaptations des populations locales.

CHAPITRE VI : L'ENCLAVEMENT, FACTEUR DETERMINANT DU NIVEAU ELEVE DES PRIX DES PRODUITS IMPORTES A ZIGUINCHOR

Eclairer le rôle de l'enclavement sur les prix des produits importés, impose une démarche à plusieurs temps. L'analyse du contexte commercial de Ziguinchor nous permettra de nous imprégner sommairement de la législation commerciale en vigueur au Sénégal et d'apprécier le jeu des acteurs. L'évaluation des prix nous amène à tracer le chemin des produits des lieux d'approvisionnement jusqu'à Ziguinchor. La structure des prix est alors le résultat de toute cette démarche. Elle permet de connaître les comportements des commerçants et de mesurer l'impact de l'enclavement sur les prix.

VI.1. Le contexte commercial de Ziguinchor : des conceptions différentes de la liberté des prix

VI.1.1. Un régime de liberté aménagée des prix

Le Sénégal a amorcé une libéralisation de son économie depuis 1994. Dans ce cadre, la loi 94-63 du 22 août 1994 sur les prix, la concurrence et le contentieux économique, a consacré le principe de la liberté des prix. Cependant, pour des raisons particulières, des régimes d'exception sont aménagés.

- Le principe de la liberté

En principe, au Sénégal, les prix sont déterminés par le jeu entre l'offre et la demande, même si la spéculation peut entraîner une hausse artificielle des prix⁶⁸. Ce régime de liberté, n'est pas antinomique à la réglementation des prix dont toutes les dispositions demeurent applicables : publicité, facturation, etc.

Toutefois, lorsque le marché connaît des dysfonctionnements, la loi 94-63 prévoit en ses articles 42 et 43 une possibilité de retour à un régime d'administration des prix de certains produits et services.

- Les régimes d'administration

Au Sénégal, ces régimes d'exception concernent la fixation autoritaire et l'homologation. Ils portent généralement sur les prix des denrées et services de première nécessité disposant d'une faible élasticité⁶⁹. Les régimes d'administration visent la préservation du pouvoir d'achat des consommateurs. Ils ont pour base réglementaire le décret 95-77 du 20 janvier

⁶⁸ C'est souvent le cas au Sénégal à la veille des fêtes religieuses : Tabaski, Korité.

⁶⁹ La variation de leurs prix n'a pas un impact décisif sur la demande

1995 modifié, par l'article premier du décret 2006-1246, modifié également par le décret 2013-156 du 25 janvier 2013.

- **Le régime de la fixation autoritaire**

La fixation du prix se fait autoritairement et unilatéralement par décret présidentiel ou arrêté ministériel, après consultation du Conseil National de la Consommation. A cet effet, a été pris l'arrêté n° 006315/MCAI/DCI/DESCI du 17 juin 1997 portant création, organisation et fonctionnement des Conseil National et Régionaux de la Consommation⁷⁰.

Au Sénégal, la fixation autoritaire concerne des produits comme les hydrocarbures, le gaz butane, le riz brisé non parfumé, le sucre cristallisé, le lait en poudre d'origine végétale, l'huile en fut et en dosette, le pain et la farine et des services comme l'eau, l'électricité, le téléphone, les tarifs des hôpitaux et cliniques, les honoraires des médecins conventionnés et les tarifs des transports en commun de personnes.

- **Le régime de l'homologation**

L'homologation est le résultat d'un cadre de prix comportant la définition, le calcul et la justification de chacun des éléments du prix. Elle est constatée par une décision réglementaire de l'autorité compétente qui détermine ainsi le prix.

Au Sénégal, l'homologation porte sur les produits pharmaceutiques et les tarifs des auxiliaires de transport en commun et taxis.

VI.1.2. Un jeu des acteurs révélateur d'incompréhensions et d'un choc des intérêts

Le commerce dans la ville de Ziguinchor, comme partout ailleurs, concerne deux catégories d'acteurs : les acteurs publics et les acteurs privés.

- **Les acteurs publics**

Les acteurs publics sont de deux sortes : les acteurs administratifs et les acteurs politiques.

- **Les acteurs administratifs**

Ce sont des structures déconcentrées qui forment l'administration. Le Service Régional du Commerce et la Direction Régionale des Douanes du Sud interviennent directement dans le commerce.

⁷⁰ Ces cadres de concertation réunissent tous les acteurs de la vie économique : administration, opérateurs économiques et consommateurs. Leurs avis doivent favoriser des prix reflétant les réalités du terrain et des solutions aux problèmes de concurrence, de consommation et de prix

Le Service Régional du Commerce est un démembrement de la Direction du Commerce Intérieur du Ministère du Commerce, du Secteur Informel, de la Consommation, de la Promotion des Produits locaux et des PME. Il a pour mission de veiller à la régulation du marché par son approvisionnement correct et régulier, de lutter contre la pratique des prix illicites, la fraude et la contrefaçon, d'assurer la loyauté des transactions et d'encadrer et d'assister les PME. Son action a pour principale base juridique les lois 94-63 du 22 août 1994 et 66-48 du 27 mai 1966 et leurs décrets d'application. Cependant, il existe d'autres lois comme celle portant sur la métrologie. Ces textes, de portée générale, sont complétés par des décrets spécifiques portant sur la boulangerie, l'iodation du sel, etc.

La Division Régionale des Douanes est un démembrement de la Direction des Opérations Douanières de la Direction Générale des Douanes logée au Ministère de l'Economie, des Finances et du Plan. Sa mission consiste à assurer la surveillance du territoire douanier, lutter contre les importations frauduleuses, s'occuper de la liquidation des droits et taxes, du dédouanement, de la délivrance de documents douaniers comme la quittance, le passavant de circulation, la déclaration, etc. Elle se fonde sur la loi du 28 décembre 1987 portant code des douanes.

Les deux administrations se heurtent à beaucoup de contraintes dans l'accomplissement de leurs missions. Elles sont confrontées à un déficit de moyens humains et matériels et à un cadre physique et humain très contraignant pour leurs opérations de surveillance et très favorable à la corruption. Ces services collaborent alors avec les autres forces de défense et de sécurité pour une plus grande efficacité.

D'autres structures interviennent indirectement dans le commerce à Ziguinchor : Division Régionale des Transports Routiers, services sanitaires ou d'hygiène, service régional des impôts et domaines, trésorerie paierie régionale, etc. Ces deux derniers dépendent respectivement de la Direction Générale des Impôts et Domaines chargée de la détermination et de la liquidation fiscale, et de la Direction Générale de la Comptabilité Publique et du Trésor assurant le recouvrement. Les deux travaillent en collaboration avec les acteurs politiques.

- **Les acteurs politiques**

Ce sont les institutions décentralisées formant le pouvoir politique local. Dans la ville de Ziguinchor, elles sont incarnées par la commune et ses démembrements, particulièrement le Conseil communal. Cet exécutif local a en charge la création et la gestion des infrastructures

commerciales. Dans le cadre du recouvrement des impôts locaux, il travaille avec les structures régionales du Ministère des Finances et du Plan au sein de la Recette Perception Municipale⁷¹. Cette collaboration doit renforcer l'efficacité du recouvrement fiscal et de la gestion budgétaire communale.

Les acteurs publics ont en charge la conception et l'exécution des politiques publiques, de la législation et de la réglementation économiques. Ils rencontrent alors maintes réticences dans ce secteur très informel. Pour de nombreux acteurs privés, notamment commerçants et transporteurs, ils sont perçus comme des instruments de répression dont il faut s'affranchir ou qu'il faut neutraliser par tous les moyens, quand ils ne sont pas considérés, de façon caricaturale, comme inutiles ou prédateurs.

- **Les acteurs privés**

• **Les transporteurs**

Les transporteurs occupent une place déterminante en tant qu'auxiliaires commerciaux. Ils sont dans les transports fluvio-maritime, aérien et routier. Toutefois, le jeu des acteurs est surtout visible dans le transport routier où deux acteurs majeurs se livrent une lutte d'influence pour le transport des marchandises : le RCT/Z et l'UPT/Z.

Le Regroupement des Chauffeurs et Transporteurs de Ziguinchor (secteur poids lourd), créé en 2004, est membre de la section régionale du Syndicat des Transports Routiers et Collaborateurs affilié à la CNTS. Selon ses autorités, il compte 441 membres en Casamance et ailleurs, dominés par les Peuls et les Wolofs. Au maximum, 3 des Casamançais ne sont pas peuls. Son plus grand membre disposerait d'un parc d'une trentaine de véhicules.

La structure s'active dans le transport routier, secteur poids lourds à l'échelle nationale et sous régionale. Elle dispose d'un parc de plus de 200 véhicules, dont 5 au moins à son nom, répartis en deux types : les « vracs »⁷² d'une capacité de 35 à 40 tonnes et les porte-conteneurs d'une capacité de deux 20 pieds ou un 40 pieds⁷³.

⁷¹ Selon Badji (2009), ce service déconcentré de l'Etat, créé en 2004, est rattaché à la Trésorerie Paierie Régionale au niveau local. Il est chargé d'assurer le recouvrement des recettes et le paiement des dépenses pour le compte de la commune. Il est composé de fonctionnaires relevant du ministère de l'économie et des finances et d'agents communaux détachés pour appuyer l'action du receveur municipal.

⁷² Camions transportant des marchandises en vrac.

⁷³ Le conteneur est une charge unitaire utilisable par plusieurs modes de transport. Il existe en différentes tailles de 1,5 à 18 mètres. Le 20 pieds ou Equivalent Vingt Pied (EVP), taille de référence, mesure 6 mètres de long. Le 40 pieds mesurant 12 mètres est le plus répandu. Le conteneur offre des facilités de maniement, de transport, de transbordement et d'entreposage.

Cette structure dispose d'un siège fonctionnel, accessible et surtout de relations et d'un carnet d'adresse faisant sa puissance et son efficacité dans la défense des intérêts de ses membres. La structure attire alors malgré le versement d'une somme de 30 000 F CFA pour tout chargement à son garage. Des divergences portant sur les conditions de chargement ont conduit à la naissance de la deuxième structure.

L'Union des Professionnels du Transport de Ziguinchor est ainsi créée en fin 2011 par des dissidents du RCT/Z à la tête desquels un grand transporteur et commerçant de Ziguinchor. Elle est affiliée à la CNTS/FC et compterait 507 membres parmi lesquels, une très faible représentation des ethnies locales.

L'organisation demeure encore relativement faible malgré la présence en son sein du plus grand transporteur de Ziguinchor. Elle n'a aucun parc à son nom et beaucoup de ses membres, parmi lesquels son secrétaire administratif, n'ont pas de véhicules. Selon ce dernier, la structure n'est réellement dynamique que pendant la commercialisation des noix d'acajou. Pendant cette période, elle travaille avec des transporteurs venus d'ailleurs.

L'objectif de la structure, qui semble reposer sur la puissance de son plus influent membre, serait l'acquisition d'un financement pour un parc automobile de transport marchandises et passagers. Dans tous les cas, la structure ne dispose pas d'un siège fonctionnel. Nos deux entretiens, difficilement obtenus, ont eu lieu dans la rue ou au Lycée Djignabo de Ziguinchor. Le secrétaire à l'organisation m'avait alors promis en vain une liste des membres et de leur parc.

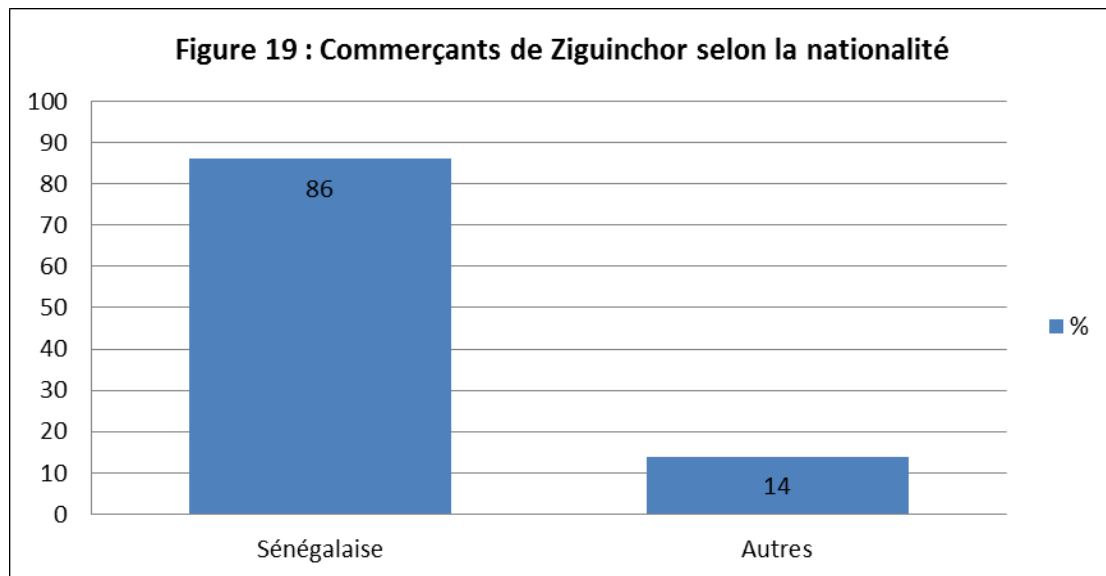
Les deux structures ont connu des différends qui ont atterri devant la justice. Selon l'UPT/Z, le RCT/Z, par son lobbying, avait poussé les autorités gambiennes à rendre très difficile l'accès à leur territoire de leurs membres participant au transport des noix d'acajou vers le port de Banjul. Selon elle, le RCT/Z refusait de partager ce transport. Toutefois, les deux structures reconnaissent une normalisation de leurs relations depuis 2013. La peur de l'impôt les pousse à tout faire pour ne pas livrer les bonnes informations sur leur parc. Ils procèdent souvent à une sous-évaluation. Ceci est déjà une des multiples stratégies mises en œuvre pour ne s'acquitter correctement des impôts et taxes. Un recoupement est alors toujours nécessaire pour des renseignements fiables.

Les transporteurs connaissent des divergences sur les tarifs avec les commerçants. Le RCT/Z se fonde sur le tarif pratiqué par l'Etat et la SONACOS pour proposer une tarification à la tonne-kilomètre de 50 F pour le Sénégal et 60 F CFA pour l'extérieur. Pour la structure, ces

tarifs ne sont pratiquement jamais respectés par les clients qui négocient souvent pour des tarifs inférieurs. En réalité, les tarifs actuels, généralement situés entre 37 F et 42 F, atteignent exceptionnellement 48 F la tonne-kilomètre contre 45 F sous le régime socialiste. Les transporteurs refusent alors catégoriquement d'être les boucs émissaires des prix élevés. Pour eux, ce sont plutôt les commerçants qui ont une attitude déloyale dans le jeu.

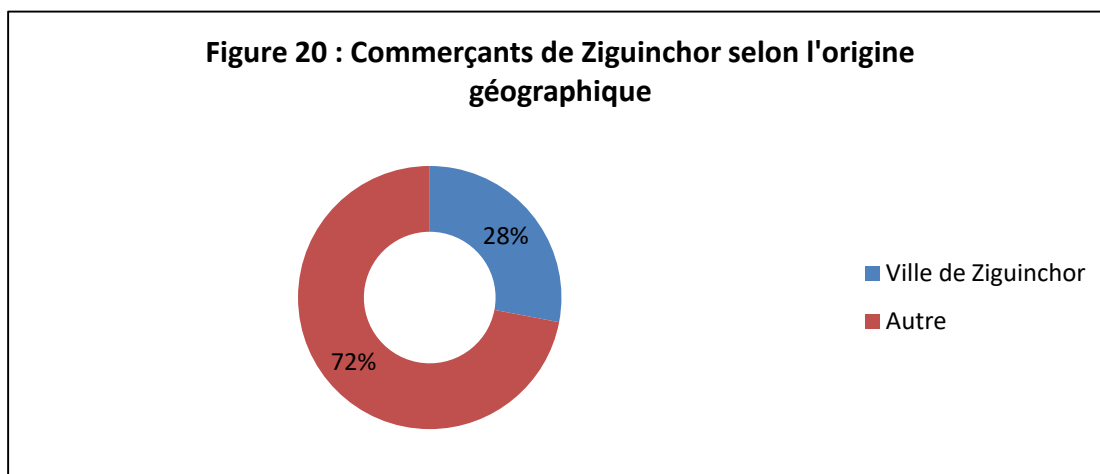
- **Les commerçants**

Les commerçants sont des acteurs principaux du système. Ils sont, à une majorité écrasante, de nationalité sénégalaise (Figure 19). Les autres nationalités représentées sont guinéenne ou mauritanienne. Les commerçants de nationalité guinéenne font 9 % contre 5 % pour ceux de nationalité mauritanienne.



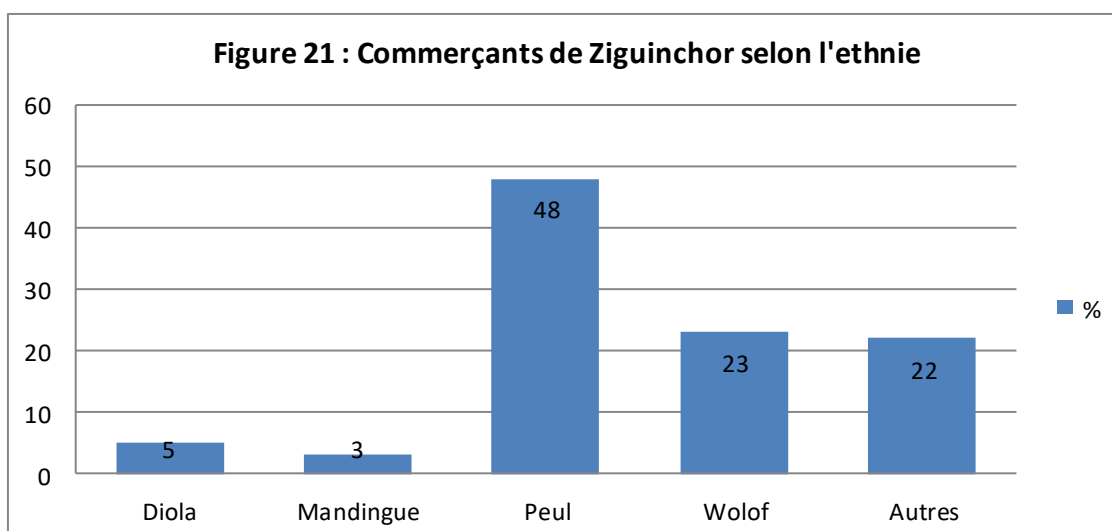
Source : I. Kane, enquête auprès des commerçants, septembre-octobre 2015.

Leur origine géographique montre que la ville de Ziguinchor est très minoritaire (Figure 20). Dans les autres domine la Guinée dont les originaires font 19 %. Cette place est intéressante dans la mesure où elle atteste de l'importance des naturalisations de ce groupe. Quant aux originaires des autres localités de la région de Ziguinchor, ils font 10 %. Les originaires du Sine-Saloum font 11 %. Concernant le reste, 6 % proviennent de Thiès, 5 % de Dakar, de Mauritanie et de Kolda, 3 % de Diourbel, de Mbour et 1 % de Louga, de Touba, de Matam et de Tamba.



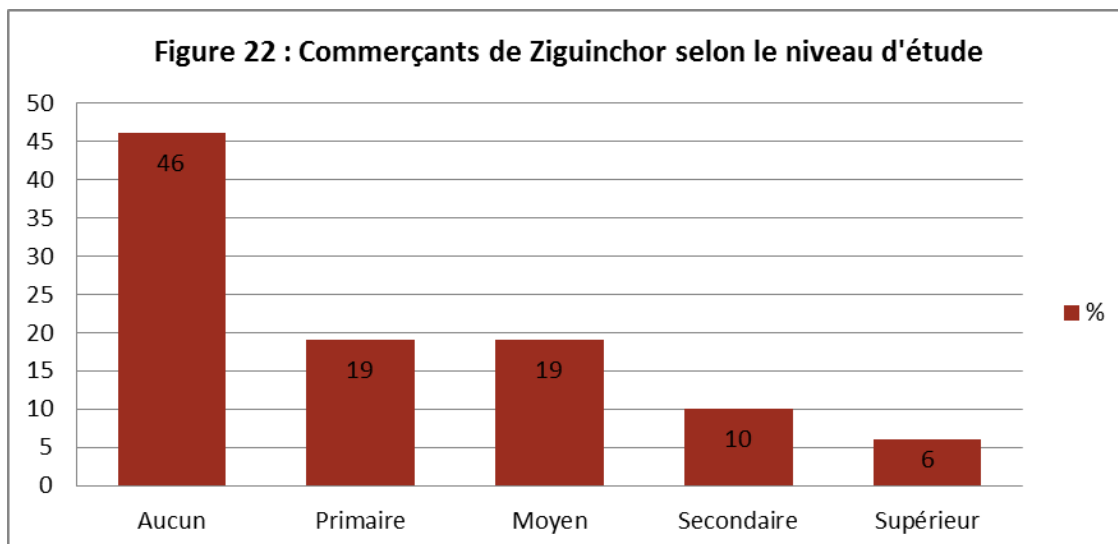
Source : I. Kane, enquête auprès des commerçants, septembre-octobre 2015.

La répartition ethnique des commerçants montre une nette domination des « allochtones » qui représentent 94 % contre 6 % pour les « autochtones ». Les Sérères font 13 %. Ils occupent alors la première place chez les autres et la troisième du total, après les Wolofs et surtout les Peuls dont la première position est sans conteste. Concernant les Diola, le déterminisme culturel semble jouer. 2 seulement, dont 1 dans le commerce des légumes, sont dans le commerce classique contre 2 dans les stations d'essence (Figure 21).



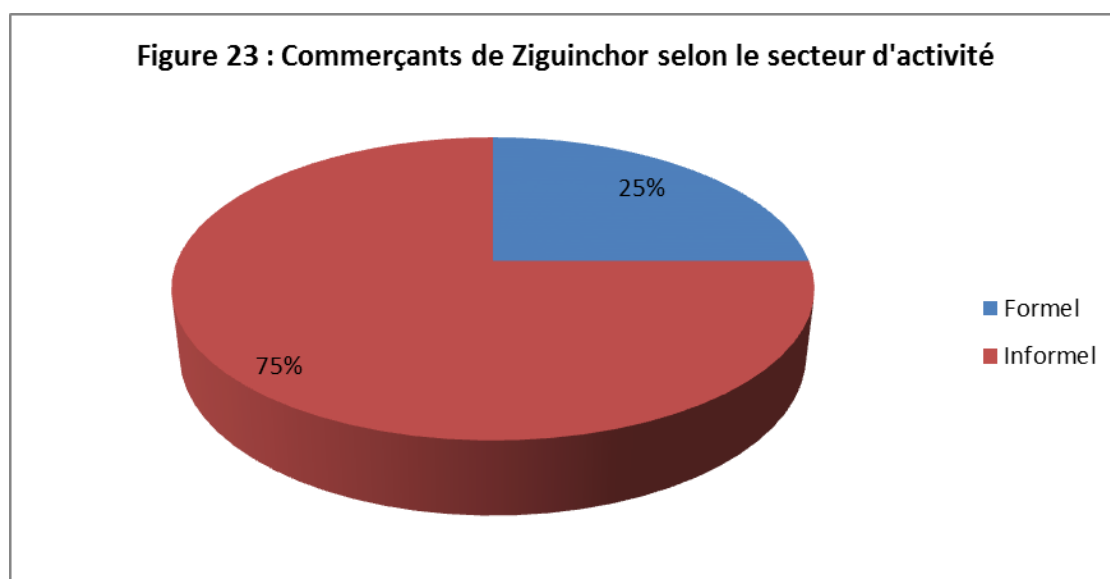
Source : I. Kane, enquête auprès des commerçants, septembre-octobre 2015.

Les commerçants de Ziguinchor disposent d'un niveau d'étude globalement faible. 84 % n'ont pas dépassé le cycle moyen contre 16 % (Figure 22). Lorsqu'on se réfère au niveau actuel dans l'éducation, on peut présumer que l'écrasante majorité ne dispose théoriquement pas du niveau intellectuel nécessaire pour comprendre les textes qui régissent le secteur.



Source : I. Kane, enquête auprès des commerçants, septembre-octobre 2015.

Le nombre de Zéro réponse portant sur le statut juridique de l'entreprise en est un indicateur. Cela est une caractéristique du secteur informel regroupant 75 % des commerçants contre 25 % au secteur formel (Figure 23).

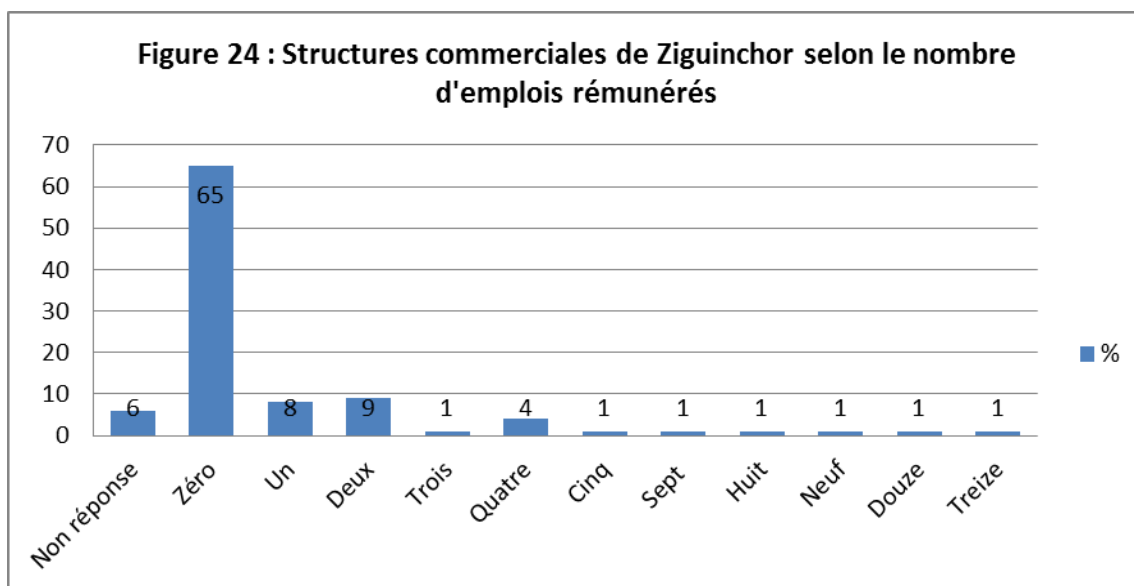


Source : I. Kane, enquête auprès des commerçants, septembre-octobre 2015.

Dans la réalité, deux indicateurs font penser que la formalisation devrait être inférieure à ce qui est déclaré. C'est le nombre d'emplois rémunérés des structures et la méconnaissance des critères ou textes qui font le formel.

Au-delà des 6 % de non réponse, 65 % des structures commerciales n'ont aucun emploi rémunéré et 86 % en ont au maximum 4. Les nombres les plus importants d'emplois rémunérés se retrouvent dans le secteur formel, dans les stations d'essence où ils vont de 5 à

13 (Figure 24). Beaucoup de commerçants pensent aussi que le Numéro d'Identification National des Entreprises et des Associations (NINEA)⁷⁴ ou, tout au plus le registre de commerce, suffisent pour la formalisation. Sur cette base, certains se déclarent formels, ignorant l'obligation d'une comptabilité dument tenue pour ce statut. Toutefois, le registre de commerce offre la possibilité de disposer d'autres documents commerciaux : carte de commerçant, carte d'import-export, etc.



Source : I. Kane, enquête auprès des commerçants, septembre-octobre 2015.

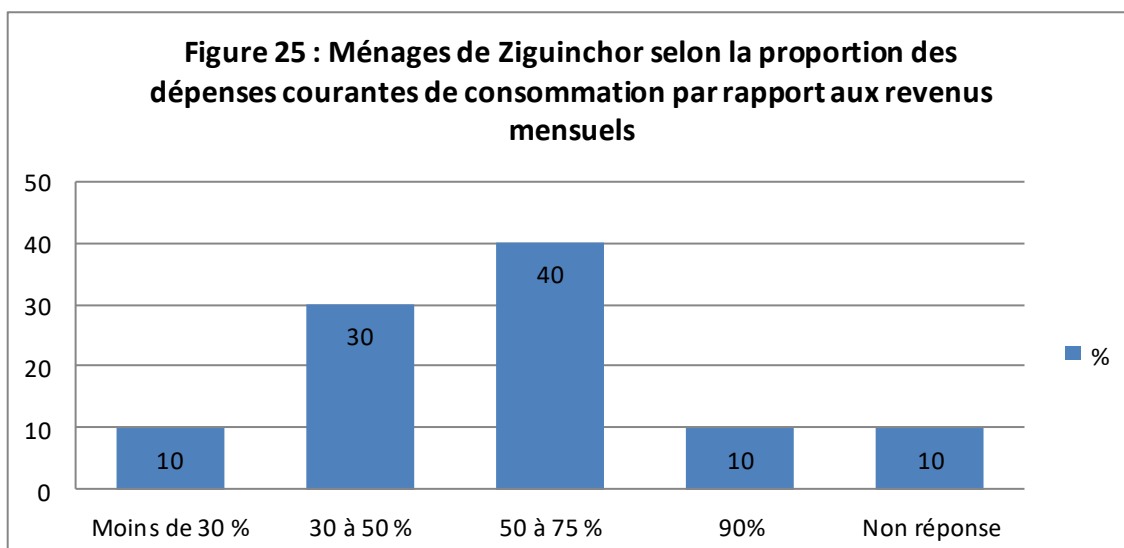
Toutes ces caractéristiques expliquent les réticences aux impôts et taxes et le non-respect de la législation commerciale pour certains. Les stratégies de contournement et les pratiques de prix illicites sont alors fréquentes. Pour certains commerçants, tous les moyens sont bons pour réduire les frais et renforcer la compétitivité et le profit. Ils ont ainsi parfois des différends avec les acteurs publics et les transporteurs ou font l'objet de critiques acerbes de la part des consommateurs.

- **Les consommateurs**

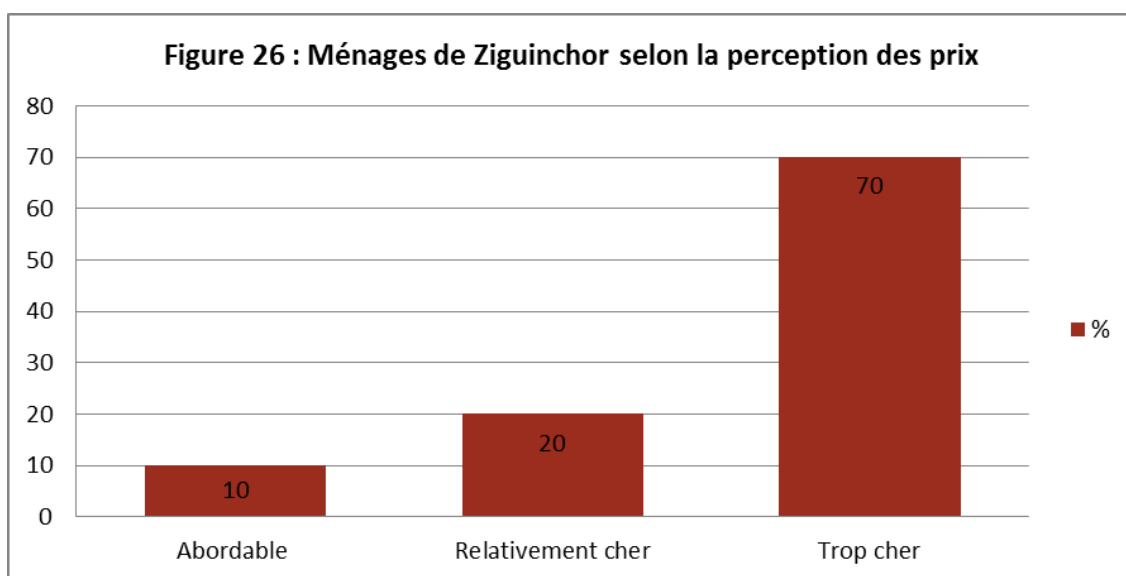
Ce sont essentiellement les populations de Ziguinchor organisées en ménages. Elles forment le marché de consommation et portent un regard appréciateur sur les prix. Elles sont alors des acteurs principaux du commerce à Ziguinchor. Leur perception des prix est surtout déterminée par leurs conditions socio-économiques.

⁷⁴ C'est un numéro unique par lequel une organisation est enregistrée dans le répertoire des entreprises, des établissements et des associations. Ce numéro d'immatriculation nationale permet l'identification satisfaisante de l'organisation et facilite ses démarches administratives. Toute organisation exerçant au Sénégal doit figurer sur le répertoire.

Les ménages ziguinchorois ont une taille moyenne d'environ 7 individus alors que leurs revenus sont faibles et leur pauvreté élevée. La moitié des ménages de Ziguinchor dépense couramment au minimum 50 % de ses revenus mensuels en consommation. Certains atteignent même 90 % (Figure 25). Les populations de Ziguinchor, très majoritairement, perçoivent alors les prix comme étant trop chers (Figure 26).



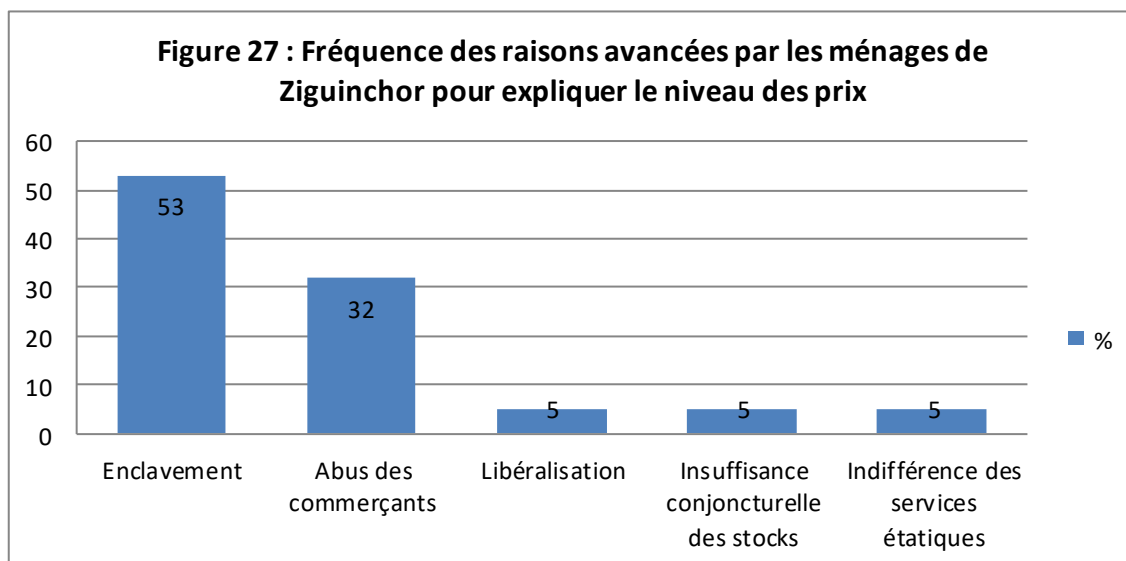
Source : I. Kane, entretien auprès des ménages, septembre-octobre 2015.



Source : I. Kane, entretien auprès des ménages, septembre-octobre 2015.

Les raisons avancées par les populations pour expliquer le niveau des prix à Ziguinchor sont de plusieurs sortes (Figure 27). La raison la plus fréquente est l'enclavement. Toutefois, les autres raisons invoquées montrent clairement que les populations incriminent aussi l'Etat et surtout les commerçants. Pour certaines populations, les autorités étatiques, sous le prétexte

de la libéralisation, font preuve de laxisme. La faiblesse ou l'absence de contrôle étatique devient alors une porte ouverte pour les dérives commerçantes.



Source : I. Kane, entretien auprès des ménages, septembre-octobre 2015.

VI.2. Evaluation des prix des produits importés de Ziguinchor

VI.2.1. L'approvisionnement de Ziguinchor : un système complexe

L'approvisionnement désigne l'action d'approvisionner ou l'ensemble des produits destinés à satisfaire les besoins d'une personne, d'une structure ou d'une localité. Encore appelé ravitaillement, Il est déterminé par son origine géographique, ses circuits commerciaux et ses volumes.

- **Les aires d'approvisionnement et circuits commerciaux**
 - **Des aires d'approvisionnement multiples mais une seule en définitive déclarée**

L'approvisionnement de la ville de Ziguinchor montre une certaine complexité relative à sa situation géographique. Il est surtout assuré par Dakar et les localités environnantes. La république de Guinée-Bissau fournit surtout des produits du cru comme l'huile de palme, le pain de singe, etc. et des vins. Quant à la république de Gambie, elle fournit divers produits parmi lesquels des denrées alimentaires et des tissus.

Toutefois, les produits faisant l'objet de notre recherche proviennent tous du Sénégal selon les commerçants. L'origine géographique déclarée est majoritairement la ville de Ziguinchor (Figure 28). Lorsque les quantités sont trop faibles pour la compétitivité du produit acheté à Dakar ou le mode d'approvisionnement local est plus rentable, les commerçants préfèrent

généralement se ravitailler sur place. Deux modes permettent cet approvisionnement se faisant presque exclusivement au marché de Boucotte qui occupe une place centrale dans le commerce à Ziguinchor. Le plus simple consiste pour certains commerçants à se ravitailler chez d'autres situés à un échelon supérieur ou exceptionnellement, au niveau des douanes lors des ventes des produits saisis. Le plus complexe est un système de livraison des sociétés productrices assurant le transport pour le commerçant.

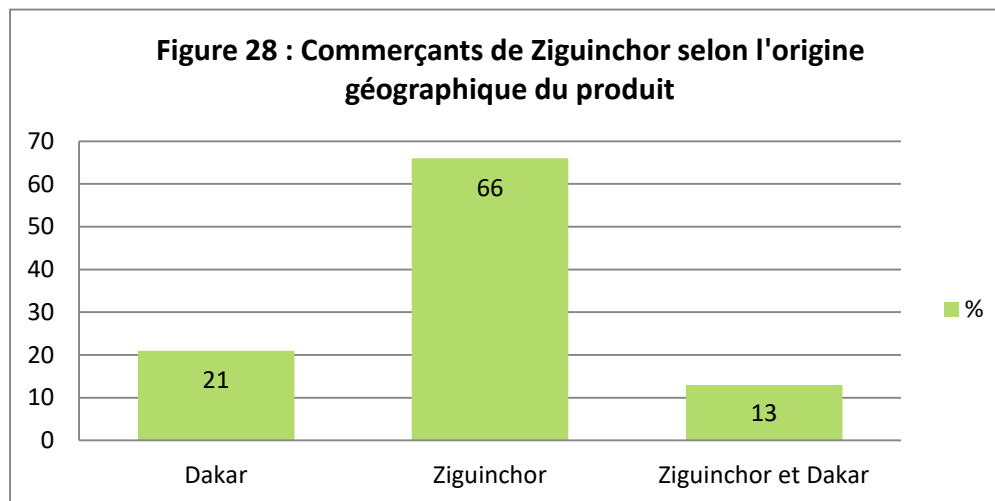
Ce système, plus sécurisant et rapide pour l'approvisionnement, est aussi plus compétitif. Les sociétés travaillent avec de grands grossistes ou « supers grossistes »⁷⁵ bénéficiant de remises de 1 à 5 % et des ristournes annuelles relatives au chiffre d'affaires. Un système de déstockage leur permet de travailler à l'échelle régionale pour l'écoulement des stocks du « super grossiste » tout en ravitaillant les échelons inférieurs. Dans ce partenariat gagnant-gagnant, l'unique tâche du « super grossiste » consiste à assurer le chargement des voitures des commerciaux à partir de ses entrepôts. Cependant, aucun commerçant consulté ne mentionne ce système. Tous soutiennent que le transport est incorporé au prix.

Les sociétés ont ainsi abandonné le système des entrepôts trop compliqué à gérer. Néanmoins, une société comme la SOCOCIM continue de disposer d'un entrepôt au port de Ziguinchor pour vendre uniquement aux dépositaires de quotas au prix usine majoré du transport.

L'approvisionnement à Dakar porte généralement sur de grosses quantités, sur des produits provenant de l'étranger, ou des produits comme ceux maraîchers qui, en certaines périodes, proviennent exclusivement de Dakar. Pour les petites quantités, certains commerçants se dispensent du déplacement à Dakar. Ils s'adressent à un contact attitré qui négocie le tarif pour leur permettre de payer à l'arrivée.

En définitive, selon les commerçants les produits abordés dans notre rapport proviennent directement ou indirectement de Dakar pour approvisionner les circuits commerciaux à Ziguinchor.

⁷⁵ Commerçants dont les achats, souvent supérieurs à 5 millions, peuvent parfois dépasser 30 millions F CFA.



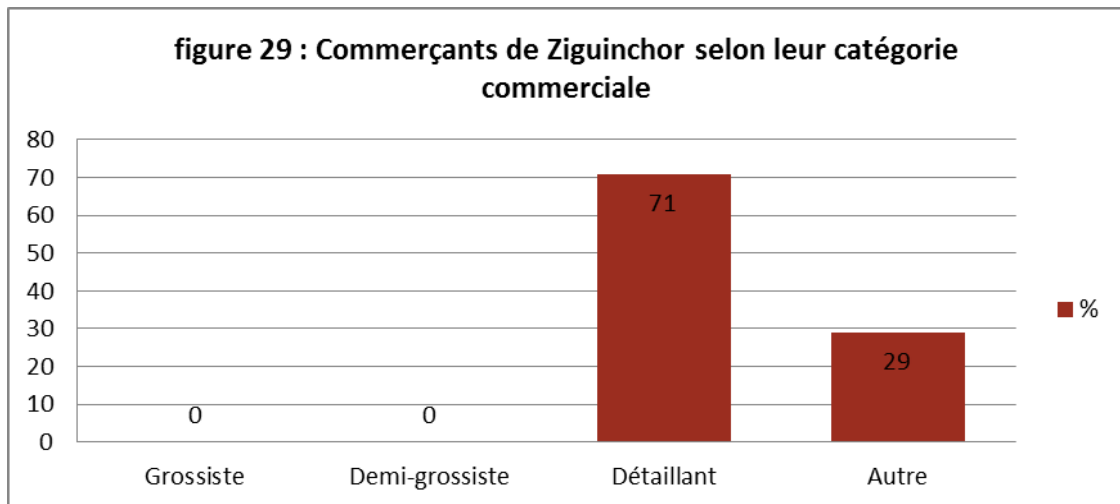
Source : I. Kane, enquête auprès des commerçants, septembre-octobre 2015.

- **Les circuits commerciaux : un mélange des genres**

Au Sénégal, le circuit classique est formé du gros, du demi-gros et du détail. Théoriquement, le consommateur s’approvisionne seulement auprès du détaillant. Celui-ci se ravitaille exclusivement chez le demi-grossiste qui s’adresse uniquement au grossiste. Ce dernier s’adresse au producteur national ou étranger.

Toutefois, ce schéma a connu un bouleversement avec la libéralisation économique. Les grossistes concurrencent parfois directement les détaillants. Ce procédé leur permettant de capter l’essentiel des marges de profit semble déloyal. Les circuits commerciaux révèlent ainsi une complexité rendant très difficile leur lecture, d’autant plus que d’autres circuits sont apparus avec les grandes surfaces.

A Ziguinchor, cette complexité apparaît nettement dans les résultats des enquêtes. Aucun commerçant ne se déclare exclusivement grossiste ou demi-grossiste. Les commerçants se déclarent majoritairement détaillants même si, paradoxalement, certains d’entre eux disent se ravitailler à Dakar. Ils se mettent à plusieurs pour amener de grandes quantités qu’ils se partagent. Dans autre, 3 % des commerçants se disent grossistes et demi-grossistes, 18 % demi-grossistes et détaillants, 4 % grossistes et détaillants et 5 % grossistes, demi-grossistes et détaillants. Les circuits commerciaux montrent ainsi un véritable mélange des genres (Figure 29). Ils sont alimentés par l’offre de produits.



Source : I. Kane, enquête auprès des commerçants, septembre-octobre 2015.

- **Une offre de produits généralement suffisante**

Les caractéristiques du commerce à Ziguinchor et les perceptions que les commerçants ont des enquêtes rendent pratiquement impossible la connaissance précise des volumes d'approvisionnement. Pour apprécier l'offre de produits, le service régional du commerce procède à des relevés hebdomadaires de stocks portant uniquement sur les importations régulièrement déclarées. Nous avons procédé à titre indicatif à une analyse des volumes d'approvisionnement par produit. Les produits sont regroupés en quatre types.

• **Les produits maraîchers**

Pour la carotte, les quantités varient entre 3 kg et 640 kg en sacs de 7 sachets de 10 Kg. 36 % des commerçants sont à moins de 10 kg, 9 % entre 10 et 50 kg, 9 % entre 50 kg et 45 % à plus de 100 Kg. Pour l'oignon, les quantités varient entre de 1 et 500 sacs de 25 kg, avec 66 % des commerçants à moins de 10 sacs, 20 % entre 10 et 50 sacs, 8 % entre 50 et 300 sacs, 5 % à plus de 300 sacs et 2 % de non réponse. En ce qui concerne la pomme de terre, les quantités varient entre 1 et 200 sacs de 25 kg, avec 68 % des commerçants à moins de 10 sacs, 15 % entre 10 et 50 sacs, 15 % entre 50 et 300 sacs et 2 % de non réponse.

• **Les produits énergétiques**

Pour l'essence, les quantités varient entre 15 000 et 25 000 L, avec 80 % des commerçants à moins de 20 000 L et 20 % entre 20 000 et 50 000 L. Concernant le gasoil, les quantités vont de 23 000 L à 55 000 L, avec 80 % des commerçants entre 20 000 et 50 000 L et 20 % à plus de 50 000 L. Pour le gaz butane de 6 Kg, les quantités vont de 5 à 40 bouteilles, avec 74 % à moins de 20 bouteilles, 11 % entre 20 et 30 bouteilles et 16 % à plus de 30 bouteilles.

- **Les matériels de construction**

Pour le ciment Dangote, les quantités sont entre 10 et 60 T, avec un peu plus de 33 % commerçants pour chacune des catégories : moins de 20 T, 20 à 50 T et plus de 50 T. En ce qui concerne le ciment SOCOCIM, les quantités vont de 20 à 100 T, avec 40 % des commerçants entre 20 et 50 T, à plus de 50 T et 20 % de non réponse.

- **Les autres produits alimentaires**

Pour l'huile Jadida (1 L), les quantités vont de ½ à 200 cartons de 12 bouteilles, avec 79 % des commerçants à moins de 10 cartons, 9 % entre 10 et 50 cartons, 8 % entre 50 et 100 cartons, 2 % à plus de 100 cartons et 2 % de non réponse. Quant au sucre cristallisé, les quantités se situent entre 1 sac de 50 Kg et 50 T, avec 80 % des commerçants à moins de 1 T, 16 % entre 1 et 10 T, 2 % à plus de 10 T et 2 % de non réponse. Concernant le riz brisé non parfumé, les quantités vont de 1 sac de 50 Kg à 60 T, avec 44 % des commerçants à moins de 1 T, 49 % entre 1 et 10 T, 5 % à plus de 10 T et 2 % de non réponse. Pour Vitalait (500 g), les quantités vont de 8 sachets à 100 sacs de 20 sachets, avec 77 % des commerçants à moins de 5 sacs, 19 % entre 10 et 50 sacs et 2 % à plus de 50 sacs et 2 % de non réponse.

Logiquement, les petites quantités sont plus fréquentes. Toutefois, la totalité des commerçants qui ont répondu déclare les stocks généralement suffisants pour la satisfaction de la demande. Néanmoins, des circonstances particulières⁷⁶ peuvent exceptionnellement provoquer une insuffisance de l'offre de certains produits, notamment alimentaires. Les stocks semblent se révéler insuffisants à la moindre baisse ou dès que la demande devient importante. Pour les denrées périssables comme les produits maraîchers, les risques de pourrissement obligent les commerçants à une autolimitation des stocks. Tout cela est confirmé par les notes d'analyse régulièrement faites par le service régional du commerce. L'offre de produits est un déterminant majeur des prix.

VI.2.2. La structure des prix de vente

La structure des prix désigne l'agrégat des facteurs du prix, des éléments qui façonnent le prix. Pour le prix de vente, elle prend en charge l'ensemble des dépenses nécessaires à l'arrivée du produit chez le commerçant, majorées de la marge bénéficiaire. De façon simple, elle additionne le prix d'achat, le différentiel transport et la marge bénéficiaire ou, pour faire court, le prix de revient et la marge bénéficiaire (Tableau 2).

⁷⁶ Situation de spéculation, période de soudure ou veille de grandes fêtes religieuses comme la korité ou la tabaski.

Tableau 2 : Synopsis de la structure des prix en F CFA

Produit	Prix d'achat	Différentiel transport	Prix de revient	Prix de vente
Carotte/sac	35 000	5 100	40 100	49000 - 56000
Oignon/sac	7 500	475 - 525	7 975 - 8 025	9 000 - 10 000
Pomme de terre/sac	8 000	475 - 525	8475 - 8 525	10 000 -11 000
Essence super/L	-	-	-	795
Gasoil/L	-	-	-	690
Gaz butane/bouteille	3147	600	3 747	3 810 - 4 000
Ciment Dangote /T	59 000	12 800	71 800	75 000 -78 000
Ciment SOCOCIM/T	58 000	12 800	70 800	74 000 -75 000
Jadida/carton	12 750 -14 000	50	12 800 - 14 050	13 500 -14 400
Sucre cristallisé/sac	23 000 -25 000	950 -1050	23 950 - 26 050	25 000 -28000
Riz brisé non parfumé /sac	12 000 -13 000	950 -1050	12 950 - 14 050	13 200 -15 000
Vitalait/sac	23 000 -28 000	50	23 050 - 28 050	24 000- 27 500

Source : I. Kane, enquête auprès des commerçants, septembre-octobre 2015.

- Les prix d'achat des produits

• Les produits maraîchers

Le prix d'achat de la carotte est de 5 000 F par sachet, soit 35 000 F par sac ou 500 F le Kg. Toutefois, il peut aller jusqu'à 8 000 F le sachet, soit 56 000 F par sac ou 800 F le Kg. Pour l'oignon, le prix d'achat en gros est de 7 500 F le sac, soit 300 F le Kg. Toutefois, il peut aller jusqu'à 10 000 F le sac. Quant à la pomme de terre, le prix de gros du sac est de 8 000 F, soit 320 F le Kg même si le sac peut varier de 8 000 F à 11 000 F. Les prix les plus élevés sont souvent ceux de ravitaillement sur le marché local.

Visiblement les prix sont très instables. En réalité ils sont les plus fluctuants. Les plus élevés sont généralement enregistrés en période de chaleur alors que les plus faibles sont notés en période de froid. En effet, la chaleur est une contrainte majeure pour certaines spéculations dites de pays tempéré : carotte, pomme de terre, oignon, etc. Le marché national est alors majoritairement ravitaillé en ces produits par l'extérieur en été. L'offre est ainsi plus faible. Par contre, en période de froid, la production nationale s'associe à la production étrangère pour une offre largement suffisante. Toutefois, les périodes de soudure sont souvent des moments de flambée des prix d'autant plus que pour des spéculations comme l'oignon, le Sénégal pratique périodiquement un gel des importations pour l'écoulement de la production

nationale. La spéculation contribue aussi à des hausses conjoncturelles des prix lors des grandes fêtes religieuses.

- **Les produits énergétiques**

Concernant l'essence super et le gasoil, les gérants de station déclarent méconnaître les prix d'achat alors que pour le gaz naturel, le prix déclaré par les commerçants va de 3 725 F à 3 800 F par bouteille. La grande proximité avec le prix homologué de Ziguinchor (3785 F) rendent ces prix invraisemblables pour les commerçants se ravitaillant à Dakar. Le prix de gros est de 3147 F dans la capitale nationale.

- **Les matériels de construction**

L'analyse des prix est compliquée par les informations contradictoires des commerçants. Ceux-ci déclarent généralement se ravitailler à Dakar, mais donnent les prix d'achat de Ziguinchor. Ces derniers sont de 71 700 F pour Dangote et 71 000 F pour SOCOCIM par tonne contre respectivement 59 000 F et 58 000 F à Dakar.

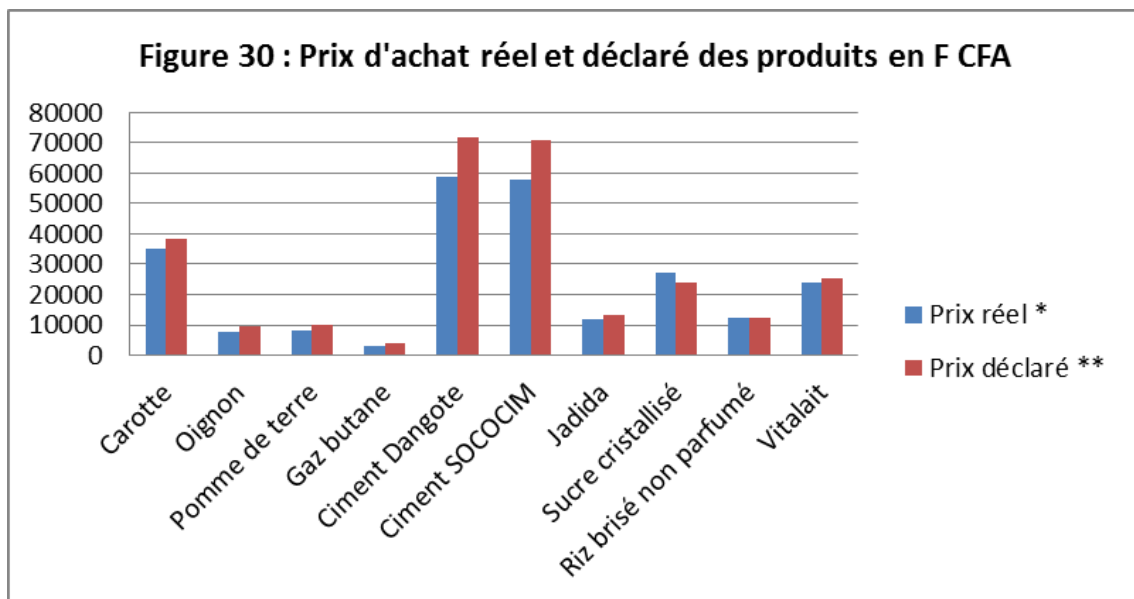
- **Les autres produits alimentaires**

Pour le Jadida, le prix d'achat varie de 12 750 F à 14 000 F le carton ou de 1 100 F à 1 200 F le litre. Concernant le sucre cristallisé, le prix déclaré par les commerçants varie de 23 000 F à 25 000 F par sac. Il est inférieur au prix de ravitaillement à Dakar qui va de 27 750 à 28 000 F par sac. Pour le riz brisé non parfumé, le prix déclaré à Ziguinchor varie de 13 100 à 13 300 F contre 12 000 F à 13 000 F à Dakar. Quant au Vitalait, le prix à Ziguinchor va de 23 000 F à 28 000 F le sac contre 27 750 à 28 000 F pour le sac à Dakar.

Finalement, l'analyse des prix d'achat se révèle très compliquée. Les prix déclarés par les commerçants de Ziguinchor sont presque toujours supérieurs aux prix en gros de Dakar (Figure 30) censés être ceux de leur ravitaillement. Une autre bizarrerie est l'exception constituée par le sucre dont le prix est très en dessous de celui de Dakar alors que le ravitaillement, en principe, ne peut se faire qu'à Dakar⁷⁷. Le troisième problème est l'importance du taux de non réponse situé à 22 % et concernant presque exclusivement des commerçants se ravitaillant à Dakar.

⁷⁷ Le sucre sénégalais a deux origines possibles : la CSS ou l'extérieur. Toutefois, les importations imposent un dédouanement qui ne peut se faire qu'à Dakar. Le sucre, pour des raisons de protectionnisme, fait partie d'une liste de produits dont le dédouanement, très règlementé, n'est aujourd'hui possible qu'à Dakar.

Manifestement, ces éléments semblent indiquer une volonté d'empêcher la traçabilité et la lisibilité des prix à Ziguinchor ou de cacher une origine non déclarée des produits. Par contre, la grandeur de certaines fourchettes peut être tout à fait logique car les prix d'achat sont souvent déterminés par la catégorie du commerçant. Les grands grossistes bénéficient de privilèges sous forme de ristourne ou de prix très inférieurs à ceux du marché alors que les détaillants, se ravitaillant localement, disposent de prix d'achat relativement élevés. Pour le ciment, les prix d'achat déclarés sont paradoxalement ceux de Ziguinchor, à l'exception d'un seul commerçant.



*Prix de gros de Dakar. ** Prix déclaré par les commerçants de Ziguinchor.

Source : I. Kane, enquête auprès des commerçants, septembre-octobre 2015.

- Le transport des produits

- **Le mode de transport : une domination écrasante du transport routier spécialisé**

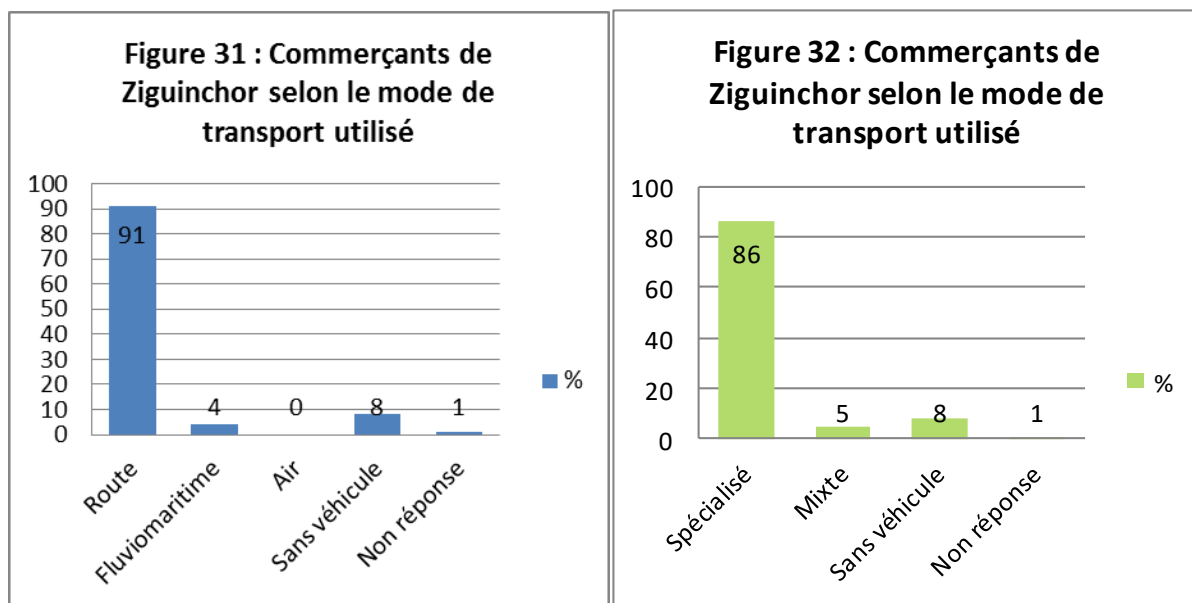
Le transport maritime, malgré une vitesse plus faible, mise sur la capacité et la continuité du trafic⁷⁸ pour être le principal support du commerce international, de l'économie mondiale. Annuellement, 25 000 milliards de tonnes-kilomètres sont transportés par voie maritime contre 7 000 par voie ferroviaire et 3 000 pour le transport routier. Le transport maritime assure 90 % du transport international et 71 % du transport de marchandises sur terre.

Ce mode de transport, efficace pour la continuité intercontinentale, s'adapte aux grandes distances du commerce international. Malgré une concurrence croissante du camionnage en

⁷⁸ Il est le seul mode de transport à pouvoir se jouer des eaux, notamment marines, pour établir des liaisons commerciales entre les continents.

Amérique du Nord, il reste plus compétitif sur les longues distances⁷⁹ alors que le transport ferroviaire l'est plus sur les distances moyennes⁸⁰ et le transport routier sur les courtes distances⁸¹. Le transport des marchandises par voie aérienne devient compétitif lorsque les produits échangés sont de haute valeur ajoutée (Rodrigue 2000).

A Ziguinchor, le transport routier est ainsi de façon écrasante le mode le plus utilisé par les commerçants pour leur approvisionnement. Le transport fluvio-maritime occupe une place dérisoire alors que le transport aérien est ignoré par les flux de marchandises (Figure 31). Les commerçants utilisent majoritairement le transport spécialisé de marchandises. Le transport mixte concerne les produits maraîchers et ceux originaires de Ziguinchor dont les très faibles quantités sont parfois transportés par bus ou taxi. Au niveau local le transport se fait dès fois par les hommes quand l'approvisionneur et l'approvisionné se trouvent au même endroit qui, souvent, est le marché de Boucotte. Il est alors difficile de préciser le mode de transport car les commerçants concernés excluent le transport (Figure 32).



Source : I. Kane, enquête auprès des commerçants, septembre-octobre 2015.

- **Le différentiel transport**

Le différentiel transport désigne le tarif du transport de la marchandise majoré du prix de la manutention. Il est très difficile à cerner tellement ses facteurs de variation sont nombreux : nature du produit, catégorie de commerçant, mode de transport, type de véhicule ou voie empruntée.

⁷⁹ A partir des environs de 1500 Km.

⁸⁰ De 500-750 Km à 1500 Km environ.

⁸¹ Moins de 500-750 Km environ.

✓ **Les cas particuliers**

Des produits comme la carotte, le Jadida, le Vitalait et les produits énergétiques présentent des situations particulières. La carotte est souvent acheminée à Ziguinchor par transport mixte à raison de 5 000 F par sac par « taxi », 3 000 F par bus et 2 500 F CFA par camion frigorifique. Pour le Jadida et le Vitalait, le transport est généralement pris en charge par les sociétés productrices : SENICO pour le premier et SATREC pour le second. La manutention seulement est parfois payée par le commerçant. Concernant les produits énergétiques se présentent deux situations. Le gaz butane est souvent transporté au tarif d'environ 500 F CFA par bouteille alors que le transport de l'essence et du gasoil est neutralisé par un système de péréquation⁸² de l'Etat. Il faut ajouter au transport de ces produits la manutention pour avoir le différentiel transport. Celle-ci varie de 50 à 100 F par unité⁸³.

Pour l'approvisionnement au niveau local, le différentiel transport se situe entre 100 et 250 F CFA par unité. Toutefois beaucoup de commerçants globalisent le ravitaillement à un tarif allant de 1 000 F à 3 000 F.

✓ **Le cas général**

Il concerne les produits restants. Leur transport, généralement facturé à la tonne, varie selon les voies empruntées. Sur la transgambienne, les tarifs vont de 14 000 à 19 000 F CFA alors que sur la « corniche », plus empruntée par les marchandises⁸⁴, ils varient de 17 000 à 22 000 F. Il faut ajouter à ces tarifs 800 F CFA par tonne manutentionnée pour disposer du différentiel transport. Toutefois, l'oignon et la pomme de terre peuvent parfois entrer dans la première catégorie.

Deux choses sont néanmoins à signaler dans l'analyse du différentiel transport à Ziguinchor. Sa variation n'a aucune incidence sur le prix des produits sur le marché et les commerçants ont tendance à exagérer les tarifs qui sont alors supérieurs à ceux déclarés par les chauffeurs et transporteurs⁸⁵. Nous avons ainsi choisi de procéder par recoupement lorsque cela est

⁸² Dans ce système, la solidarité permet aux différentes régions de se partager les coûts du transport. Les régions les plus proches fournissent un effort supplémentaire permettant aux plus éloignées d'en produire moins que d'habitude.

⁸³ Sac, carton ou bouteille.

⁸⁴ La dernière crise sénégal-gambienne a été révélatrice. Elle n'a réellement eu aucune incidence sur le ravitaillement et les prix des produits en provenance de Dakar. Par contre les quelques produits provenant potentiellement de la Gambie ont connu une flambée de leurs prix.

⁸⁵ Pour ceux-ci, les tarifs vont de 14 000 F à 18 000 F par la transgambienne et de 18 000 F à 20 000 F CFA par la « corniche ».

possible. Dans le cas contraire, nous avons, par commodité, analysé le différentiel transport en nous fondant sur les tarifs les plus élevés.

Finalement, nous avons retenu les différentiels transport qui suivent. Pour la carotte, il est de 5 100 F par sac, soit 73 F/Kg. Pour le gaz butane, il est de 600 F par bouteille. Pour le ravitaillement local, le différentiel transport varie de 5 F à 10 F la bouteille, le sachet ou le kg. Pour les autres produits, il est de 19 000 F à 21 000 F CFA par tonne, soit 950 F à 1050 F/sac de 50 Kg ou 475 F à 525 F/sac de 25 Kg ou 19 F à 21 F/Kg. Toutefois, pour le ciment nous retenons 12 800 F par tonne, soit 640 F par sac. Seul ce différentiel transport fluvio-maritime permet la compétitivité du ravitaillement à Dakar sans privilège.

- **Des prix de vente parfois indicateurs de marges bénéficiaires élevés et de pratiques de prix illicites**

Les prix de vente sont le résultat de la structure des prix. Ils nous ont permis de calculer les marges bénéficiaires et de déceler des violations des dispositions réglementaires.

• **Les prix de vente des produits**

✓ **Les prix de vente des produits maraîchers**

Pour la carotte, le prix de vente varie de 700 F à 800 F le Kg. Toutefois, il peut atteindre 1 000 F voire 1 500 F par Kg. Pour l'oignon, le prix de vente va de 9 000 F à 10 000 F le sac ou de 400 F à 600 F le Kg. Pour la pomme de terre, le prix de vente varie de 10 000 F à 11 000 F par sac ou de 400 F à 600 F le Kg. Cependant, il peut aller jusqu'à 12 000 F pour le sac et 800 F pour le Kg.

✓ **Les prix de vente des produits énergétiques**

Le système de péréquation permet d'harmoniser les prix de vente au Sénégal de l'essence super et du gasoil. Au moment de l'enquête, ceux-ci étaient respectivement de 795 F et 690 F le litre. Pour le gaz butane, le prix varie de 3 810 F à 4 000 F la bouteille.

✓ **Les prix de vente des matériels de construction**

La tonne est légèrement plus chère pour Dangote. Elle va de 75 000 F à 78 000 F contre 74 000 F à 75 000 F pour SOCOCIM.

✓ **Les prix de vente des autres produits alimentaires**

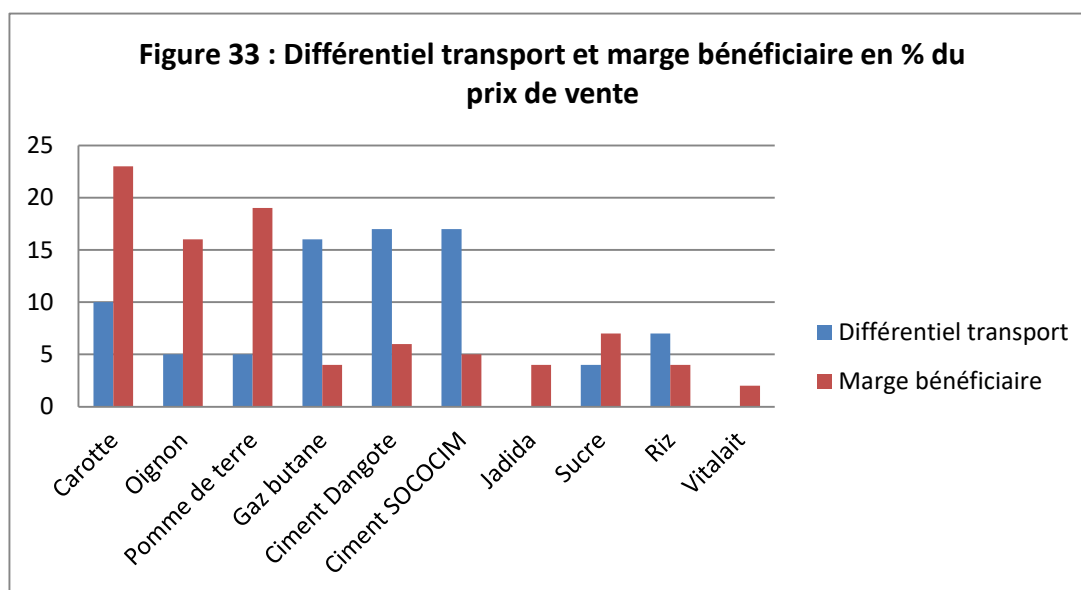
Le prix du Jadida varie de 13 500 F à 14 400 F le carton contre 1200 F à 1300 F le litre. Pour le sucre cristallisé, le prix est de 25 000 F à 28 000 F le sac contre 600 F au Kg. Toutefois le

sac de sucre de la CSS peut atteindre 30 000 F selon certains commerçants. Concernant le riz brisé non parfumé, le prix varie de 13 200 F à 15 000 F le sac contre de 280 F à 300 F le Kg. Pour le Vitalait, le sac va de 24 000 F à 27 500 F et le sachet, de 1 350 F et 1500 F.

- **Des marges bénéficiaires élevées**

Les commerçants refusent généralement de donner leurs marges bénéficiaires. Celles-ci sont alors obtenues en faisant les différences entre les prix de vente et les prix de revient. Ces derniers sont donnés par l'addition des prix d'achat et des différentiels transport.

Dans un souci de comparaison avec le différentiel transport, nous avons exprimé les marges bénéficiaires proportionnellement aux prix de vente. Globalement, elles vont de 2 à 23 % contre 0 à 17 % pour le différentiel transport (Figure 33). Elles sont largement supérieures aux différentiels transport pour les produits maraîchers et inférieures pour le gaz butane et les matériels de construction.



Source : I. Kane, enquête auprès des commerçants, septembre-octobre 2015.

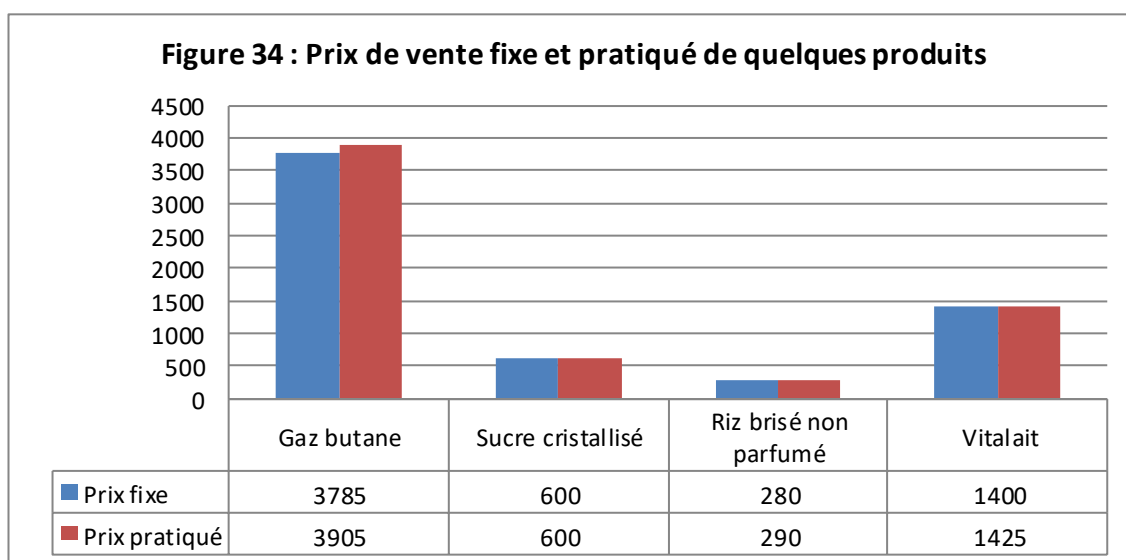
- **Des violations des dispositions réglementaires**

- ✓ **Une infraction aux règles de publicité des prix**

A l'exception des grandes surfaces, les prix de vente ne sont jamais affichés et les produits ne sont pas généralement marqués ou étiquetés. Ceci constitue une violation de certaines dispositions réglementaires, des infractions aux règles de publicité des prix.

✓ Des pratiques de prix illicites

Beaucoup de commerçants font preuve d'opacité en ce qui concerne les prix. Ils ont souvent tendance à pratiquer des prix au-dessus de ceux fixés par les autorités. Les prix fixes ne sont globalement respectés que pour le sucre (Figure 34). Toutefois, ce cas, visiblement isolé, apparaît moins comme une manifestation du respect des textes qu'un indicateur d'une stratégie d'adaptation.



Source : I. Kane, enquête auprès des commerçants, septembre-octobre 2015.

Au terme de ce chapitre, nous retenons que la liberté des prix n'empêche pas une administration des prix des denrées et services de première nécessité au Sénégal. Toutefois, le jeu des acteurs du commerce ziguinchorois montre incompréhensions et parfois choc des intérêts. Les commerçants, majoritairement sénégalais, « allochtones » et analphabètes, profitent de l'informel pour développer des pratiques condamnées par les consommateurs. Ceux-ci, se fondant sur leurs conditions socio-économiques, perçoivent majoritairement les prix trop chers. Pour eux, l'enclavement serait l'élément primordial pour le niveau des prix. Toutefois, l'Etat et surtout les commerçants, y auraient aussi des responsabilités.

L'évaluation des prix nous a alors permis de nous rendre compte de la réalité. Le commerce à Ziguinchor, très complexe, est directement ou indirectement ravitaillé à partir de Dakar. L'offre, généralement suffisante, n'empêche pas des prix de vente globalement élevés. La structure des prix révèle ainsi deux choses. Les différentiels transport ont un impact certain sur le niveau élevé des prix des produits importés à Ziguinchor. Toutefois, les incidences des marges bénéficiaires sur ce niveau sont aussi avérées.

Enfin, l'analyse du commerce à Ziguinchor montre le caractère déterminant de l'enclavement sur les prix élevés des produits importés. Cependant, elle révèle aussi clairement les responsabilités des commerçants qui semblent se complaire dans l'opacité. L'enclavement devient alors un bon prétexte pour masquer des pratiques ou intérêts particuliers. Cause réelle ou prétexte, l'enclavement est utilisé pour justifier les prix élevés à Ziguinchor. Les populations locales développent alors des stratégies pour surmonter le problème.

CHAPITRE VII : LES STRATEGIES D'ADAPTATIONS DES POPULATIONS LOCALES

Les stratégies d'adaptation sont de trois sortes : exploitation des différentiels avec les pays limitrophes, modulation de la demande en fonction du pouvoir d'achat et tentatives de développement d'une production de substitution.

VII.1. L'exploitation des différentiels avec les pays limitrophes

« Perte de temps et d'argent, la frontière est une rupture et dans le même temps un stimulateur de l'activité économique et du transport, les échanges se jouant habilement des différentiels adossés aux frontières » (Debrie & Steck 2001, page 32). Ces propos rendent très bien compte du sens de la frontière. Celle-ci semble matérialiser une discontinuité génératrice d'une continuité. Elle marque des différences étatiques de toutes sortes, tout en étant cette interface politico-territoriale stimulatrice de la mobilité géographique et des échanges. La situation de Ziguinchor est très expressive de cette problématique de la frontière. Quels sont les différentiels étatiques l'impactant ? Comment sont-ils exploités par les populations ?

VII.1.1. Les différentiels étatiques

Dans notre zone d'étude, les différentiels étatiques concernent la Guinée-Bissau, le Sénégal et la Gambie. Ils portent sur les monnaies, l'offre ou les prix des produits. Les différentiels les plus importants pour notre recherche concernent le Sénégal et la Gambie. Ils ont fait l'objet d'une étude très approfondie de la part de Diallo (2014).

- Le différentiel monétaire

Depuis l'entrée de la Guinée-Bissau dans la zone CFA, le 1^{er} janvier 1997, le différentiel monétaire n'existe plus qu'avec la Gambie. Le Sénégal appartient à la zone CFA depuis son origine⁸⁶. Il a ainsi bénéficié d'une parité fixe, d'abord avec le franc français et ensuite avec l'euro. Présentement, la parité est d'un euro pour 655,957 francs CFA. Cet arrimage permet la puissance, la stabilité et la convertibilité du franc CFA. Celui-ci offre alors au Sénégal des facilités dans ses transactions financières et commerciales, notamment avec la Gambie qui en a grandement besoin.

⁸⁶ Au début, on parlait de la zone franc créée par la France en 1939. Le franc CFA (Communauté Financière d'Afrique) est créé en 1948 pour les Etats africains membres de la communauté française. Il bénéficie d'une parité fixe avec le franc français de 1948 à 1999 : 50 F CFA pour 1 franc français, de 1948 à 1994 et 100 F pour 1 franc français, de la dévaluation de 1994 à l'entrée en vigueur de la monnaie unique européenne en 1999. Depuis, sa parité, fixée par rapport à l'euro, est de 655,957 franc CFA pour un euro (Diallo, 2014).

La monnaie gambienne, le dalassi⁸⁷, non convertible et très fluctuante, a cours uniquement en Gambie. Ce pays profite alors de sa politique commerciale pour aspirer d'importantes réserves en franc CFA. Celles-ci, changées en dollars ou euros, supportent son commerce extérieur. Les excédents peuvent être revendus à la zone CFA, particulièrement au Sénégal car la politique gambienne y provoque parfois une insuffisance de la masse monétaire.

- **Les différentiels offre de produits et prix des produits**

• **Différentiel d'offre de produits**

Ce différentiel est surtout noté entre le Sénégal et la Guinée-Bissau. Ce pays doté d'une nature plus généreuse dispose d'une offre plus importante et compétitive pour les produits du cru. L'offre de vins y est aussi importante et plus abordable. En retour, il manque terriblement de certains produits finis largement disponibles au Sénégal et en Gambie. Ce différentiel, à rattacher à celui du prix, n'est pas très déterminant dans notre recherche.

• **Différentiel prix des produits**

Le Gambie et le Sénégal connaissent aussi un différentiel prix s'expliquant surtout par des choix économiques divergents. La Gambie, libérale dans sa politique commerciale, a fait le choix d'être une gigantesque plateforme de redistribution de produits importés vers les pays de la sous-région, particulièrement le Sénégal et la Guinée-Bissau. Selon la banque mondiale, 40 % des importations gambiennes étaient réexportées vers le marché sous régional en 1987⁸⁸. La proportion est aujourd'hui de 35 % environ selon les autorités régionales des douanes du Sud. Pour cette politique, la Gambie doit pratiquer des prix très compétitifs par rapport aux autres pays de la sous-région comme le Sénégal. Elle s'appuie alors sur la faiblesse des taxes à l'importation, notamment des taxes portuaires et des prélèvements hors budget⁸⁹.

Par contre, le Sénégal, plus protectionniste dans sa politique commerciale, a fait le choix de protéger la production locale et de renforcer ses recettes fiscales, notamment douanières. Ses produits importés, s'acquittant de plus de taxes à l'entrée, deviennent plus chers.

⁸⁷ Il remplace la livre gambienne le 1er juillet 1971 (Diallo 2014).

⁸⁸ Diallo rapporte les chiffres de la Banque mondiale dans sa thèse en 2014.

⁸⁹ En Afrique de l'Ouest, les pays financent leurs organisations régionales par des taxes hors budget sur les marchandises provenant de pays tiers. Ces prélèvements communautaires se situent aujourd'hui à 1 % de la valeur CAF de la marchandise. Le Prélèvement Communautaire de Solidarité (PCS) concerne l'UEMOA alors que le Prélèvement Communautaire de la Communauté (PCC) est pour la CEDEAO. La Gambie, membre d'une seule organisation, prélève 1 % alors que le Sénégal, membre de deux organisations prélève 2 %. Depuis l'entrée en vigueur du Tarif Extérieur Commun (TEC) de la CEDEAO, les fiscalités des deux espaces ont été officiellement harmonisées.

Globalement, les prix pratiqués en Gambie sont alors plus compétitifs que ceux du Sénégal, compte non tenu de leur qualité. En octobre 2015, le sac de sucre coûtait 15 000 F CFA en Gambie contre 25 000 F CFA à Ziguinchor alors que le sac était transporté à 750 F CFA. A la même date, le bidon d'huile de 20 litres, acheté à environ 12 000 F CFA en Gambie, transporté à 1 000 F CFA, était vendu au détail à Ziguinchor à 18 000 F CFA.

Ces différentiels, surtout monétaires et prix, sont fortement exploités par les populations de Ziguinchor comme en attestent l'importance des flux entre, d'une part la ville de Ziguinchor et d'autre part la Guinée-Bissau et la Gambie.

VII.1.2. L'importance des flux Ziguinchor-Gambie-Guinée-Bissau

Les flux sont licites ou illicites.

- Les flux licites

Les flux licites portent sur les flux de véhicules et de marchandises.

• Le flux de véhicules

Notre analyse porte surtout sur le flux moyen journalier de « taxis » en partance de Ziguinchor vers la Gambie et vers la Guinée-Bissau. Celui-ci est respectivement de 40 et 50. Au total, ce flux moyen est de 90 « taxi », soit 23 à 30 % du total des véhicules en partance de Ziguinchor par jour. Ce flux atteste de l'importance de la fréquentation des deux pays par les populations de Ziguinchor. Toutefois, celles-ci reconnaissent rarement se ravitailler en Gambie ou en Guinée-Bissau. Aucun commerçant n'admet se ravitailler dans ces pays. 8 % des consommateurs disent s'approvisionner de temps en temps en Gambie, 8 % déclarent des perspectives de ravitaillement en Gambie et 8 % disent se ravitailler au marché noir de Ziguinchor pour certains produits. Ceux-ci proviennent souvent de Gambie. Réellement, les flux de marchandises semblent dire le contraire.

• Les flux de marchandises

Pour l'analyse de ces flux nous avons alors utilisé des données des douanes. Toutefois, la confidentialité constitue une limite à l'exhaustivité de celles-ci. Le bureau des douanes⁹⁰ de Ziguinchor déclare 150 à 200 tonnes de marchandises provenant annuellement de la Gambie. D'après les rapports au Gouverneur⁹¹, les recettes douanières ainsi générées par ville de

⁹⁰ Dans l'organisation douanière, le bureau est une entité administrative qui dépend de la direction régionale. Il est responsable du dédouanement, donc des flux licites.

⁹¹ Ces rapports, commencés en août 2015, ont pris en charge cinq mois seulement de cette année : août, septembre, octobre, novembre et décembre. La moyenne annuelle est alors le résultat d'une extrapolation.

Ziguinchor sont en moyenne mensuelle d'environ 26 098 288 F en 2015, soit 24 827 989 F pour le bureau de Ziguinchor et 1 270 293 F CFA pour le poste⁹² de Mpack. En volume annuel, on aurait 313 179 456 F CFA. Ceci équivaut à plus de 626 tonnes de sucre au prix du marché local et à près de 1 044 tonnes au prix gambien.

Toutefois, ces marchandises portent sur des produits autres que le sucre qui ne peut passer de la Gambie au Sénégal qu'illicitement.

- Les flux illicites

Les flux illicites portent ici uniquement sur les marchandises. Ils sont appréciables par le nombre des affaires contentieuses, la valeur des marchandises saisies et des amendes et ventes des saisies (Tableau 3).

Tableau 3 : Moyenne mensuelle des affaires contentieuses, de la valeur des marchandises saisies et des amendes et ventes.

Variable	Nombre des affaires contentieuses	Valeur en F CFA des marchandises saisies	Valeur des amendes et ventes en F CFA
Moyenne mensuelle	4	602 055 672	6 269 583

Source : I. Kane, rapports mensuels de la subdivision des douanes de Ziguinchor, 2015.

Seulement, la grande différence entre la valeur des marchandises saisies et les revenus tirés de la vente de celles-ci et des amendes est difficilement compréhensible. Selon nos interlocuteurs, cela s'explique par le fait que les véhicules de transport sont aussi pris en compte dans la valeur des marchandises saisies. Dans tous les cas, elle semble illogique pour le profane que nous sommes. Malgré tout, nous avons décelé une intensité des flux illicites.

Selon les sources douanières, ils sont dominés par les produits prohibés qui ne peuvent faire l'objet d'un dédouanement qu'au niveau de Dakar⁹³. Cette mesure constitue d'ailleurs une reconnaissance douanière de l'intensité de la contrebande et de la corruption. En effet, il fut un temps où toutes les régions pouvaient procéder à un dédouanement de ces produits. Ce sont les errements et erreurs qui ont conduit à la centralisation à Dakar.

Ceci permet de comprendre la situation du sucre à Ziguinchor. Le prix de vente du sac devient tout à fait logique lorsque la zone d'approvisionnement est la Gambie. La marge bénéficiaire

⁹² Dans l'organisation douanière, le poste est sous l'autorité de la subdivision. Etabli au niveau frontalier, il a une double mission. La principale est de surveillance. La secondaire est de délivrance de quittances ou de dédouanement selon certaines règles. Selon le poste, le dédouanement concerne des sommes inférieures à 200 000 F ou 500 000 F CFA.

⁹³ Sucre, huile, tomate, etc.

s'avère alors exagérée pour les commerçants qui se ravitaillent en Gambie. Elle est de 10 000 F par sac en gros et de 15 000 F CFA au détail.

La dernière crise sénégal-gambienne de 2016 a alors provoqué une forte hausse des prix des produits provenant potentiellement de la Gambie. Le sac de sucre s'échangeait entre 27 000 F et 29 000 F voire 30 000 F à Ziguinchor. Quant au bidon d'huile de 20 litres, il s'échangeait à un prix en gros d'environ 15 000 F.

Visiblement, le ravitaillement des populations de Ziguinchor à partir de la Gambie est une réalité. Il concerne les consommateurs et les commerçants désirant s'approvisionner à des prix plus compétitifs. Malheureusement, il entraîne des sorties massives et illégales de francs CFA. Les transactions sont généralement effectuées en cette monnaie selon des canaux clandestins de transferts financiers. D'autres stratégies d'adaptation existent.

VII.2. La modulation de la demande en fonction du pouvoir d'achat et les tentatives de développement d'une production de substitution

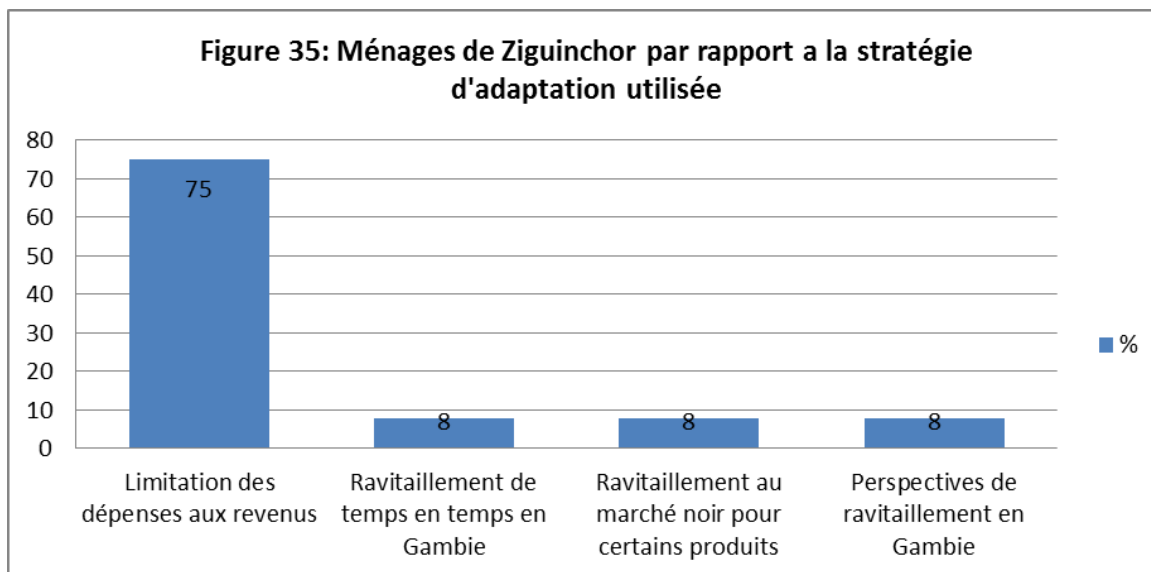
VII.2.1. La modulation de la demande en fonction du pouvoir d'achat

La modulation peut se faire de deux façons : par une limitation de la consommation ou par un relèvement du pouvoir d'achat.

- La modulation par une limitation de la consommation

Plus conforme à l'attitude naturelle des populations, la modulation par une limitation de la consommation est remarquée à toutes les échelles. En situation de crise, ou de difficultés socio-économiques, les populations limitent instinctivement leur consommation. La crise mondiale de 2008 a ainsi provoqué une contraction de la demande mondiale.

La ville de Ziguinchor n'échappe pas à cette règle. Ses conditions socio-économiques justifient le recours massif à cette stratégie utilisée par 75 % des ménages interrogés (Figure 35). Malheureusement, cette forme d'adaptation est une contrainte au dynamisme commercial de la ville. Les populations ont tendance à acheter le strict nécessaire, notamment des denrées de première nécessité. Pour certains produits qui semblent être de luxe, le ravitaillement peut alors se révéler compliqué. Les clients sont souvent satisfaits sur commande venant de Dakar. Les délais de livraison peuvent ainsi être très longs. Ceci pourrait entraîner une hausse des prix.



Source : I. Kane, entretien auprès des ménages, septembre-octobre 2015.

- La modulation par un relèvement du pouvoir d'achat

La modulation par relèvement du pouvoir d'achat n'est pas signalée par les populations dans les stratégies d'adaptation. Toutefois, la forte hausse des prix des produits locaux pourrait révéler une volonté des populations d'augmenter leurs revenus et, en conséquence leur pouvoir d'achat. A Oussouye, les « populations sont obligées de vendre assez cher leurs produits (poisson, oseille, fruits, huîtres, ...), pour pouvoir se payer du pétrole, de l'huile ou du savon » (CRSE/Z 2005, page 18). A Ziguinchor, cette forme d'adaptation, si elle s'avère, pourrait dynamiser le commerce mais aussi provoquer une hausse généralisée des prix.

VII.2.2. Les tentatives de développement d'une production de substitution

- Fondements

Ces tentatives entrent dans le cadre de la politique de développement économique et social du Sénégal. La démarche consiste à « organiser le Sénégal en territoires viables, compétitifs et porteurs de développement durable » (anonyme, 2013). Cela passe par la transformation structurelle de l'économie, la valorisation du capital humain et surtout du potentiel des territoires. Des structures sont alors mises en place pour supporter le développement économique et social de la Casamance, notamment de Ziguinchor. Selon Sène (2017), le rôle de plus en plus important du maraîchage urbain et péri-urbain de la ville de Ziguinchor constitue ainsi une forme d'adaptation des populations face aux coûts élevés des produits alimentaires importés de Dakar. L'auteur précise que l'administration municipale, consciente de ce fait avait prévu une enveloppe de plus de 208 millions de F CFA pour promouvoir

l'agriculture péri-urbaine et l'horticulture dans le cadre de l'élaboration du Plan d'investissement communal (PIC) de la commune de Ziguinchor (2012-2017).

- **Manifestations**

Le financement privé et surtout public permet à des populations de devenir des opérateurs économiques. Leurs petites unités de transformation valorisent les ressources locales, relèvent leur niveau de vie et pouvoir d'achat et jettent les bases d'une production locale. Elles permettent, même timidement, de participer à la satisfaction d'une demande qui, autrefois, l'était exclusivement à partir de produits importés. Ces unités qui fleurissent aujourd'hui à Ziguinchor ne demandent qu'à se développer pour prendre une part plus importante dans la satisfaction de la consommation locale.

Finalement, il ressort de ce chapitre que les populations de Ziguinchor : consommateurs et opérateurs économiques, développent des stratégies d'adaptation. Les consommateurs sont plus orientés vers une limitation de la demande alors que les commerçants privilégient le ravitaillement sélectif en Gambie dans l'opacité. Le relèvement du pouvoir d'achat par la hausse des prix des produits locaux et le développement d'une production de substitution semblent être des tendances dans les stratégies d'adaptation. Malheureusement, ces stratégies peuvent parfois provoquer une sortie massive de francs CFA, une perte de dynamisme commerciale, ou une hausse des prix

Au terme de cette partie, le commerce à Ziguinchor montre une certaine complexité. Il est essentiellement approvisionné en produits importés à partir de Dakar. L'enclavement, par le différentiel transport élevé, est un facteur déterminant du niveau élevé des produits importés. Toutefois, l'importance des marges bénéficiaires, montre clairement les responsabilités des commerçants dans cette situation.

Les populations locales développent alors des stratégies d'adaptation. Les consommateurs s'orientent généralement et prioritairement vers une limitation de leur demande alors que les commerçants privilégient le ravitaillement sélectif et souvent opaque en Gambie. Le relèvement du pouvoir d'achat par la hausse des prix des produits locaux et le développement d'une production de substitution, semblent être des tendances dans les stratégies d'adaptation. Malheureusement, certaines de ces stratégies peuvent avoir des effets pervers.

CONCLUSION GENERALE

Notre recherche s'est révélée très difficile à conduire. La frilosité des acteurs économiques par rapport aux enquêtes, l'absence d'une culture des bases de données ou leur confidentialité, le caractère informel et surtout l'opacité de nos secteurs de recherche, ont été les principales contraintes auxquelles nous avons été confrontés. Toutefois, ces contraintes ont aussi été des sources de motivation supplémentaire pour aller au fond des choses dans la vérification de nos hypothèses de recherche.

Finalement l'enclavement de Ziguinchor se révèle multidimensionnel. Il présente des aspects physiques, sociaux, politiques et technico-infrastructurels. La ville connaît des problèmes d'intégration sociale et politique au Nord du Pays. Elle vit un enclavement psycho-social et géopolitique, déterminant sur ses problèmes de desserte par les transports à partir de Dakar, une autre forme de son enclavement.

L'enclavement constitue un facteur déterminant du niveau élevé des prix des produits importés à Ziguinchor. Les problèmes de desserte par les transports semblent être la dimension la plus décisive sur le niveau élevé des prix des produits importés in situ. Réellement, ils sont l'expression de toutes les dimensions de l'enclavement de Ziguinchor, celle dont l'impact sur les prix des produits importés est quantitativement plus facilement mesurable à travers les différentiels transport.

Toutefois, les commerçants, par leurs marges bénéficiaires parfois exagérées, ont une grande part de responsabilité sur le niveau élevé des prix des produits importés à Ziguinchor. Beaucoup d'entre eux se complaisent dans l'opacité et pratiquent souvent des prix illicites. Ils sont plus motivés par leur profit que par le respect des textes ou des difficultés des populations locales très pauvres. Pour celles-ci, l'enclavement est certes déterminant, mais il est parfois un prétexte pour exagérer les marges bénéficiaires.

Les populations locales, consommateurs ou commerçants, pratiquent alors des stratégies d'adaptation comportant parfois des effets pervers. Elles exploitent les différentiels étatiques sous régionaux, provoquant une sortie massive de francs CFA et renforçant la dépendance envers la Gambie, un pays dont les relations avec le Sénégal sont très instables. Cependant, elles procèdent surtout à une modulation de leur demande en fonction de leur pouvoir d'achat. La baisse de leur demande limite le dynamisme commercial et, par une contraction consécutive de l'approvisionnement, peut entraîner une hausse de prix alors que la hausse de leur pouvoir d'achat passe par un surenchérissement des prix des produits locaux. Cette

dernière stratégie est une tendance comme celle consistant à développer, même timidement, des productions de substitution.

Notre recherche nous a alors permis de recenser des pistes dans le sens de la mise en place de solutions. Le renforcement de la scolarisation ou de l'alphabétisation permettrait un relèvement du niveau des acteurs économiques et une meilleure compréhension des textes et des enjeux socioéconomiques et politiques. Toutefois, cette mesure doit être accompagnée d'une formalisation progressive du commerce et du renforcement des capacités d'action des structures de contrôle pour une plus grande efficacité. La formalisation du transport routier, la poursuite du renouvellement du parc automobile, notamment de poids lourds, l'agrandissement ou la délocalisation de l'aéroport et du port et le développement du multimodalisme pourraient moderniser les transports et atténuer l'enclavement de Ziguinchor.

Toutefois, une solution plus globale, viable et durable mérite une réflexion plus large. En effet, l'impact de l'enclavement sur les prix des produits importés n'est qu'un aspect spécifique d'une question plus vaste : celui de la relation entre l'enclavement et le développement dans le cas de Ziguinchor. Notre recherche révèle les difficultés à résoudre définitivement la question de l'enclavement de Ziguinchor dans le contexte social, économique et politique actuel. Elle montre aussi le caractère enclavant de l'hyperpolarisation de Ziguinchor par Dakar dans le contexte susnommé. Par contre la centralité de la ville apparaît nettement à l'échelle de la Casamance et de la sous-région.

Une meilleure solution pourrait alors venir d'un recentrage régional et sous régional de Ziguinchor, surtout dans un contexte d'intégration. Cela doit passer par sa moindre polarisation par Dakar. Certes, la nouvelle vocation de Ziguinchor exigerait, dans un premier temps, d'importants moyens de restructuration. Toutefois, la faible efficacité des solutions, jusque-là mises en œuvre, devrait militer en faveur d'un changement radical. Ce ne serait pas une exception car le renforcement de pôles secondaires nationaux est aujourd'hui expérimenté dans beaucoup de régions du monde comme technique d'aménagement territorial. D'ailleurs, l'acte 3 de la décentralisation semble aller dans ce sens avec les pôles régionaux de développement et les pôles urbains.

Cette approche de l'aménagement territorial permettrait à Ziguinchor d'exprimer tout son potentiel socio-économique, culturel et politique. Un marketing urbain en faveur de la localité ne serait pas alors de trop. La réussite à Ziguinchor de cette approche pourrait offrir au Sénégal un modèle pour régler définitivement la question des villes secondaires, chefs lieu d'espaces périphériques. Dans le cas de Ziguinchor, la démarche doit d'abord cerner, par un

diagnostic sans complaisance, la réalité de l'enclavement, ensuite examiner ses problèmes, puis procéder à une analyse critique des stratégies passées et actuelles de désenclavement et enfin dégager les perspectives de désenclavement et de développement. Dans ce sens, « Enclavement-désenclavement : problématique et perspectives de développement de Ziguinchor » serait une très bonne problématique de thèse de doctorat.

Bibliographie :

1. Alix, Yann ; Pelletier, Jean-François (2011) Territoires enclavés et opportunités de marché : analyse des performances logistiques des corridors de transport en Afrique subsaharienne. *Organisations & territoires*, Volume 20, n° 1, pp. 41-51.
2. ANSD (2013) *Deuxième enquête de suivi de la pauvreté au Sénégal (ESPS-II 2011)*. 191 p.
3. ANSD (2016) *Situation économique et sociale du Sénégal en 2013*. ANSD. 351 p.
4. ANSD/SRSD de Dakar (2015) *Situation économique et sociale régionale 2013*. ANSD. 129 p.
5. ANSD/SRSD (2011) *Situation économique et sociale de la région de Ziguinchor année 2010*. ANSD. 170 P.
6. ANSD/SRSD de Ziguinchor (2015) *Situation économique et sociale régionale 2013*. ANSD. 126 p.
7. Arvis, Jean-François; Raballand, Gael; Marceau, Jean-François (2007) The Cost of Being Landlocked: Logistics Costs and Supply Chain Reliability. *Policy Research Working Paper n° 4258*. World Bank. 81 p.
8. Ba, Aissata (2013) *L'Analyse de la desserte des compagnies aériennes au Sénégal* Mém. Master 2 : Aérien : Dakar : IST, 80 p.
9. Ba, Oumar Ngatty (2014) *Enclavement de Médina Djikoye et alentours : Quand des Sénégalais se sentent plus proches de la Gambie* [en ligne]. Le Soleil, revue de presse Papil. Disponible sur : <http://www.papil.org/Enclavement-de-Medina-Djikoye-et-alentours-Quand-des-Senegalais-se-sentent-plus-proches-de-la-Gambie_a50.html> (consulté le 15 août 2014).
10. Badie, Bertrand (1995) *La fin des territoires. Essai sur le désordre international et l'utilité sociale du respect*. Paris: Fayard. 278 p.
11. Badji, Louis Michel Atendeng (2009) *Mobilisation des ressources et développement local dans la commune de Ziguinchor*. Mém. master 2 professionnel : Géogr. : Dakar : Univ. Dakar, 47 p.
12. Bialès, Christian et al. Biales, Michel ; Rémi Leurion ; Rivaud, Jean-Louis(1999) *Dictionnaire d'économie et des faits économiques et sociaux contemporains*. Paris : Editions Foucher. 633 p.

13. Brunet, Roger et al. (1993) *Les mots de la géographie, dictionnaire critique*. Montpellier-Paris : Reclus-La Documentation Française. 520 p.
14. CCI AZ (2011) *Rapport d'enquêtes d'opinion sur les opérateurs économiques de la région de Ziguinchor*, juillet-août 2011. 24 p.
15. Comité régional de suivi évaluation du DSRP (2005) Document régional de stratégie de réduction de la pauvreté (Diagnostic et Orientations stratégiques), novembre 2005. 58 p.
16. Commune de Ziguinchor (2010) *Monographie de la ville de Ziguinchor* [en ligne]. 21 p. Disponible sur : <[http://villedeziguinchor.org/images/stories/pdf/MONOGRAPHE %20DE%20LA%20VILLE%20DE%20ZIGUINCHOR.pdf](http://villedeziguinchor.org/images/stories/pdf/MONOGRAPHE%20DE%20LA%20VILLE%20DE%20ZIGUINCHOR.pdf)> (consulté le 20 août 2014).
17. Debrie, Jean (2001) *De la continentalité à l'Etat enclavé. Circulation et ouvertures littorales des territoires intérieurs de l'ouest africain*. Th. doct. : Géogr. : Le Havre : Univ. du Havre, 347 p.
18. Debrie, Jean (2005) L'enclavement : expression géographique de la discontinuité dans les réseaux. « *Le monde en réseaux. Lieux visibles, liens invisibles* », 16^{ème} Festival International de Géographie, Saint-Diè-des-Vosges, 29 septembre-2 octobre 2005. 14 p.
19. Debrie, Jean ; Steck, Benjamin (2001) L'enclavement, réévaluation théorique et application à l'Afrique de l'Ouest. *L'Espace géographique* tome 30, n° 1, pp. 26-36.
20. Debrie, Jean ; Eliot, Emmanuel; Steck, Benjamin (2003) Mondialisation des réseaux de circulation en Afrique de l'Ouest. *Mappemonde* 71 (2003.3), pp 7-12.
21. Deubel, Philippe ; Montoussé, Marc et al. (2012) *Dictionnaire de sciences économiques et sociales*. Rosny-sous-Bois : Bréal, 575 p (Dictionnaires).
22. Diallo, Mohamadou Mountaga (2014) *Frontières, stratégies d'acteurs et territorialités en Sénégal. Cas des frontières Sénégal-Gambie et Sénégal-Guinée Conakry*. Th. doct. : Géogr. : Montpellier : Univ. de Montpellier III, 540 p.
23. Dieng, Mbaye (2008) *Réseaux et systèmes de télécommunications dans une région périphérique du Sénégal : Ziguinchor en Casamance*. Th. doct. : Géogr. : Bordeaux : Univ. de Bordeaux III, 391 p.
24. Dollfus, Olivier ; Grataloup, Christian ; Lévy, Jacques (1999) Trois ou quatre choses que la mondialisation dit à la géographie. *L'Espace géographique*, tome 28, n° 1, pp. 1-11.

25. Fall, Abdoulaye (2014) Fatick - Réalisation du pont miraculeux de Medina Djikoye. Les populations exilées en Gambie peuvent enfin revenir au bercail [en ligne]. Sud Quotidien, revue de presse Papil. Disponible sur : < http://www.papil.org/fatick-realisation-du-pont-miraculeux-de-medina-djikoye-Les-populations-exilees-en-Gambie-peuvent-enfin-revenir-au_a179.html> (consulté le 15 août 2014).
26. Gallais, Jean (1968) Dépression régionales dans les pays en voie de développement. In *Régionalisation et développement*. Actes du colloque de Strasbourg, 26-30 juin 1967. Strasbourg : CNRS, pp. 109-123.
27. Hachette (1999) *Dictionnaire Hachette encyclopédique illustré*. Paris : Hachette. 2066 p.
28. Huwart, Jean-Yves et Verdier, Loïc (2012) *La mondialisation économique : origines et conséquences* [en ligne]. Les essentiels de l'OCDE, Editions OCDE. 174 p. Disponible sur <<http://dx.doi.org/10.1787/9789264111929-fr>> (consulté le 10 août 2014).
29. INED (2013) Tous les pays du monde [en ligne]. *Population et sociétés, numéro 503*. 8 p. Disponible sur : < www.ined.fr/fr/ressources_documentation/publications/pop_soc/> (consulté le 5 octobre 2014).
30. INSEE (2014) Prix CAF [en ligne]. *INSEE, Définitions et méthodes*. Disponible sur : <<http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/prix-caf-cout-assur-fret.htm>>(consulté le 12 novembre 2014).
31. INSEE (2014) Prix FOB ou FAB [en ligne].*INSEE, Définitions et méthodes*. Disponible sur : <<http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/prix-fab-franco-bord.htm>> (consulté le 12 novembre 2014)
32. Jaglin, Sylvie; Steck, Benjamin et al. (2008) Réseaux et frontières Géopolitiques. *Flux* n° 71 Janvier - Mars 2008, pp. 4-7.
33. Keita, Arfang Fodé (2013) *La mutation des terres agricoles autour de Ziguinchor*. Mém. master 2 : Géogr. : Dakar : Univ. Dakar, 96 p.
34. Le Belem, acteur du commerce maritime (2014) Le commerce maritime international aujourd'hui [en ligne]. *Fiche n° 28*. 2 p. Disponible sur : < <http://www.editions-belize.com/f/fiches/CHAP02/fiche28.pdf>> (consulté le 25 août 2014).
35. Le Larousse (2005) *Le Petit Larousse illustré 2006*. Paris : Larousse. 1856 p.

36. Le Robert (2006) *Le nouveau Petit Robert 2007: Dictionnaire de la langue française*. Paris : Le Robert, 2837 p.
37. Le Robert (1972) *Le Petit Robert : Dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française*. Paris : Société du nouveau Littré, Le Robert. 1969 p.
38. Levy, Jacques et Lussault, Michel (2003) *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris : Editions Belin 2003. 1032 p.
39. Magrin, Géraud et Ninot, Olivier (2005) Les zones soudaniennes du Tchad et du Sénégal : deux sud enclavés entre mondialisation et marginalisation. *Espace, Populations, Sociétés*, 2005/1, pp. 15-30.
40. Manga, Mohamed Lamine (2012) *La Casamance dans l'histoire contemporaine du Sénégal*. Paris : Editions L'Harmattan. 354 p (Etudes africaines)
41. Marut, Jean-Claude (1995) Les représentations territoriales comme enjeux de pouvoir : la différence casamançaise [en ligne]. *Le territoire : lien ou frontière ? Actes du colloque de Paris, 2-4 octobre 1995*. 11 p. Disponible sur : <<http://deey.free.fr/documents/Documents%20territoires/Territoire,%20lien%20ou%20fronti%C3%A8re/TEXTES/GEOPOLIT/MARUT.PDF>> (consulté le 01 octobre 2014).
42. Mbaye et al. (2011) Changement climatique, perceptions et stratégies des populations de la ville de Ziguinchor au Sénégal. *Actes du colloque "Renforcer la résilience au changement climatique des villes : du diagnostic spatialisé aux mesures d'adaptation"* (2R2CV) 07 et 08 juillet 2011, Université Paul Verlaine - Metz, France. 9 p.
43. Nguessan Ludovic (2009) Le secteur des transports au Sénégal : enjeux et défis pour la réalisation des objectifs de croissance durable et de réduction de la pauvreté, Plate-forme des acteurs non étatiques (PFANE), Groupe Thématique (GT) Transports. 136 p
44. OMC (2014) *Le commerce mondial en 2013 et les perspectives en 2014*. Communiqué de presse, Press/721. 30 p.
45. Péliissier, Paul (1966) *Les paysans du Sénégal. Les civilisations agraires du Cayor à la Casamance*. Saint-Yrieix : Fabrègue. 939 p.
46. PNUD (2014) Rapport sur le développement humain. New York: PNUD. 259 p.
47. Rodrigue, Jean-Paul (2000) Les moyens: le transport international et les télécommunications [en ligne]. *L'Espace Economique Mondial*, chapitre 6, 42 p. Disponible

sur : https://people.hofstra.edu/Jean-paul_rodrigue/.../eemchapitre6.pdf (consulté le 02 octobre 2014).

48. Sakho, Papa (2005) Marginalisation et enclavement en Afrique de l'Ouest : l'«espace des trois frontières » sénégalais [en ligne]. *Espace, populations, sociétés*, 2005/1, pp. 163-168. Disponible sur : < URL : /index2787.html > (consulté le 25 juillet 2014).

49. Sène, Abdourahmane Mbade (2017) Dynamiques de l'agriculture péri-urbaine de la commune de Ziguinchor : cas du maraîchage des quartiers de Kadialang Est et Ouest, In « *Regards croisés sur les enjeux et perspectives environnementaux de la recomposition des espaces urbain et périurbain face aux changements climatiques* », Actes du colloque international de l'Université Assane Seck de Ziguinchor, 09-11 février 2017, 17p.

50. Sène, Abdourahmane Mbade (2016) Agrobusiness de l'anacarde en Casamance : atouts, contraintes et perspectives d'industrialisation, In « *Nourrir l'Afrique : vers une agro-industrialisation pour une croissance inclusive* ». Actes de la Conférence économique africaine, Abuja, 5-7 décembre 2016, 19p.

51. Sène, Abdourahmane Mbade et Codjia, Claude (2016) Dynamiques de l'aménagement du territoire et inégalités socio-spatiales au Sénégal. Québec, *Cahiers de géographie du Québec*, Vol. 60, N° 169, avril 2016, pp. 1-17.

52. Sidibé, Mamadou (2011) *Enjeux fonciers et mutations spatiale dans la périphérie Sud de Ziguinchor*. Mém. maîtrise : Géogr. : Dakar : Univ. Dakar, 109 p.

53. Silem, Ahmed ; Albertini, Jean-Marie et al. (1995) *Lexique Economie*. Paris : Dalloz, 574 p.

54. Sy, Oumar & Sakho, Papa (2013) Dynamique des paysages périurbains de la ville de Ziguinchor au Sénégal. *Revue Perspectives & sociétés*. Carrefour Africain de Recherche et d'Echanges pour le Développement. Vol. 5, n° 1 et 2, pp. 164-186.

55. Sy, Oumar ; Sakho, Papa ; Dièye, El Hadji Balla ; et Sané, Tidiane (2015) - Périurbanisation et perspectives de développement de la ville de Ziguinchor (Sénégal). In *Villes et campagnes en relations. Regards croisés Nords/Suds*. Actes du Colloque international de Paris, 9-11 juin, 24 p.

56. Trincaz, Pierre Xavier (1984) *Colonisation et régionalisme Ziguinchor en Casamance*. Editions de l'ORSTOM, Paris, Collection Travaux et documents n° 172, 259 p.

57. UNCTAD (2014) *World investment report*. New York and Geneva: United Nations. 265 p.

58. Yonlihinza, Issa Abdou (2011) *Transports et désenclavement dans la problématique du développement local a Téra au Niger*. Th. Doct. : Géogr. : Toulouse : Univ. de Toulouse II, 416 p.
59. Wikipédia, L'encyclopédie libre (2014) Prix [en ligne]. *Wikipédia*. Disponible sur : <<http://fr.wikipedia.org/wiki/Prix> > (Consulté le 16 novembre 2014).

TABLES DES FIGURES

Figure 1	Carte du relief de la ville de Ziguinchor
Figure 2	Carte de localisation de Ziguinchor
Figure 3	Evolution de la population de la ville de Ziguinchor de 1886 à 2013.
Figure 4	Evolution de la répartition en % de la population de Ziguinchor selon l'origine géographique de 1951 à 2013.
Figure 5	Distance en ligne droite par rapport à Dakar de quelques villes du Sénégal en km.
Figure 6	Distance par route par rapport à Dakar de quelques villes du Sénégal en km.
Figure 7	Durée moyenne en heures du trajet Dakar – Ziguinchor selon le véhicule de transport de passagers et la voie empruntée.
Figure 8	Durée moyenne en jours du trajet Dakar – Ziguinchor selon la voie empruntée par les véhicules de transport de marchandises.
Figure 9	Indépendance du Sénégal et redéfinition de polarité dans les relations de Ziguinchor.
Figure 10	Carte du réseau des transports du Sénégal
Figure 11	Carte des principaux axes routiers desservant Ziguinchor
Figure 12	Evolution de l'effectif des véhicules immatriculés à Ziguinchor selon l'état de 2008 à 2014
Figure 13	Répartition selon l'âge du parc automobile de Casamance du RCT/Ziguinchor (secteur poids lourds).
Figure 14	Place des contraintes de circulation routière sur les axes Ziguinchor/Dakar selon le % des chauffeurs
Figure 15	Tarif du transport de passagers en F CFA selon le véhicule et la voie empruntée entre Dakar et Ziguinchor
Figure 16	Consommation de carburant en F CFA selon le véhicule et la voie empruntée entre Dakar et Ziguinchor
Figure 17	Poste de Ziguinchor, carrefour sur les voies navigables entre la Gambie et Cacheu
Figure 18	Flux moyen journalier de « taxis » partant de Ziguinchor selon la destination
Figure 19	Commerçants de Ziguinchor selon la nationalité
Figure 20	Commerçants de Ziguinchor selon leur origine géographique
Figure 21	Commerçants de Ziguinchor selon l'ethnie
Figure 22	Commerçants de Ziguinchor selon le niveau d'étude
Figure 23	Commerçants de Ziguinchor selon le secteur d'activité
Figure 24	Structures commerciales de Ziguinchor selon le nombre d'emplois rémunérés
Figure 25	Ménages de Ziguinchor selon la proportion des dépenses courantes de consommation par rapport aux revenus mensuels
Figure 26	Ménages de Ziguinchor selon la perception des prix
Figure 27	Fréquence des raisons avancées par les ménages de Ziguinchor pour expliquer le niveau des prix
Figure 28	Commerçants de Ziguinchor selon l'origine géographique des produits
Figure 29	Commerçant de Ziguinchor selon leur catégorie commerciale
Figure 30	Prix d'achat réel et déclaré des produits en F CFA
Figure 31	Commerçants de Ziguinchor selon le mode de transport utilisé
Figure 32	Commerçants de Ziguinchor selon le mode de transport utilisé
Figure 33	Différentiel transport et marge bénéficiaire en % du prix de vente
Figure 34	Prix de vente fixe et pratiqué de quelques produits

Figure 35	Ménage de Ziguinchor par rapport à la stratégie d'adaptation utilisée.
-----------	--

TABLE DES TABLEAU

Tableau 1	Composition ethnique de la population de Ziguinchor en % en 1951, 1970 et 2013
Tableau 2	Synopsis de la structure des prix en F CFA
Tableau 3	Moyenne mensuelle des affaires contentieuses, de la valeur des marchandises saisies et des amendes et ventes

TABLE DES PHOTOS

Photos 1	Image satellitaire du site et de la situation géographique de la ville de Ziguinchor en région des « Rivières du Sud »
Photos 2	Illustration des problèmes du bac de farafenni servant à la traversée du fleuve Gambie
Photos 3	Des ponts sur les routes menant à la ville de Ziguinchor
Photos 4	Aéroport de Ziguinchor au cœur des habitations

ANNEXES

Annexe 1 : Questionnaire d'enquête et guides d'entretien

ENQUETE AUPRES DES COMMERCANTS

I. Identification

1. Nationalité ?

Sénégalaise Autre

Préciser.....
.....

2. Origine géographique ?

Ville de Ziguinchor

Autre lieu :

Préciser.....
.....

3. Ethnie ?

Diola Mandingue Peul Wolof

Autres

Préciser.....
.....

4. Niveau d'étude ?

Aucun Primaire Moyen

Secondaire Supérieur

II. Caractérisation du commerce ?

5. Statut juridique de la structure.....
.....
.....
.....

6. Nombre d'emplois rémunérés ?

7. Secteur ?

Formel Informel

8. Catégorie commerciale ?

Grossiste Demi grossiste

Détaillant Autre

Préciser.....
.....

9. Résidence commerciale ?

Quartier.....
.....

Marché.....
.....

10. Préciser si hors marché

Grande surface Boutique Autre

Préciser.....
.....

III. Approvisionnement

11. Principaux produits ?

a.....
b.....
c.....
d.....
e.....

- f.....
- g.....
- h.....
- i.....
- j.....

12. Origine géographique du produit ?

- a.....
- b.....
- c.....
- d.....
- e.....
- f.....
- f.....
- g.....
- h.....
- i.....
- j.....

13. Quantité par produit ?

- a.....
- b.....
- c.....
- d.....
- e.....
- f.....
- g.....
- h.....
- i.....
- j.....
-

14. Mode de transport du produit ?

NB : S M = Spécialisé (Marchandises)

- a. Route Mer Air S M Mixte
- b. Route Mer Air S M Mixte
- c. Route Mer Air S M Mixte
- d. Route Mer Air S M Mixte

- e. Route Mer Air S M Mixte

- f. Route Mer Air SM Mixte

- g. Route Mer Air S M Mixte

- h. Route Mer Air S M Mixte

- i. Route Mer Air S M Mixte

- j. Route Mer Air S M Mixte

15. Coût du transport du produit ?

- a.....
- b.....
- c.....
- d.....
- e.....
- f.....
- g.....
- h.....
- i.....
- j.....

16. Stock du produit par rapport à la demande ?

- a. Suffisant Insuffisant
- b. Suffisant Insuffisant
- c. Suffisant Insuffisant
- d. Suffisant Insuffisant
- e. Suffisant Insuffisant
- f. Suffisant Insuffisant
- g. Suffisant Insuffisant
- h. Suffisant Insuffisant
- i. Suffisant Insuffisant
- j. Suffisant Insuffisant

17. Prix d'achat du produit ?

- a.....
- b.....
- c.....
- d.....
- e.....
- f.....
- g.....
- h.....
- i.....
- j.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

IV. Commercialisation ?

18. Prix de vente du produit ?

- a.....
- b.....
- c.....
- d.....
- e.....
- f.....
- g.....
- h.....
- i.....
- j.....

21. Sur les contraintes ?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

19. Eléments structurants du prix de vente ?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

V. Opinion sur l'activité ?

20. Sur les textes ?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ENTRETIEN TRANSPORTEURS

I. Identification :

1. Nom de la structure
2. Nationalité des membres
3. Origine géographique des membres
4. Ethnie des membres
5. Niveau d'étude

II. Caractérisation de l'activité

6. Statut juridique de la structure
8. Nombre de membres
9. Secteur
10. Domiciliation de la structure
11. Voie de transport
12. Eléments transportés
14. Cadre géographique du transport

III. Caractérisation du matériel

15. Types de véhicule
16. Capacité du type de véhicule
17. Nombre de véhicules
18. Nombre de véhicules selon l'âge
19. Etat du parc de véhicules

IV. Exploitation

20. Lignes
21. Tarifs par type de véhicule

V. Opinions sur l'activité

22. Sur les textes régissant le secteur

23. Sur les atouts :

24. Sur les contraintes :

ENTRETIEN CHAUFFEURS

I. Identification

1. Nationalité
2. Origine géographique
3. Ethnie
4. Niveau d'étude
5. Statut socio-professionnel
6. Préciser propriétaire si employé.....

II. Caractérisation du matériel et de l'activité

8. Type de
9. Capacité du véhicule
10. Type de transport

III. Exploitation

12. Ligne
13. Ancienneté sur la ligne
14. Temps du trajet
15. Nombre de jours pour aller-retour
16. Trafic mensuel
17. Tarif pratiqué pour marchandises
18. Tarif pratiqué pour passagers

IV. Opinion sur l'activité et la ligne

19. Sur les textes

20. Sur les contraintes ?

ENTRETIEN GARE ROUTIERE, PORT, AEROPORT

I. Identification de la personne ressource

1. Qualité
2. Ancienneté

II. Présentation de la structure

3. Missions
4. Moyens

III. Activités de la structure

5. Transporteurs et types de navires fréquentant la structure.
6. Destinations
7. Distances (physiques et temps) par rapport surtout à Dakar
8. Tarifs marchandises et passagers
9. Flux de navires par année et/ou par mois
10. Trafic marchandises et passagers
11. Problèmes
12. Perspectives

ENTRETIEN SERVICE REGIONAL DU COMMERCE

I. Identification de la personne ressource

1. Qualité
2. Ancienneté

II. Présentation de la structure

3. Mission
4. Moyens

III. Législation commerciale du Sénégal

5. Textes
6. Régime des prix
7. Méthodologie de la fixation des prix
8. Structuration des prix

IV. Approvisionnement

9. Lieux d'approvisionnement
10. Flux entrants
12. Circuits commerciaux
11. Stades de commerce
12. Appréciation globale du commerce à Ziguinchor

ENTRETIEN CHAMBRE DE COMMERCE

I. Identification de la personne ressource

1. Qualité
2. Ancienneté

II. Présentation de la structure

3. Membres, organisation et Mission
4. Moyens humains et matériels

III. Approvisionnement de la ville de Ziguinchor

5. Généralités sur l'économie de la ville
6. Moyens de transport, transporteurs et regroupements de transporteurs

7. Présentation du secteur du commerce
8. Principaux flux
9. Contraintes

ENTRETIEN SERVICE DES DOUANES

I. Identification de la personne ressource

1. Qualité
2. Ancienneté

II. Présentation de la structure

3. Missions
4. Moyens

III. Activités du service

5. Flux commerciaux provenant des pays limitrophes
6. Origines et ampleur des flux frauduleux
7. Problèmes du service dans la lutte contre la fraude
8. Perspectives

ENTRETIEN AUTORITES ADMINISTRATIVES ET POLITIQUES

I. Identification de la personne ressource

1. Qualité
2. Ancienneté

II. Présentation de la structure

3. Mission

4. Moyens

III. Problématique de l'enclavement de Ziguinchor

5. Etat des lieux
6. Programmes de désenclavement
7. Organisation de la mobilité et du commerce
8. Perspectives

ENTRETIEN AVEC CHEF DE MENAGE

I. Identification

1. Age
2. Nationalité
3. Origine géographique
4. Quartier
5. Ethnie
6. Niveau d'étude
7. Catégorie socio-professionnelle

II. Caractérisation du ménage

8. Taille
9. Niveaux d'instruction
10. Nombre d'actifs
11. Actifs participant au fonctionnement
12. Revenus
13. Périodicité des revenus
14. Aide financière

III. Approvisionnement

15. lieux

16. Dépenses de consommation

17. Produits les plus consommés

18. Prix des produits

19. Appréciation des prix

20. Explication des prix

21. Stratégies pour surmonter le niveau des
prix

Annexe 2 : Liste des produits du panier et format du relevé des prix adressé aux services régionaux du commerce de Ziguinchor et Dakar et aux grossistes de Dakar

TYPES DE PRODUITS	PRODUITS	UNITE	PRIX UNITAIRE			
			GROS OU ½ GROS		DETAIL	
			« FIXE »	« REEL »	« FIXE »	« REEL »
PRODUITS MARAICHERS	Carotte	Sachet				
	Oignon	25 Kg				
	Pomme De Terre	25 Kg				
AUTRES PRODUITS ALIMENTAIRES	Riz Brise Non Parfume	50 kg				
	Sucre cristallisé	50 kg				
	Vitalait	Sac de 20 sachets de 500 g				
	Jadida	Carton				
MATERIEL DE CONSTRUCTION	Sahel	tonne				
	SOCOCIM	tonne				
	Dangote	tonne				
PRODUITS ENERGETIQUES	Essence Super	litre				
	Gasoil	litre				
	Gaz	6 kg				

Annexe 3 : Liste des commerçants et autres assujettis de la région de Ziguinchor

REPUBLIQUE DU SENEGAL N°_191_/MCSICPPME/DCI/SRC/ZIG
Un Peuple-Un But – Une Foi



MINISTRE DU COMMERCE, DU SECTEUR INFORMEL
DE LA CONSOMMATION, DE LA PROMOTION
DES PRODUITS LOCAUX ET DES PME

Ziguinchor, le 07 juillet 2015

DIRECTION DU COMMERCE INTERIEUR

SERVICE REGIONAL DU COMMERCE DE ZIGUINCHOR

Objet : Situation commerciale de la région de Ziguinchor

Répartition des commerçants et autres assujettis

COMMERCANTS	DEPARTEMENTS			TOTAL REGION
	Ziguinchor	Bignona	Oussouye	
Grossistes, demi-grossistes	15	08	04	27
Détaillants	445	270	110	825
Quincaillerie	23	09	05	37
Epiceries, supermarchés	04	02	03	09
Pharmaciens	15	04	03	22
Stations d'essence	09	05	02	16
Ensembles (hôtel, auberge, campement)	18	05	06	29
Boulangeries, pâtisseries	14	05	01	20

Répartition des marchés

INFRASTRUCTURES	DEPARTEMENTS			TOTAL REGION
	Ziguinchor	Bignona	Oussouye	
Marchés Permanents	04	04	02	10
Marchés Hebdomadaires	-	-	-	-

A Monsieur le Direction du Commerce
Intérieur

Ampliations :

Archives / Chrono

Le Chef du Service Régional



Annexe 4 : Bareme des redevances maxima d'exploitation au port de Ziguinchor

DESIGNATION	PRIX EN F.CFA
REDEVANCE FORFAITAIRE-AMMARRAGE (CAPITAINE DU PORT)	
1) - Navires de 300 T x de jauge brute et au-delà	30 000 F
2) - Navires de moins de 300 T x de jauge brute	20 000 F
3) - Navires de pêche de 25 T x de jauge brute et au-delà	10 000 F
4) - Navires de pêche de moins de 25 T x de jauge brute	6 000 F
5) - Voilier	5 000 F
6) - Vedette, remorqueur et autres	5 000 F
7) - Pirogues	1 000 F
REDEVANCE DE SEJOUR A QUAÏ PAR JOUR (CHAMBRE DE COMMERCE)	
1) - Navires de 300 T x de jauge et au-delà (par jour)	60 000 F
2) - Navires de moins de 300 T x de jauge brute (par jour)	50 000 F
3) - Navires de pêche de 25 T x de jauge brute et au-delà (par jour)	10 000 F
4) - Navires de pêche de 25 T x de jauge brute	5 000 F
5) - Voilier	5 000 F
6) - Vedette, remorqueur et autres	3 000 F
7) - Pirogues	2 000 F
NB : Toute journée entamée est due	
REDEVANCE D'UTILISATION DU PLAN D'EAU (CHAMBRE DE COMMERCE)	
<p>Applicable entre l'embouchure de la Casamance et le Pont Émile Badiane y compris affluents. Bolongs et la côte sous juridiction de la Capitaine. Cette redevance sera comptée en jours en partir de 00 H 00 mn le jour suivant l'entrée dans l'embouchure jusqu'à l'appareillage du navire au quai ou du mouillage.</p>	
1) Navire de charge et à passagers (CHAMBRE DE COMMERCE) a) - de 500 T x de jauge brute et au-delà ▪ Par jour	10 000 F
▪ Par mois	250 000 F
▪ Par an	3 000 000 F
b) - de moins de 500 T x de jauge brute ▪ Par jour	7 000 F
▪ Par mois	130 000 F
▪ Par an	1 560 000 F
Nota : forfait annuel pour Navire fréquentant régulièrement le Port	

REDEVANCE DE PORT A LA TONNE (embarquement et débarquement)	
Produit pétrolier, huile de graissage, combustible, liquide, fuel, essence, etc.....	400 F la tonne
Huile d'arachide.....	400 F la tonne
Tourteaux d'arachide	300 F la tonne
Tourteaux palmistes	300 F la tonne
Arachides – sésame noix d'acajou	300 F la tonne
Amandes de palmistes	300 F la tonne
Grains de coton	300 F la tonne
Crevettes	10 000 F La tonne
Poissons (exportations)	5 000 F la tonne
Charbon terre, bois de chauffage et charbon de bois	200 F /m3
Sable, gravier, béton, bois et coquillage	200 F /m3
Marchandises, ciment, farine, semoule, riz, sucre, vins ordinaire en vrac, fûts etc.....	500 F la tonne
Les passagers embarqués ou débarqués des navires de croisière naviguant sur le fleuve Casamance (par passager)	1 000 F
Les emballages vides faisant retour au Sénégal seront exemptés de redevances	
AUTORISATION D'ACCES AUX PERSONNES ET LAISSEZ – PASSER DES VEHICULES	
Les personnes n'appartenant ni à un service public, ni à une entreprise agréée, ni à une société titulaire d'un cahier des charges pour occupation du domaine portuaire, et les personnes non titulaires d'une carte docker ou d'un document d'identité de marin acquitteront une redevance annuelle de	10 000 F
Autorisation provisoire par personne et par jour	200 F
Laissez – passer annuel pour véhicule n'appartenant ni à une société agréée, ni à un titulaire d'un cahier des charges d'occupation du domaine par an ;	
a) – poids en charge inférieur à 10 tonnes.....	40 000 F
b) – poids en charge supérieur à 10 tonnes.....	65 000 F
c) – poids en charge supérieur à 20 tonnes.....	100 000 F
d) – voiture tourisme	30 000 F
e) – engins de manitention	35 000 F
Autorisation provisoire par véhicule et par jour	
a) – voiture de tourisme	300 F
b) – poids en charge inférieur à 10 tonnes, camionnette et engin de manitention	1 000 F
c) – poids en charge supérieur à 10 tonnes	1 500 F
d) – poids en charge supérieur à 20 tonnes (remorque)	2 000 F
REDEVANCE FOURNITURE D'ENERGIE ET PRESTATIONS DE SERVICES	
Redevance fourniture d'eau douce (m3)	2 500 F
Redevance fourniture de courant force (KW)	250 F
Redevance de pesage poids public (heures normales de travail)	300 F/T
Redevance de pesage poids public (heures supplémentaires)	500 F/T

2) Navire de pêche de 25 T x de jauge brute et au – delà (CH. COMMERCE)	
a) – de 25 T x de jauge brute et au – delà <ul style="list-style-type: none"> ▪ Par jour ▪ Par mois ▪ Par an 	5 000 F 126 000 F 1 500 000 F
b) – de moins de 25 T x de jauge brute <ul style="list-style-type: none"> ▪ Par jour ▪ Par mois ▪ Par an 	3 000 F 80 000 F 1 092 000 F
3)– Voilier, vedette, remorqueur et pirogue (commerce et pêche)	
c) – de 25 T x de jauge brute et au – delà <ul style="list-style-type: none"> ▪ Par jour ▪ Par mois ▪ Par an 	2 000 F 56 000 F 672 000 F
4) – Engin de navigation destiné au transport des passagers ou à la pêche de loisir ou sportive appartenant aux hôtels, sites et clubs touristiques.	
Redevances forfaitaires à l'année par unité :	
a) – de 25 T x de jauge brute et au – delà	250 000 F
b) – de 25 T x de jauge brute.....	150 000 F
Nota : pour les navires payant les redevances à la journée, la redevance d'occupation du plan d'eau ne peut être cumulable avec la redevance de séjour à quai.	
REDEVANCE LOCATION MENSUELLE DES HANGARDS ET MAGASINS	
2 000 m2 de superficie	1 000 000 F
1 000 m2 de superficie	500 000 F
600 m2 de superficie	400 000 F
400 m2 de superficie	300 000 F
REDEVANCE OCCUPATION DES HANGARS ET MAGASINS PAR MOIS/m2	500 F
REDEVANCE OCCUPATION DES TERRE – PLEINS PAR m2 ET PAR JOUR	
1 ^{ere} zone (devant les magasins)	200 F Le m2
2 ^{eme} Zone (ailleurs)	100 F le m2

TABLE DES MATIERES

DEDICACE.....	ii
REMERCIEMENTS.....	iii
RESUME.....	iv
ABSTRACT.....	v
SOMMAIRE.....	vi
SIGLES ET ACRONYMES.....	vii
INTRODUCTION GENERALE	1
I. Problématique.....	2
I.1. Contexte.....	2
I.2. Justification.....	6
I.3. Position du problème.....	8
I.4. Objectifs.....	8
I.4.1. Objectif général.....	8
I.4.2. Objectifs spécifiques.....	8
I.5. Hypothèses.....	8
I.5.1. Hypothèse générale.....	8
I.5.2. Hypothèses spécifiques.....	9
II. Analyse conceptuelle.....	9
II.1. Enclavement.....	9
II.2. Prix.....	15
II.3. Produit importé.....	21
III. Méthodologie de recherche.....	23
III.1. Revue documentaire	23
III.2. Collecte des données.....	36
III.2.1. La recherche documentaire.....	36
III.2.2. Le travail de terrain.....	36
III.3. Traitement des données.....	39
PREMIERE PARTIE : DES PROBLEMES D'INTEGRATION SOCIALE ET POLITIQUE	40
Chapitre I : Des prédispositions à l'enclavement.....	41
I.1. Un cadre physique contraignant.....	41

I.1.1. Un site amphibie, fluvial.....	41
I.1.2. Une situation entre centralité et marginalité.....	44
I.2. Un cadre humain globalement enclavant.....	45
I.2.1. Historique et évolution administrative et territoriale	46
I.2.2. Population et économie.....	48
Chapitre II : Un enclavement psycho-social et géopolitique.....	53
II.1. Un enclavement psycho-social, source d'une crise politico-militaire persistante et multiplicatrice de distance.....	53
II.1.1. Un enclavement psycho-social.....	53
II.1.2. Une crise politico-militaire persistante et multiplicatrice de distance.....	55
II.2. Un enclavement géopolitique doublement isolateur.....	57
II.2.1. Un enclavement géopolitique.....	57
II.2.2. Un double isolateur.....	60
DEUXIEME PARTIE : DES PROBLEMES DE DESSERTE PAR LES TRANSPORTS A PARTIR DE DAKAR.....	67
Chapitre III : Des transports terrestres déficients.....	68
III.1. Une redéfinition enclavant de polarité et un monopole routier des transports terrestres.....	68
III.1.1. Une redéfinition enclavant de polarité.....	68
III.1.2. Un monopole du transport routier.....	70
III.2. Le transport routier, mode de transport le plus problématique.....	71
III.2.1. Le transport routier : entre l'informel, les dépenses imprévisibles, le jeu de corruption et les formalités administratives enclavant.....	72
III.2.2. La construction, la réhabilitation et l'entretien du réseau routier : un véritable défi dans un contexte de grande vétusté du parc automobile.....	77
Chapitre IV : Des transports fluviomaritime et aérien encore incapables de relever le défi de la desserte de Ziguinchor.....	82
IV.1. Des infrastructures anciennes mais de taille encore très modeste.....	82
IV.1.1. Des infrastructures anciennes.....	82
IV.1.2. Des infrastructures de taille encore très modeste.....	83
IV.2. Des problèmes de viabilité.....	85
IV.2.1. Du transport fluviomaritime.....	85
IV.2.2. Du transport aérien.....	88
Chapitre V : Des flux de véhicules encore faibles.....	90

V.I. Dans le transport routier.....	90
V.2. Dans les transports aérien et fluvio-maritime.....	91
TOISIEME PARTIE : L'ENCLAVEMENT, FACTEUR DETERMINANT DU NIVEAU ELEVE DES PRIX DES PRODUITS IMPORTES A ZIGUINCHOR. ET LES STRATEGIES D'ADAPTATION DES POPULATIONS LOCALES.....	94
Chapitre VI : L'enclavement, facteur déterminant du niveau élevé des prix des produits importés à Ziguinchor.....	95
VI.1. Le contexte commercial de Ziguinchor : des conceptions différentes de la liberté des prix.....	95
VI.1.1. Un régime de liberté aménagée des prix.....	95
VI.1.2. Un jeu des acteurs révélateur d'incompréhensions et d'un choc des intérêts.....	96
VI.2. Evaluation des prix des produits importés de Ziguinchor.....	105
VI.2.1. L'approvisionnement de Ziguinchor : un système complexe.....	105
VI.2.2. La structure des prix de vente.....	109
Chapitre VII : Les stratégies d'adaptation des populations locales.....	119
VII.1. L'exploitation des différentiels avec les pays limitrophes.....	119
VII.1.1. Les différentiels étatiques.....	119
VII.1.2. L'importance des flux Ziguinchor-Gambie-Guinée-Bissau.....	121
VII.2. La modulation de la demande en fonction du pouvoir d'achat et les tentatives de développement d'une production de substitution.....	123
VII.2.1. La modulation de la demande en fonction du pouvoir d'achat.....	123
VII.2.2. Les tentatives de développement d'une production de substitution.....	124
CONCLUSION GENERALE.....	126
BIBLIOGRAPHIE.....	129
TABLES DES FIGURES.....	135
TABLE DES TABLEAUX.....	136
TABLE DES PHOTOS.....	136
ANNEXES.....	I
TABLE DES MATIERES.....	XIV