

UNIVERSITE ASSANE SECK DE ZIGUINCHOR



UFR : Sciences et Technologies

Département : Géographie

Master : Espaces, Sociétés et Développement

Spécialité : Aménagement et Territoires

Mémoire de Master

Enclavement et problématique de développement dans la commune de Santhiaba Manjaque (Région de Ziguinchor)

Présenté et soutenu par :

Roger COLY

Sous la direction de :

M. Abdourahmane Mbade SÈNE

Maître de Conférences à l'UASZ

Membres du jury :

Nom et Prénom (s)	Grade	Qualité	Établissement
M. FAYE Cheikh	Maître de Conférences	Président	UASZ
M. SÈNE Abdourahmane Mbade	Maître de Conférences	Directeur	UASZ
M. FALL Aidara Chérif Lamine	Maître-Assistant	Membre	UASZ

Année universitaire 2020 / 2021

DÉDICACE

Nous rendons grâce à Dieu, le tout-puissant, de nous avoir accordé la vie, la bonne santé, et la force de réaliser ce travail.

Je dédie ce travail à :

Mes chers parents Assine COLY et Anaïsse DIATTA, pour leurs efforts consentis dans mes études mais surtout dans mon éducation de base ;

Mon cher Sylvestre Hubert COLY et sa maman Agnès DIATTA ;

Ma chère Florence DIÉDHIOU ainsi qu'à toute sa famille ;

Mes frères, sœurs, cousins et cousines : Hubert COLY, Jean Daniel COLY, Thioulène Alphonsine COLY, Brigitte COLY, Paul Agoustou COLY, Prospère Daour COLY, Bénédic COLY, Arsène COLY, Thomas COLY, Dominique Yamaye COLY, Sécou COLY, Ibrahima COLY, Maïmouna COLY, Gnagna COLY, Dorothée COLY, Malbina COLY, Patrick COLY, David COLY, Anna Rita COLY, Luc André COLY, Inès COLY, Émile COLY, Bernadette COLY, Gilbert COLY, Linda COLY, Rosalie COLY, Hélène COLY, Agnès COLY, Aloyse COLY, Éloi MANGA, Jacques MANGA, Fulgence MANGA, Édith MANGA, Onila MANGA, Honorée MANGA, Jeanne MANGA, Béline MANGA, Betty MANGA ;

Mes oncles et tantes : Habib DIATTA, Sidy DIATTA, César DIATTA, Rose DIATTA, Aby COLY, Agnès COLY, El hadji DIÉDHIOU, pour leur soutien moral et surtout financier ;

Toute la famille de Ningdiling

Toute la famille de Kawèle ;

Tous les habitants d'Effoc Éghina ;

Tous les habitants du village d'Effoc ;

Tous les habitants du village de Niambalang ;

Tous les habitants de la commune de Santhiaba Manjaque ;

Mes amis proches : Cris Emanuel WALÛ, Michel Sobel N'DIAYE, Nina Mariama Aro DIANDY, Pascal Fadiouma SAGNA, Noël DIATTA, Bienvenu SAGNA, Amy DJIBA, Ramatoulaye SANÉ, Norbert DIATTA, Cheikh Djibril MANGA, Amadou DIÉDHIOU, Lansana SANÉ, Boubacar Sadikh GOUDIABY, Joanna DIÉDHIOU, Adams DIÉDHIOU, Laurent DIATTA ;

Mes camarades de promotion, aux doctorants du Laboratoire de Géomatique et d'Environnement (LGE) et à tous les étudiants du département de Géographie ;

Et à tous ceux qui ont participé, de près ou de loin à ma formation et à la réalisation de ce document.

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier infiniment mon Directeur de mémoire Pr Abdourahmane Mbade SÈNE, qui a accepté, sans hésitation, d'encadrer ce travail. Merci pour tout.

Je tiens aussi à remercier tous les enseignants du département de Géographie, ainsi que leurs collègues vacataires, pour la formation de qualité acquise durant tout mon cursus universitaire.

Je veux nommer : Pr Oumar SY, Pr Tidiane SANÉ, Pr Ibrahima MBAYE, Pr Abdourahmane Mbade SÈNE, Pr Cheikh FAYE, Dr Alvares Gualdino Foufoué BENGA, Dr Oumar SALL, Dr El Hadji Balla DIÈYE, Dr Aïdara Chérif Lamine FALL, Dr Aliou BALDÉ, Dr Cheikh Tidiane WADE, Dr Demba GAYE et Mme COUNA DIAW DABO.

Je remercie également l'ancien Sous-préfet de l'arrondissement de Cabrousse M. Cheikh GNING, l'actuel Sous-préfet du même arrondissement M. Alassane HANNE, ainsi qu'à son Adjoint M. Bernard POUYE, le Maire de la commune de Santhiaba Manjaque M. Ousmane Djicoumène DIATTA et à toute l'équipe municipale, le Maire de la commune d'Oukout M. Insa HIMBANE, pour leur disponibilité et les informations reçues.

Un grand merci à M. Abdou Louis Pascal ÉHEMBA et M. Marcel DIATTA, pour leur soutien moral et financier. Que Dieu tout-puissant vous bénisse.

Mes remerciements vont également à l'endroit de Dr Paul DIÉDHIOU, M. Athanase DIATTA, Mme Hady MANÉ, mais surtout à Dr Boubacar Demba BÂ qui a beaucoup et sans contraintes participé à la réalisation de ce document, de par ses encouragements, ses conseils, son aide et ses sacrifices pour arriver à bon port. Merci infiniment.

J'exprime ma reconnaissance à la population de la commune de Santhiaba Manjaque, grâce à elle, nous avons collecté les données d'enquêtes, aux chefs de villages de la commune, aux chefs de l'armée nationale présentent dans la commune, aux représentants des Organisations Communautaire de Base (OCB), des Associations Sportives et Culturelles (ASC) et aux personnes ressources.

Je ne saurais finir sans dire un grand merci aux membres du jury, à mon ami M. Ousmane BODIAN, à l'ex-infirmier chef de poste de Youtou M. Jean Nestor DIÉDHIOU dit Djicadiène, à Henri Marcel SECK, à la matrone Mme Domtile DIÉMÉ, à l'Inspecteur des Eaux et Forêts d'Oussouye M. MANDIANG, à l'ancien directeur de l'école élémentaire d'Effoc M. Médard SAMBOU et aux actuels directeurs d'écoles élémentaires en service dans la commune de Santhiaba Manjaque.

SOMMAIRE

DÉDICACE.....	i
REMERCIEMENTS	ii
SOMMAIRE	iii
LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS	iv
RÉSUMÉ.....	vi
ABSTRACT	vii
INTRODUCTION GÉNÉRALE	1
PREMIÈRE PARTIE : PRÉSENTATION DU CADRE D'ÉTUDE ET CAUSES DE L'ENCLAVEMENT DE LA COMMUNE DE SANTIABA MANJAQUE.....	22
CHAPITRE I : PRÉSENTATION DU CADRE D'ÉTUDE.....	23
CHAPITRE II : CAUSES DE L'ENCLAVEMENT DE LA COMMUNE DE SANTIABA MANJAQUE	43
DEUXIÈME PARTIE : IMPACTS DE L'ENCLAVEMENT SUR LA MOBILITÉ ET LE DÉVELOPPEMENT DE LA COMMUNE DE SANTIABA MANJAQUE.....	63
CHAPITRE III : IMPACTS DE L'ENCLAVEMENT SUR LA MOBILITÉ DANS LA COMMUNE DE SANTIABA MANJAQUE.....	64
CHAPITRE IV : IMPACTS DE L'ENCLAVEMENT SUR LE DÉVELOPPEMENT DANS LA COMMUNE DE SANTIABA MANJAQUE.....	86
TROISIÈME PARTIE : STRATÉGIES D'ADAPTATION PAR RAPPORT À L'ENCLAVEMENT DE LA COMMUNE DE SANTIABA MANJAQUE.....	116
CHAPITRE V : DIFFÉRENTES STRATÉGIES DÉVELOPPÉES PAR RAPPORT À L'ENCLAVEMENT DE LA COMMUNE DE SANTIABA MANJAQUE	117
CHAPITRE VI : LIMITES DES STRATÉGIES DÉVELOPPÉES PAR RAPPORT À L'ENCLAVEMENT DE LA COMMUNE DE SANTIABA MANJAQUE	125
CONCLUSION GÉNÉRALE	131
BIBLIOGRAPHIE	134
ANNEXES	I
TABLE DES ILLUSTRATIONS	XII

LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS

AJAEDO :	Association des Jeunes Agriculteurs et Éleveurs du Département d'Oussouye
ANSD :	Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie
ASC :	Association Sportive et Culturelle
BAD :	Banque Africain de Développement
CEDEAO :	Communauté Économique Des États de l'Afrique de l'Ouest
CEM :	Collège d'Enseignement Moyen
CER :	Communauté Économique Régionale
CFEE :	Certificat de Fin d'Études Élémentaires
CICR :	Comité International de la Croix-Rouge
CLPA :	Conseil Local de Pêche Artisanale
CNAMS :	Centre National d'Action Antimines au Sénégal
CNFP :	Campus Numérique Francophone Partenaire
CRS :	Catholic Relief Services
CSE :	Centre de Suivi Écologique
DTGC :	Direction des Travaux Géographiques et Cartographiques
FADDO :	Fédération d'Appui au Développement du Département d'Oussouye
GPF :	Groupement de Promotion Féminine
IA :	Inspection d'Académie
ICP :	Infirmier Chef de Poste
IEF :	Inspection de l'Éducation et de la Formation
MFDC :	Mouvement des Forces Démocratiques de la Casamance
NEPAD :	Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique
NTIC :	Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication
OCB :	Organisation Communautaire de Base

ONG :	Organisation Non Gouvernementale
ONU :	Organisation des Nations Unies
PACITR :	Programme d'Aménagement Communautaire des Infrastructures de Transports Routiers
PAIGC :	Parti Africain pour l'Indépendance de la Guinée et du Cap-Vert
PLD :	Plan Local de Développement
PLHA :	Plan Local d'Hydraulique et d'Assainissement
PNBC :	Parc National de la Basse-Casamance
PPDC :	Projet Pôle de Développement de la Casamance
PRFTTR :	Programme Régional de Facilitation du Transport et du Transit Routier
PROCAS :	Programme d'appui au développement socio-économique pour la paix en Casamance
PSE :	Plan Sénégal Émergent
PUDC :	Programme d'Urgence de Développement Communautaire
PUMA :	Programme d'Urgence de Modernisation des Axes et Territoires frontaliers
RGPHAE :	Recensement Général de la Population, de l'Habitat, de l'Agriculture et de l'Élevage
SCF :	Secours Catholique Français
SDDR :	Service Départemental de Développement Rural
SNTR :	Stratégies Nationale de Transport Rural
SRTRZ :	Service Régional des Transports Routiers de Ziguinchor
SODEMIR :	Solutions de Développement en Milieu Rural
UA :	Union Africaine
UEMOA :	Union Économique et Monétaire Ouest Africaine
USAID :	United States Agency for International Development

RÉSUMÉ

La mobilité est un facteur primordial pour la mise en valeur des territoires, c'est-à-dire le développement et, dans ce cas précis, le transport se présente comme un secteur clé. En effet, dans une économie moderne, le transport joue un rôle prépondérant dans la facilitation des échanges entre agents économiques (Yonlihinza, 2011). La commune de Santhiaba Manjaque, située au sud-ouest du Sénégal, département d'Oussouye (région de Ziguinchor), fait face à des problèmes de développement en partie liés aux difficultés de mobilité des personnes et des biens. Cette étude qui s'inscrit dans un contexte de décentralisation, de surcroît marqué par une forte connectivité entre les espaces ruraux et urbains, a pour objectif de comprendre les impacts de l'enclavement sur le développement de la commune de Santhiaba Manjaque. La méthodologie repose sur des enquêtes ménages, des guides d'entretien et des focus group avec la population. L'exercice de cartographie nous a permis de faire l'état des lieux sur les infrastructures de la commune. Les résultats de notre étude montrent que l'enclavement prononcé de la commune relève de la conjonction de deux facteurs. Il s'agit des caractéristiques physiques de la commune (presqu'entourée par des cours d'eau) (25,60 %) et du conflit en Casamance principalement (85,60 %). À cela s'ajoute la vétusté des infrastructures de transport terrestre et la faiblesse des moyens de transport en commun. Ce qui par conséquent laisse entrevoir des impacts négatifs relatifs à un faible accès aux services essentiels et des activités socio-économiques peu développées. Face à cette situation, diverses actions palliatives sont proposées par la population et leurs partenaires et concernent : la mise en place de pirogues motorisées et/ou à rame ; la réhabilitation des digues de désenclavement (73,60 %) ; l'entretien des ponts traditionnels (18,40 %), etc. Malgré les stratégies développées, les difficultés de mobilité demeurent toujours et entraînent beaucoup de problèmes auxquels font face les populations, au quotidien, dans une commune fortement touchée par le conflit en Casamance.

Mots clés : Enclavement, conflit, infrastructure de transport, développement

ABSTRACT

Mobility is an essential factor for the development of territories, that is to say development and, in this specific case, transport is seen as a key sector. Indeed, in a modern economy, transport plays a preponderant role in the facilitation of exchanges between economic agents (Yonlihinza, 2011). The commune of Santhiaba Manjaque, located in the southwest of Senegal, department of Oussouye (Ziguinchor region), faces development problems partly linked to the difficulties of mobility of people and goods. This study, which is part of a context of decentralization, focused on strong connectivity between rural and urban spaces. It aimed at understanding the impact of isolation on the development of the municipality of Santhiaba Manjaque. The methodology was based on household surveys, interview guides and focus groups with the population. The mapping exercise allowed us to take stock of the infrastructure of the municipality. The results of our study show that the pronounced isolation of the municipality is due to the conjunction of two factors. These are the physical and geographical characteristics of the town (almost surrounded by stream) (25.60 %) and mainly the Casamance armed conflict (85.60 %), in addition to the dilapidated land transport infrastructure and the weakness of public transport. This therefore suggests the negative impacts relating to the poor access to basic services and poorly developed socio-economic activities. Faced to this situation, various palliative actions are proposed by the population and their partners and concern: the installation of motorized and/or rowing canoes; rehabilitation of access dikes (73.60 %); maintenance of traditional bridges (18.40 %), etc. Despite the strategies developed, mobility difficulties still remain and lead to many problems that the populations are facing on a daily basis in a town heavily affected by the so-called Casamance conflict.

Keywords : Isolation, conflicts, transport infrastructure, development

INTRODUCTION GÉNÉRALE

La performance des moyens de transport constitue un fait important dans l'amélioration des activités socio-économiques et commerciales des hommes. Dans le contexte de la mondialisation, des innovations technologiques ont été apportées dans le domaine des transports afin de répondre aux besoins des populations en nombre croissant et de plus en plus mobile (Simmala, 2009). Les pays du Tiers-Monde en général et ceux de l'Afrique subsaharienne, en particulier, sont confrontés à un défi commun qui est le développement. Un processus qui relève de la combinaison de plusieurs facteurs. À ce propos, l'un des freins internes les plus importants au développement du continent noir demeure l'enclavement (Ofoueme-Berton, 2009). De ce fait, dans les campagnes des pays du Sud, des problèmes liés principalement à la mobilité des personnes et biens se posent avec acuité, or, ces régions sont caractérisées par une croissance démographique et une situation de pauvreté (Gillardot, 1997). Toutefois, du fait de sa situation économique difficile, la population est faiblement motorisée, dispersée dans des territoires mal équipés et où les transports sont généralement non organisés et les pistes de production en état de dégradation avancée. Une situation caractéristique des conditions d'enclavement, provoquées par la localisation des services publics et économiques d'une part et par la défaillance du système de transport d'autre part.

Trois éléments caractérisent l'enclavement des zones rurales dans les pays en voie de développement : une dispersion spatiale de la population, un manque relatif d'infrastructures de transports appropriées, d'édifices économiques et administratives, généralement concentrés en milieu urbain et une dépendance au système de transport (Yesguer, 2009). Or, comme le note Segbor (1990), le niveau de développement d'une région peut s'apprécier à partir de son réseau routier donc du système de transport. Il soutient également que la mise en place d'une meilleure infrastructure de transport, d'un réseau de pistes desservant tous les villages, constitue avec de meilleurs moyens de transport, une base indispensable à des progrès rapides dans le secteur du transport et au développement économique. En plus, le manque d'ouverture d'un espace géographique à d'autres espaces environnants est source de « marginalité » non seulement du point de vue spatial, mais aussi du point de vue social (Moundza, 2018).

Au Sénégal, les zones rurales enclavées, en général, sont en marge des nouveaux courants de développement (Lombard, 2003). Elles sont sous-équipées en infrastructures socio-collectives et les activités économiques sont en difficultés à cause du mauvais état des infrastructures routières, en l'occurrence les pistes de production. La population de ces zones rurales éprouve des difficultés de déplacement vers les zones urbaines pour satisfaire leurs besoins socio-administratifs. Les effets induits liés à la précarité des infrastructures de transport

sont tributaires des apports extérieurs très limités et une faible pénétration des produits de consommation dans les campagnes (Yemmafouo et *al*, 2012). Les équipements sanitaires et scolaires sont insuffisants et ne satisfont pas les besoins des populations locales. Ces malaises se caractérisent aussi par le manque des structures de loisirs, les contraintes alimentaires, le chômage, le sous-emploi, etc.

Dans la commune de Santhiaba Manjaque, la question de l'enclavement demeure un problème majeur pour le développement socio-économique. À cause de cela, les activités génératrices de revenus restent peu développées, en raison des difficultés d'accès aux marchés du fait de la faiblesse des moyens de transport et de l'état défectueux des routes et pistes de production. Les habitants ne tirent pas un bon profit de leurs activités socio-économiques et cela pousse surtout les jeunes à l'exode rural. À cela s'ajoute le faible accès aux services sociaux de base, aux semences améliorées et aux intrants agricoles. La productivité du travail agricole est faible à cause d'un système cultural traditionnel, aléatoire, soumis aux aléas climatiques et aux difficultés liées à l'exportation, incapable de rencontrer les besoins de la population (Bolakonga, 2013).

Face à cette situation, des actions d'aide au développement ont été entreprises par des acteurs locaux, des acteurs étatiques, des ONG, etc. Des stratégies sont également développées par la population locale et les partenaires au développement, dans le but d'atténuer l'impact de l'enclavement et de favoriser la mobilité des personnes aussi bien au niveau interne qu'externe. Tout cela, dans le but d'améliorer les conditions de vie, dans un processus de relance des activités et de lutte contre la pauvreté.

I. PROBLÉMATIQUE

1.1- Contexte

La mobilité est un facteur primordial pour la mise en valeur des territoires c'est-à-dire le développement et, dans ce cas précis, le transport se présente comme un secteur clé. En effet, dans une économie moderne, le transport joue un rôle prépondérant dans la facilitation des échanges entre agents économiques (Yonlihinza, 2011). En d'autres termes, la croissance économique durable et la réduction de la pauvreté exigent le développement de tous les secteurs de l'économie. Les transports sont l'un des secteurs fondamentaux qui jouent un rôle de premier plan dans la réalisation des objectifs d'élimination de la pauvreté et de développement durable. Ils sont étroitement liés aux autres secteurs de l'économie et influencent leur évolution. Autrement dit, le transport fait partie intégrante des secteurs clés de la croissance économique

durable. Il participe ainsi à la réduction de la dépendance et de la pauvreté, entraînant de ce fait, le développement (ONU, CEA, 2017).

Sur le continent africain, la problématique de la libre circulation des personnes et des biens constitue un défi majeur pour l'intégration politique et économique des pays. Le secteur des transports en général, le transport routier en particulier, joue un rôle important dans cette intégration. Il permet de rapprocher les marchés, les zones de production et les zones de consommation. Malheureusement, les infrastructures de transport sont particulièrement peu développées ou encore en état de dégradation très avancée. Le réseau routier totalise un peu plus de deux millions de kilomètres (BAD, 2015). Cela représente un réseau deux fois moins développé qu'en Amérique latine et trois fois moins qu'en Asie. De plus, la qualité des infrastructures de transport n'est pas très élevée puisque moins d'un tiers du réseau routier est revêtu (BAD, 2015). Ainsi, selon Bove et *al.* (2018), seulement 34 % de la population rurale vit à moins de 02 km d'une route praticable en toute saison. La construction des routes, si elle est nécessaire pour desservir les zones rurales, est loin d'être suffisante pour répondre aux besoins de transport des populations. Le déficit en matière d'infrastructures est l'un des facteurs qui empêchent l'Afrique de réaliser son plein potentiel de croissance économique, son pouvoir concurrentiel sur les marchés mondiaux. Il empêche également l'atteinte de ses objectifs de développement, notamment la réduction de la pauvreté. La partie la plus pauvre de la population des pays africains n'a généralement pas accès à des services d'infrastructures modernes de transport, de distribution d'énergie électrique, de communication, d'assainissement (BAD, 2015). Cette partie concerne, en particulier, la population rurale qui représente 60 % de la population du continent (UA, 2009).

En Afrique de l'Ouest, le transport routier supporte l'essentiel des flux (environ 80 % des échanges extérieurs en transit à partir des ports et plus de 90 % des échanges intra-régionaux) (Bove et *al.*, 2018). Tout obstacle à la fluidité du trafic constitue ainsi un handicap pour la compétitivité des produits sur le marché mondial (surcroît, prolongement de délai, etc.). D'où la nécessité de prendre certaines mesures pour simplifier ou améliorer les conditions de transport et de transit routiers de véhicules de marchandises sur les différents corridors (ONU, CEA, 2017). Ainsi, les deux Communautés Économiques Régionales (CER) de l'Afrique de l'Ouest que sont la Communauté Économique Des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et l'Union Économique et Monétaire Ouest-Africaine (UEMOA) ont adopté, entre 2003 et 2005, respectivement le Programme Régional de Facilitation du Transport et du Transit Routier (PRFTTR) et le Programme d'Aménagement Communautaire des Infrastructures de Transports

Routiers (PACITR). Ces deux programmes, élaborés en s'appuyant sur les recommandations du Plan d'actions à court terme du NEPAD, comportent le volet « investissements » pour mettre à un bon niveau de service les routes inter-États et le volet « facilitation du transport » qui vise à lever les obstacles à la fluidité du trafic sur les corridors routiers (BAD, 2015).

Avec l'adoption, en septembre 2002 de la Stratégie Nationale de Transport Rural (SNTR), le Sénégal a œuvré pour améliorer les conditions de transport des biens et l'accès des populations à une série de services sociaux de base. Et du fait de l'extrême pauvreté en milieu rural, le gouvernement a ciblé en priorité les zones de forte concentration de la pauvreté en renforçant le financement, la planification et la gestion dans le sous-secteur. L'ambition de l'État du Sénégal est de favoriser une croissance économique à fort impact sur le développement humain. Pour ce faire, il s'agira de consolider les acquis, notamment en matière de gouvernance démocratique et de recentrer les priorités dans la perspective de garantir durablement la stabilité économique, politique et sociale (Koundoul, 2018).

En effet, depuis les années soixante-dix (70), le Sénégal s'inscrit dans un processus progressif de décentralisation qui vise le transfert de compétences du pouvoir central aux collectivités territoriales. Cette dynamique traduit la volonté du gouvernement sénégalais de conférer à la population une pleine capacité d'actions et de décisions. Ce processus a été élargi par la loi 72-25, du 19 avril 1972 au monde rural avec l'institution et l'érection de la communauté rurale en personne morale de droit public dotée d'une autonomie financière. Dans le cadre du développement rural, « Ce transfert de compétences transforme à la fois le rôle des ruraux, qui deviennent les acteurs complets de leur développement, et celui des organisations d'appui, qui sont plus des accompagnateurs que des investigateurs. » (Koundoul, 2018).

La vision du Chef de l'État, qui guide la mise en œuvre de l'Acte III de la Décentralisation, est d'« organiser le Sénégal en territoires viables, compétitifs et porteurs de développement durable à l'horizon 2022 ». À cet égard, l'objectif général consiste à élaborer une nouvelle politique nationale de décentralisation qui permet d'asseoir des territoires viables et compétitifs, porteurs d'un développement durable. Parallèlement à cela, nous avons la mise en place du Plan Sénégal Émergent (PSE) en 2014. Ce dernier (PSE) se structure en plusieurs programmes et projets que sont, entre autres, le Programme d'Urgence de Modernisation des Axes et Territoires Frontaliers (PUMA), le Programme d'Urgence de Développement Communautaire (PUDC), le Projet Pôle de Développement de la Casamance (PPDC), etc. À travers ces programmes, l'État a consenti d'énormes efforts surtout dans le monde rural à travers l'amélioration de l'accès aux infrastructures et équipements socio-économiques de base, le

renforcement de la productivité des populations et la valorisation de la production agricole, l'aménagement des pistes pour faciliter la mobilité des populations et des biens, etc.

La Casamance, région naturelle qui, de par sa position géographique, était caractérisée pendant plusieurs années par l'enclavement de son espace géographique, en particulier la région de Ziguinchor, a connu des problèmes de sa desserte par les transports, notamment terrestres, à partir des autres régions du pays, surtout Dakar, la capitale nationale du Sénégal (Sène et *al*, 2018). Au-delà de cela, le conflit armé qui a touché cette région depuis plus de trente ans (30 ans) a eu un impact négatif sur l'économie locale, bouleversé la vie sociale et paralysé ce qui était l'une des régions les plus fertiles du Sénégal (Mané, 2015). De ce fait, jusqu'aujourd'hui et à cause de ce conflit, plusieurs localités bénéficient faiblement des nombreuses réalisations de l'État sénégalais ou des collectivités territoriales, en l'occurrence les infrastructures routières et font face à un problème d'enclavement qui se traduit par une situation de pauvreté et à des conditions d'existence précaires. À cela s'ajoutent des problèmes qui entravent toute action de développement dans ces localités.

1.2- Justification

Plusieurs motivations, à la fois personnelles et objectives, justifient le choix porté sur cette étude qui montre l'interdépendance entre les infrastructures de transport et le développement.

Malgré les énormes efforts déployés par l'État du Sénégal dans le domaine des transports et dans la perspective de le révolutionner, la commune de Santhiaba Manjaque fait toujours face au problème de l'enclavement de son espace géographique qui constitue un handicap pour son développement économique. De même, les populations ont un faible accès aux infrastructures de base (éducation, santé, etc.).

Aussi, sur le plan politique, malgré les différentes étapes de négociations entre l'État du Sénégal et le Mouvement des Forces Démocratiques de la Casamance (MFDC), des localités vivent jusqu'à présent des externalités négatives de ce conflit. Dans notre zone d'étude, ces externalités sont la cause première de l'enclavement, mais aussi source d'insécurité. Cela fait que la commune de Santhiaba Manjaque est la commune qui souffre le plus, dans tout le département d'Oussouye, du conflit casamançais. Ainsi, l'accès aux marchés reste encore limité, avec de fortes pertes après récoltes et les coûts des intrants et de transport restent élevés. Tout cela est causé par le manque de voies de communication adéquates. Cela constitue un obstacle majeur pour la compétitivité de la commune.

Du point de vue économique, les difficultés d'écoulement des produits agricoles, le manque de marché et donc d'un lieu d'achat et de vente, l'augmentation des prix des produits

manufacturés et l'insuffisance voire le manque d'activités génératrices de revenus contribuent à maintenir les populations de la commune de Santhiaba Manjaque dans une mécanique économique.

Du point de vue social, la faiblesse des structures de santé et du plateau médical font que la population rencontre d'énormes difficultés d'accès aux soins de santé, combinée au problème d'évacuation des patients. À cela s'ajoute la faiblesse du matériel scolaire entraînant des difficultés dans le secteur de l'éducation et le faible accès à l'eau potable, malgré les nombreuses réalisations du PUDC, dans le pays en général et la région de Ziguinchor en particulier. Il en est de même pour l'accès à l'électricité, une ressource presque inexistante, obligeant les habitants à vivre dans l'obscurité au quotidien.

Sur le plan scientifique, le secteur du transport n'a pas fait l'objet de nombreux écrits dans la commune de Santhiaba Manjaque. Or, l'enclavement constitue un obstacle majeur qui impacte négativement sur la mobilité des personnes et biens, accentuant ainsi la pauvreté et constituant un frein au développement.

Ainsi, l'intérêt de cette étude est de nous permettre de comprendre l'impact de l'enclavement sur la mobilité et le développement de la commune. De ce fait, elle devrait permettre aux autorités publiques, aux Organisations Non Gouvernementales (ONG), aux chercheurs, etc. d'avoir un aperçu global sur l'enclavement dans la commune de Santhiaba Manjaque. Cela se fera à travers ses causes, son impact sur la mobilité et le développement de la commune et les efforts consentis pour atténuer les difficultés liées à la mobilité.

1.3- Questions de recherche

Partant du constat que l'enclavement est un problème majeur qui constitue un obstacle à la mobilité des personnes et des biens, voici l'interrogation que cette étude a soulevée :

Quels sont les impacts de l'enclavement sur le développement de la commune de Santhiaba Manjaque ?

Pour bien répondre à cette question, nous avons décliné des questions spécifiques ci-après :

- Quelles sont les causes de l'enclavement de la commune de Santhiaba Manjaque ?
- Quels sont les impacts de l'enclavement sur la mobilité et le développement de la commune de Santhiaba Manjaque ?
- Les stratégies développées par la population locale et les acteurs, pour faire face au problème de l'enclavement, sont-ils efficaces, dans le cadre de la mobilité ?

1.4- Objectifs de recherche

Notre étude de l'enclavement en rapport avec le développement sera faite sur la base de l'objectif général suivant :

Comprendre les impacts de l'enclavement sur le développement de la commune de Santhiaba Manjaque.

Cet objectif est scindé en objectifs spécifiques suivants :

- ◆ Objectif spécifique 1 : identifier les causes de l'enclavement de la commune de Santhiaba Manjaque ;
- ◆ Objectif spécifique 2 : montrer des impacts de l'enclavement sur la mobilité et le développement de la commune de Santhiaba Manjaque ;
- ◆ Objectif spécifique 3 : évaluer quelques stratégies développées par la population locale et les acteurs pour atténuer les problèmes liés à la mobilité dans la commune de Santhiaba Manjaque.

1.5- Hypothèses de recherche

L'hypothèse générale de ce travail est la suivante :

L'enclavement engendre des problèmes de développement dans la commune de Santhiaba Manjaque.

Celle-ci se subdivise en hypothèses spécifiques ci-dessous :

- ☞ Hypothèse spécifique 1 : le conflit en Casamance et la situation géographique sont les causes de l'enclavement de la commune de Santhiaba Manjaque ;
- ☞ Hypothèse spécifique 2 : l'enclavement est un frein à la mobilité et au développement de la commune de Santhiaba Manjaque ;
- ☞ Hypothèse spécifique 3 : les stratégies développées par la population locale et les acteurs, pour atténuer les problèmes liés à la mobilité dans la commune de Santhiaba Manjaque, présentent des limites.

II- ANALYSE CONCEPTUELLE

Notre thématique de recherche s'articule autour d'un certain nombre de concepts. Il s'agit des concepts d'enclavement, de mobilité, de développement, d'accessibilité, d'infrastructures de transport, de conflit et de stratégies d'adaptation. La clarification de ces concepts nous permet de mieux comprendre notre thématique de recherche. En effet, l'enclavement est un terme polysémique. Les différentes acceptions du concept permettent de définir l'enclavement comme une situation de fermeture spatiale. L'enclave est un espace partiellement isolé ou fermé

dans un système de relations (Débrie, 2005). Dans leur document intitulé Géographie des transports, Bavoux et *al.* (2011) conçoivent l'enclavement comme une notion ambiguë. Toujours selon ces auteurs, dans une acception plus large, l'enclavement d'un lieu est la conséquence de sa mauvaise accessibilité. De ce fait, le niveau d'accessibilité d'un lieu s'apprécie par comparaison avec celui des lieux proches ou de mêmes importances.

Selon le dictionnaire les mots de la Géographie, dictionnaire critique de Brunet et *al.* (2006), l'enclavement dérive du mot enclave qui signifie territoire, fraction de territoire entièrement situé à l'intérieur d'un autre ; contient l'idée de clé, de fermeture. Dans ce sillage, Baud et *al.* (2011) le définissent comme une absence de façade maritime et donc d'accès à la mer. Ils ajoutent que ce concept traduit aussi le fait d'être mal relié à l'extérieur. De même, dans le dictionnaire de la Géographie et de l'espace des Sociétés, Levy et *al.* (2009) conçoivent l'enclavement comme un isolement, faute d'infrastructures ou d'offre de transport, de l'espace concerné vis-à-vis de ceux qui l'entourent. Dans la même dynamique, Georges et *al.* (2009) l'ont défini comme une absence d'accès au marché dans un espace donné. Cette absence peut être d'ordre matériel (obstacles aux communications) ou économique (prix de transport prohibitifs), le premier entraînant le second dans la plupart des cas.

Au regard de toutes ces définitions, l'enclavement peut être compris, dans le cadre de cette étude, comme une localité qui est mal reliée, mal interconnectée aux autres localités du territoire. Il s'agit ici de la commune de Santhiaba Manjaque où, la question de la mobilité se pose avec acuité.

Ensuite, la mobilité est, selon Brunet et *al.* (2006), dans le dictionnaire des mots de la géographie, une forme de mouvement qui s'exprime par changement de position. La mobilité désigne le changement de lieu, certes, mais aussi le changement d'état, qui s'effectuent tous dans la durée Bavoux et *al.* (2011). Levy et *al.* (2009) la définissent comme un ensemble de manifestations liées au mouvement des réalités sociales (hommes, objets matériels et immatériels) dans l'espace. Elle traduit donc le caractère de ce qui est mobile, se déplace d'un lieu à un autre. Ce concept est aussi défini par Baud et *al.* (2011) comme le processus qui aboutit au déplacement par lui-même, mais aussi la capacité ou l'aptitude au mouvement, voire tout ce qui concerne à créer les conditions du déplacement.

Ainsi, dans cette étude, nous pouvons dire que la mobilité est un déplacement de biens matériels et immatériels dans un espace bien donné, rapporté à une unité de temps. Cette mobilité constitue un élément important dans le processus de développement des territoires.

De plus, le concept de développement est de plus en plus utilisé pour évoquer une amélioration des situations locales ou régionales qui assure une certaine harmonie entre une croissance quantitative et une amélioration qualitative dans les domaines social et culturel en particulier (Brunet et *al.* 2006). Pour Levy et *al.* (2009), le développement est un accroissement des richesses associé à l'amélioration des conditions de vie d'une population sur un territoire. Par ailleurs, dans le dictionnaire de la Géographie, Georges et *al.* (2009) définissent le développement comme des processus tendant à la fois à la diffusion harmonieuse des effets de la croissance dans la société entière et à l'acquisition d'une autonomie de croissance. Il implique des transformations qualitatives et des modifications des structures sociales et économiques. Quant à Baud et *al.* (2011), le développement est un processus relié donc à des temporalités, par lequel, un groupe social ou un État va vers plus de richesse économique et des évolutions sociales en termes d'espérance de vie, de niveau d'éducation, de couverture sanitaire, de maîtrise de la fécondité, etc.

Au regard de ces définitions, le développement désigne donc une augmentation des richesses, combinée à l'amélioration des conditions d'existence d'une population, lui permettant de satisfaire au moins ses besoins essentiels, sur un territoire donné.

En outre, s'agissant de l'accessibilité, Bavoux et *al.* (2011), montrent que l'accessibilité d'un lieu est la plus ou moins grande facilité avec laquelle ce lieu peut être atteint à partir d'un ou de plusieurs autres lieux, à l'aide de tout ou une partie des moyens de transport existants. En plus, l'accessibilité ne renvoie pas uniquement à la seule possibilité d'atteindre ou non un lieu donné, mais elle traduit la pénibilité du déplacement, la difficulté de la mise en relation appréhendée, le plus souvent par une fonction décroissante des distances entre les lieux. Ce concept est défini par Levy et *al.* (2009) comme un ensemble de possibilités effectives pour relier deux lieux par un déplacement.

Dans cette étude, l'accessibilité pourrait être appréhendée dans le même sens que la définition proposée par Levy et *al.* (2009) dans le dictionnaire de la Géographie et de l'espace des Sociétés.

Au-delà de ces concepts, Ciattoni et *al.* (2007) stipulent que les infrastructures de transport peuvent être linéaires, comme les routes, les canaux et les voies ferrées, ou bien ponctuelles, comme les ports et les aéroports. Aussi, ces auteurs déclinent que, quelle que soit leur inscription physique, linéaire ou ponctuelle, dans l'espace géographique et les paysages, les infrastructures sont organisées en réseaux qui permettent de passer d'une ligne à une autre par l'intermédiaire de nœuds. Elles desservent ainsi des territoires qui sont en quelque sorte

« maillés » par ces lignes et ces nœuds. De même, Les infrastructures de transport peuvent être définies comme l'ensemble des installations qui permettent la circulation et l'utilisation des différents moyens de transport. Elles sont spécifiques à chaque mode de transport et sont conçues pour permettre la circulation de certains types de véhicules, ou d'accueillir certains moyens de transport (Oulmakki, 2015).

Partant de ces définitions, nous concevons les infrastructures de transport comme l'ensemble des aménagements qui permettent une interconnexion entre les différents espaces et qui facilitent la mobilité des personnes et des biens.

Par ailleurs, le concept de conflit est défini par Cattaruzza et *al.* (2011) comme une situation relationnelle structurée autour d'un antagonisme ; cette situation serait caractérisée par la présence de forces opposées, un désaccord, une rivalité ou à une inimitié. Dans la même dynamique, ces auteurs rappellent que les conflits peuvent avoir différentes formes et être considérés selon leur degré de gravité ou selon la profondeur des dissensions entre les différents acteurs. Beauchard (2006) le conçoit plutôt comme le heurt entre des hommes qui se livrent entre eux à un affrontement, direct ou indirect, dans l'intention déclarée ou secrète de se nuire voire l'extrême de se détruire.

De façon résumée, le conflit est une opposition entre différents acteurs, née de la divergence d'opinions ou de point de vue.

Enfin, l'analyse du concept stratégie d'adaptation nous conduit à la définition de la notion de stratégie et celle d'adaptation. Plusieurs définitions sont attribuées à ces deux concepts. Brunet et *al.* (2006) définissent la stratégie comme un art de parvenir à un but par un système de dispositions adaptées. Quant à la notion d'adaptation, ils la définissent comme un ajustement d'un organisme à son environnement.

Nous retiendrons globalement du concept stratégie d'adaptation, comme un ensemble de mécanismes développés par une communauté pour faire face à un phénomène contraignant.

III- MÉTHODOLOGIE DE RECHERCHE

La méthodologie adoptée, dans le cadre de cette étude, comprend trois étapes à savoir, la phase de la revue documentaire, la collecte de données et celle du traitement et de l'analyse des données obtenues.

3.1- La revue documentaire

La revue documentaire consiste en la lecture d'un ensemble d'ouvrages et de travaux scientifiques portant sur la thématique étudiée. De ce fait, plusieurs centres de documentation ont fait l'objet de visite. La bibliothèque et le Campus Numérique Francophone Partenaire

(CNFP) de l'université Assane Seck de Ziguinchor (UASZ), ainsi que le Laboratoire de Géomatique et d'Environnement (LGE) du département de Géographie de ladite université, sis au bloc scientifique, ont constitué nos premières sources de documentation. L'accès à ces structures nous a permis de consulter des thèses, mémoires et des ouvrages portant sur des questions de mobilité et de développement local, en particulier dans la région de Ziguinchor. Il a aussi permis de consulter des dictionnaires de la Géographie, nous permettant de bien définir les concepts. À cela s'ajoute la visite des structures telles que le Service Départemental de l'Élevage d'Oussouye, le Service Départemental de Développement Rural (SDDR) d'Oussouye, le Service Départemental de la Pêche et de la Surveillance d'Oussouye et la municipalité de la commune de Santhiaba Manjaque. La visite de ces structures nous a permis de consulter des documents relatifs à l'organisation et au fonctionnement des secteurs d'activités (élevage, pêche, agriculture, etc.) dans la commune. Quant à la municipalité, sa visite a permis la consultation du Plan Local de Développement (PLD) afin d'avoir des informations complémentaires sur l'enclavement de la commune, mais aussi sur son niveau de développement.

Le recours à l'internet a été d'un grand apport, car il nous a permis d'obtenir des informations précises sur les questions d'enclavement, de mobilité et de développement local. Il a couvert les thèses, les mémoires de master, les articles et les rapports, consultés dans certains sites comme Cairn info, revues.org, Persée, la bibliothèque numérique de l'université Assane Seck de Ziguinchor, la bibliothèque numérique de l'université Cheikh Anta Diop de Dakar (UCAD). Cette première phase nous a permis de recueillir des informations qui nous ont permis de renforcer nos connaissances sur la question étudiée et d'établir une bonne bibliographie.

3.2- La collecte de données

Les réponses à nos questions de recherche ont nécessité un important travail de terrain. Cette descente sur le terrain s'est faite en deux phases. La première phase a consisté à la visite de terrain, permettant d'apprécier l'enclavement de la commune. S'agissant de la seconde phase, elle est axée sur les enquêtes ménages à travers un questionnaire élaboré à cet effet (collecte de données quantitatives) et des entretiens ciblés auprès des personnes ressources (collecte de données qualitatives). Cette phase s'est déroulée du 01^{er} juin au 02 octobre 2020.

3.2.1- Les données quantitatives

Les données quantitatives, obtenues dans le cadre de cette étude, concernent les données démographiques et celles obtenues grâce aux enquêtes de terrain.

3.2.1.1- Les données démographiques

Les données démographiques sont obtenues au niveau de l'Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie de Ziguinchor (ANSD/Ziguinchor). Ces données relèvent du Recensement Général de la Population, de l'Habitat, de l'Agriculture et de l'Élevage (RGPHAE), réalisé en 2013, avec des projections faites jusqu'en 2035. Ces données ont permis d'avoir une idée sur l'effectif de la population de la commune de Santhiaba Manjaque, afin d'établir un échantillon pour les enquêtes ménages.

3.2.1.2- Les enquêtes de terrain

Dans le but d'obtenir des données quantitatives, nous avons soumis un questionnaire aux chefs de ménages des différentes localités de la commune. Ce questionnaire est structuré en 05 parties : caractéristiques des ménages ; causes de l'enclavement de la commune de Santhiaba Manjaque ; impacts de l'enclavement sur la mobilité ; impacts de l'enclavement sur le développement de la commune et enfin les stratégies d'adaptation pour atténuer les problèmes liés à la mobilité des personnes et des biens. Le choix porté sur les chefs de ménages s'explique par le fait qu'ils sont plus exposés à la précarité des conditions de vie sociale au quotidien. Cette précarité se caractérise par les difficultés de mobilité, la faiblesse voire le manque d'activités génératrices de revenus qui impactent sur les revenus et par conséquent sur la bonne satisfaction des besoins au quotidien. Il faut préciser que, dans certains cas, nous faisons recours à l'épouse du chef de ménage ou à son fils aîné pour des informations complémentaires. Cela s'explique par le fait que les chefs de ménages ont parfois du mal à dater les événements et, aussi, l'épouse ou le fils aîné participent au même titre que le chef aux différentes tâches quotidiennes pour la diversification des sources de revenus, afin d'améliorer les conditions de vie de la famille.

La saisie du questionnaire s'est faite sur KoboToolbox, un outil de collecte et de traitement de données en ligne, accessible sur le lien : <https://www.kobotoolbox.org>. L'utilisation de cet outil nécessite la création d'un compte KoboToolbox, permettant la saisie du masque de questions. Une fois saisie, le questionnaire est déployé pour être téléchargé sur tablette ou téléphone de type Android. La modification des paramètres sur l'application du support de collecte (téléphone) permet d'accéder au serveur. Pour cela, il faut un identifiant et un mot de passe qui nous a permis de télécharger des formulaires vierges pour commencer les enquêtes. Il faut noter que le déroulement des enquêtes ne nécessite aucune connexion internet. Cependant, pour télécharger et envoyer les formulaires sauvegardés, il faut avoir une connexion internet. Ainsi, chaque jour d'enquête, les formulaires sont envoyés au niveau du serveur ou nous avons aussi la possibilité de vérifier le déroulement des enquêtes.

3.2.1.3- Méthode d'échantillonnage

En ce qui concerne la méthode d'échantillonnage, nous nous sommes basés sur les données du recensement démographique de 2013, issues de l'ANSD/Ziguinchor et celles obtenues grâce aux enquêtes de terrain. Ces données montrent que la commune de Santhiaba Manjaque compte 2991 habitants répartis dans 623 ménages. Le choix de ces données de 2013 se justifie par le fait qu'elles sont les plus récentes. En d'autres termes, aucun recensement n'a été fait depuis cette année. La méthode d'échantillonnage choisie est de type aléatoire simple. Le choix de ce type d'échantillonnage s'explique par le fait qu'il n'existe aucun critère définissant les ménages les plus impactés par rapport à ce problème d'enclavement. En d'autres termes, toutes les localités de la commune souffrent du problème de mobilité.

Pour cela, nous avons choisi d'interroger **20 %** des ménages de la commune de Santhiaba Manjaque. Ainsi, pour obtenir la taille de l'échantillon, nous avons adopté la formule suivante : $(n = N * 20 / 100)$, avec :

- **n** : représente la taille de l'échantillon ;
- **N** : représente le nombre total de ménages (**623**) ;
- **20 %** : représente le taux de sondage.

Après application de la formule, cela nous a donné : $(n = 623 * 0,2)$. Ainsi, nous avons obtenu **124,6** arrondis à **125** ménages à interroger dans la commune de Santhiaba Manjaque.

Au-delà de la méthode d'échantillonnage aléatoire simple, par souci de répartition des 125 ménages dans toute la commune, nous avons choisi une répartition proportionnelle au nombre de ménages par village. Pour cela, nous avons appliqué la formule suivante : $(MI = (nmv * 20) / 100)$, avec :

- ❖ **nmv** : représente le nombre de ménages par village ;
- ❖ **MI** : représente le nombre de ménages interrogés par village ;
- ❖ **20 %** : représente le taux de sondage.

L'application de cette formule nous a permis de connaître le nombre de ménages à interroger dans chaque localité de la commune (tableau 1).

Pour obtenir le pourcentage des ménages interrogés dans chaque localité de la commune (tableau 1), nous avons procédé comme suit : $(MI\% = (MI / n) * 100)$, avec :

- **n** : représente la taille de l'échantillon (**125**) ;
- **MI** : représente le nombre de ménages interrogés par village ;
- **MI%** : représente le pourcentage de ménages interrogés par village.

Ce tableau (tableau 1) ci-dessous représente les données statistiques des ménages de chaque localité de la commune de Santhiaba Manjaque ainsi que le nombre de ménages à interroger et leur pourcentage.

Tableau 1: Échantillonnage des ménages interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque

Localités	Nombre de ménages	Nombre de ménages interrogés	Nombre de ménages interrogés en %
Djirack	13	3	2,4
Effoc Balandiate	35	7	5,6
Effoc Éghina	64	13	10,4
Effoc Éhinting	112	22	17,6
Effoc Kakounoume	9	2	1,6
Essaout	62	12	9,6
Essoukoudiack	3	1	0,8
Kahème	12	2	1,6
Youtou Bouhème	71	14	11,2
Youtou Bringo	66	13	10,4
Youtou Djibonker	48	10	8
Youtou Essoukaye	61	12	9,6
Youtou Kagar	43	9	7,2
Youtou Kanokendo	24	5	4
Total	623	125	100

Source : ANSD/Ziguinchor, 2013 ; Enquêtes, janvier 2020

3.2.2- Les données qualitatives

Les données qualitatives sont obtenues grâce aux guides d’entretien soumis aux personnes ressources, aux données cartographiques, aux focus group et aux données photographiques.

3.2.2.1-Le guide d’entretien

Le guide d’entretien a été soumis à des personnes ressources, aux élus locaux et aux responsables des structures. Dans un premier temps, un guide d’entretien a été soumis à l’Inspecteur du Service Régional des Transports Routiers de Ziguinchor (SRTRZ), aux Maires des communes de Santhiaba Manjaque et d’Oukout, au Directeur du Centre National d’Action Antimines au Sénégal (CNAMS), au commandant des Eaux et forêts d’Oussouye et aux chefs des villages de Siganar et de Diakène Diola (commune d’Oukout). Ce guide d’entretien a porté essentiellement sur la situation de l’enclavement et du transport dans la commune et les

différentes réalisations effectuées dans le but d'atténuer la précarité des conditions de vie et d'existence des habitants. Il a également porté sur la situation du Parc National de la Basse-Casamance (PNBC) avant, pendant le conflit casamançais et durant cette période d'accalmie et aussi la non-tenu de l'opération de déminage dans la commune. Le guide d'entretien a également porté sur la position de la municipalité d'Oukout et de ses habitants (Siganar et Diakène Diola) par rapport au projet de réalisation de la piste bloquée dans la commune de Santhiaba Manjaque y compris leur implication ou non sur la faiblesse voire l'absence de réseau téléphonique dans les localités comme celle d'Essaout.

Dans un second temps, un autre guide d'entretien est soumis au Directeur du Service Départemental de l'Élevage d'Oussouye, au Directeur du Service Départemental de Développement Rural d'Oussouye, à l'Inspecteur du Service Départemental de la Pêche et de la Surveillance d'Oussouye et au chargé de programmes et projets de la Fédération d'Appui au Développement du Département d'Oussouye (FADDO). Il est aussi soumis aux chefs d'établissements scolaires de la commune, aux responsables des structures de santé en service dans la commune de Santhiaba Manjaque, aux commerçants, aux chefs de village de la commune de Santhiaba Manjaque, etc. L'objectif est de mieux comprendre la perception des acteurs sur l'impact de l'enclavement sur les activités socio-économiques de la commune.

Dans un troisième et dernier temps, au-delà de ces personnes ressources, un guide d'entretien a été soumis aux piroguiers motorisés, aux présidentes des Groupements de Promotion Féminine (GPF), aux artisans, aux chefs des différentes bases de l'armée nationale du Sénégal dans la commune et à quelques chefs des bases de détachements du Mouvement des Forces Démocratiques de la Casamance (MFDC). Les difficultés de rencontrer le commandant du MFDC de cette partie de la Casamance nous ont poussés à nous référer aux chefs des bases de détachements du MFDC. Il faut préciser que la rencontre de ces derniers a été possible grâce aux personnes ressources, habitant au niveau local. Ces dernières nous ont facilité la rencontre des combattants, malgré quelques difficultés. Le but de cette rencontre est d'avoir des informations sur l'organisation et les conditions de transport par la voie fluviale et aussi sur l'organisation et le fonctionnement des différents secteurs d'activités. En dehors de cela, il s'agit également d'avoir des informations sur le travail de l'armée nationale du Sénégal, dans le contexte de l'enclavement, en particulier sur la sécurité et la mobilité.

L'entretien tenu avec les chefs des bases de détachements du MFDC a permis d'obtenir des informations relatives à la position du MFDC sur le blocage du projet de réalisation de la

piste, initialement prévue dans la commune de Santhiaba Manjaque, leur point de vue par rapport à son enclavement et le refus de la tenue de l'opération de déminage.

3.2.2.2- Le focus group

Le focus group est organisé dans le but de permettre une complémentarité des réponses fournies par les différents interlocuteurs. D'abord, nous avons ciblé les enseignants des différents établissements de la commune. Ce focus group a permis d'avoir une idée sur les conditions de travail et de déplacement de ces acteurs, vu l'enclavement de la commune. Ensuite, le focus group a consisté à réunir des personnes ressources pour des discussions en vue de recueillir des informations relatives aux stratégies développées et leurs limites.

3.2.2.3- Les données cartographiques

Les données cartographiques utilisées, pour la réalisation des cartes, sont celles de la Direction des Travaux Géographiques et Cartographiques (DTGC) de 2009. L'insuffisance voire le manque de certaines données nous a poussés à la prise de points GPS et la capture d'une image *Google Earth Pro*, afin de compléter la base de données. Cette image est celle du mois de mars 2021. L'ensemble de ces données a permis une bonne réalisation des cartes.

3.2.2.4- Les données photographiques

Les données photographiques concernent les images acquises à l'aide d'un téléphone portable. Celles-ci ont permis d'illustrer de nombreux phénomènes notés sur le terrain. Il faut noter que ces images ont été prises à des périodes différentes. Autrement dit, elles ont été prises pendant la saison sèche et pendant celle pluvieuse, pour mieux apprécier le problème de l'enclavement de la commune de Santhiaba Manjaque.

3.3- Le traitement et l'analyse des données obtenues

Après la phase de la recherche documentaire et celle de la collecte des données, les informations obtenues ont fait l'objet de traitement et d'analyse. Le choix des outils de traitement et d'analyse des données s'est fait en fonction des types de données obtenues, c'est-à-dire les données quantitatives et celles qualitatives.

3.3.1- Les données quantitatives

Les données quantitatives obtenues concernent particulièrement les données des enquêtes ménages. Après les enquêtes, des tableaux statistiques et des figures sont proposés par défaut par l'outil de collecte KoboToolbox. Toutefois, il est possible d'exporter les résultats sur un

autre logiciel de traitement de choix. Ainsi, nous avons exporté les résultats de notre enquête sur SPSS¹ pour une représentation plus esthétique

3.3.2- Les données qualitatives

Le traitement et l'analyse des données qualitatives concernent les données obtenues grâce au guide d'entretien, au focus group et les données cartographiques.

3.3.2.1- Le guide d'entretien et le focus group

Les données qualitatives obtenues, grâce au guide d'entretien et au focus group, ont permis l'obtention des informations utilisées pour la rédaction du document à l'aide du logiciel Word (version 2013). Nous avons également organisé certaines informations sous forme de tableaux et, ainsi, procédé à l'analyse et à l'interprétation. Cela concerne particulièrement le guide d'entretien portant sur le nombre de structures sanitaires, les différents acteurs au développement, leurs réalisations et interventions dans la commune de Santhiaba Manjaque.

3.3.2.2- Les données cartographiques

Après avoir téléchargé l'image *Google Earth Pro* de mars 2021, nous l'avons ajouté dans ArcMap pour procéder au géoréférencement. Selon le glossaire du Système d'Information Géographique (SIG), le géoréférencement est une opération qui consiste à passer d'une localisation relative des entités à une localisation absolue dans un système de coordonnées géographiques reconnu. Ainsi, nous avons, d'abord, mis l'image à géoréférencer dans la projection WGS 84, UTM, Zone 28 N, c'est-à-dire, le système de projection utilisé au Sénégal. Ensuite, des points de calage de cette image ont été choisis dans *Google Earth Pro* et les coordonnées géographiques (latitude et longitude) de chaque point choisi ont été reportées dans ArcMap.

Quant à la numérisation, nous avons d'abord créé des couches thématiques de type points, lignes et surfaces. Ensuite, nous avons numérisé les localités, les routes, les pistes, les sentiers, les cours d'eau et les classes d'occupation du sol (végétation, rizières, zones de cultures...)

3.4- État de l'art

Le terme enclavement est souvent utilisé sans qu'il ne soit spécifié par une définition précise. Or, celui-ci apparaît comme polysémique. S'il est souvent compris comme se référant à une situation excentrée et mal desservie, les travaux de Debrie (2001) et Capron (2006) montrent la richesse et la finesse de cette notion.

¹ Un logiciel utilisé pour l'analyse statistique

L'enclavement caractérise plus généralement un territoire fermé, qui souffre d'un déficit d'accessibilité pour des raisons géopolitiques ou du fait de sa position en angle mort, privé de façade maritime et de voies de communication praticables avec son environnement régional et mondial (Yesguer, 2009). Cette situation de manque de desserte spatiale est généralement considérée comme un handicap et est vécue comme un enfermement. À l'issue de la documentation, nous avons constaté que des études ont montré les relations entre enclavement et problématique de développement dans les territoires concernés. Toutefois, la problématique de l'enclavement, en tant qu'un handicap du développement local des territoires, a fait l'objet de plusieurs controverses entre certains penseurs. Pendant la phase de la documentation, nous avons eu à consulter de nombreux documents (thèses, mémoires, articles) qui portent sur l'enclavement et développement. Ces documents abordent les questions de développement de façon générale et en particulier celle liée à l'enclavement au Sénégal. La Basse-Casamance, particulièrement la commune de Santhiaba Manjaque fait face à un certain nombre de contraintes, dont la plus importante semble être l'enclavement, lié en partie aux difficultés et à la faiblesse de communication avec le reste du pays (Gassiat, 1991).

À cet effet, de nombreux auteurs se sont prononcés sur la question de l'influence de l'enclavement. C'est dans cette dynamique que Ferreira (2006), avance l'idée selon laquelle l'enclavement est source d'isolement des villages de montagnes, dépourvus d'électricité, d'eau et même de structures essentielles, du reste du territoire national. À cela s'ajoutent les moyens de déplacement très précaires d'où l'usage du mulet pour le transport. Au-delà des moyens de transport très précaires, s'ajoute l'impraticabilité de la piste, longue de 15 km, reliant ces villages au reste du territoire. Tout cela, corrélé aux difficultés d'existence de ces villageois. L'Association des Femmes des Médias du Sud Kivu (AFEMSK) (2014), montre que le problème de l'enclavement fait que le territoire de Shabunda demeure inaccessible par voie routière et contribue à la misère des populations, en particulier des femmes, dans cette contrée de la République Démocratique du Congo (RDC). En effet, l'auteur met aussi en lumière comment l'enclavement influe de manière négative sur l'écoulement des produits champêtres et sur la durée des trajets pour rallier les centres de consommation. À cause de cela, les activités agricoles sont délaissées par les femmes qui s'adonnent à d'autres activités où elles sont victimes de toute sorte d'exploitation.

D'autres auteurs ont aussi abordé la question de l'enclavement. C'est le cas de Bolakonga (2013) qui met l'accent sur le mauvais état des infrastructures routières dont découle l'enclavement d'une grande partie du territoire congolais, en faisant le focus sur le territoire

d'Opala, reconnu pour son enclavement et les conditions précaires de survie de sa population. Dans l'« Enclavement et développement rural dans la préfecture de Dankpen, au nord du Togo » Kola et *al.* (2015) pensent que les difficultés liées à la mobilité des personnes et des biens constituent l'un des obstacles majeurs à l'amélioration des conditions de vie des populations de l'Afrique Subsaharienne et particulièrement celles de la préfecture de Dankpen au Togo. L'étude réalisée par ces auteurs s'oriente plus sur la précarité des infrastructures de circulation, le mauvais état des moyens de transport, les problèmes de ravitaillement en carburant et les difficultés d'intégration à l'économie nationale qui freinent le développement.

Dans cette même perspective, Didier et *al.* (2007) dans leur rapport portant sur « Infrastructures de transport, mobilité et croissance », font acte de l'enjeu important qu'ont les infrastructures de transport sur la mobilité des personnes et des biens, favorisant ainsi le développement des échanges et l'accès des hommes à des territoires plus vastes. Ils mettent également l'accent sur la spécificité des infrastructures de transport qui est de faciliter la mobilité, permettant de maximiser le potentiel de croissance de l'économie.

Yemmafouo et *al.* (2012) dans « Infrastructures de transport et destin des territoires frontaliers du sud-ouest camerounais : cas de Mamfé et sa région » avancent l'idée selon laquelle les problèmes de développement économique en Afrique sont avant tout liés à la question des transports, c'est-à-dire à la manière dont les différents territoires sont interconnectés et échangent leurs services. De ce fait, ils s'intéressent au sud-ouest du Cameroun où l'enclavement handicape la mobilité à l'intérieur du pays, surtout vers les centres économiques et du coup, la région se tourne vers le Nigéria qui offre des échanges plus avantageux.

Entre autres études réalisées sur les infrastructures de transport, il convient de noter celle d'Oulmakki (2015) sur l'« Impact des infrastructures de transport sur la croissance économique : le cas du Maroc », étude à travers laquelle il nous fait comprendre que les infrastructures de transport permettent de répondre à un besoin fondamental qui est la mobilité des facteurs de production. Il ajoute qu'au sein d'un espace économique donné, la mise en place d'infrastructures de transport est un élément important de la politique économique. C'est dans ce sillage que s'inscrit l'étude d'Abdo (2012), intitulé « Rôle des infrastructures de transport dans la construction de l'espace ouest-africain ». Il évoque les coûts excessifs de transport découlant des mauvaises conditions géographiques et du piège de proximité. Par ailleurs, la hausse des coûts de transport augmente les prix des marchandises, diminue le volume des

échanges extérieurs et intra-régionaux, tout en réduisant la mobilité des produits et des facteurs. Il en résulte une contre-performance des économies et des entreprises.

Au regard de ce qui a été dit sur l'enclavement, nous aborderons, dans le cadre de cette étude, son impact sur le développement de la commune de Santhiaba Manjaque, vu que cette question n'a pas fait l'objet de nombreuses publications scientifiques. Ce choix est basé sur l'idée d'apprécier les conditions de vie des habitants de la commune.

PREMIÈRE PARTIE :

**PRÉSENTATION DU CADRE D'ÉTUDE ET CAUSES DE
L'ENCLAVEMENT DE LA COMMUNE DE SANTHIABA
MANJAQUE**

Cette première partie de notre mémoire se subdivise en deux chapitres. Le premier chapitre s'intéresse aux caractéristiques physiques et humaines de la commune de Santhiaba Manjaque. Le second chapitre met en exergue les causes de l'enclavement de ladite commune. Ces causes sont à la fois d'ordres politiques et naturelles.

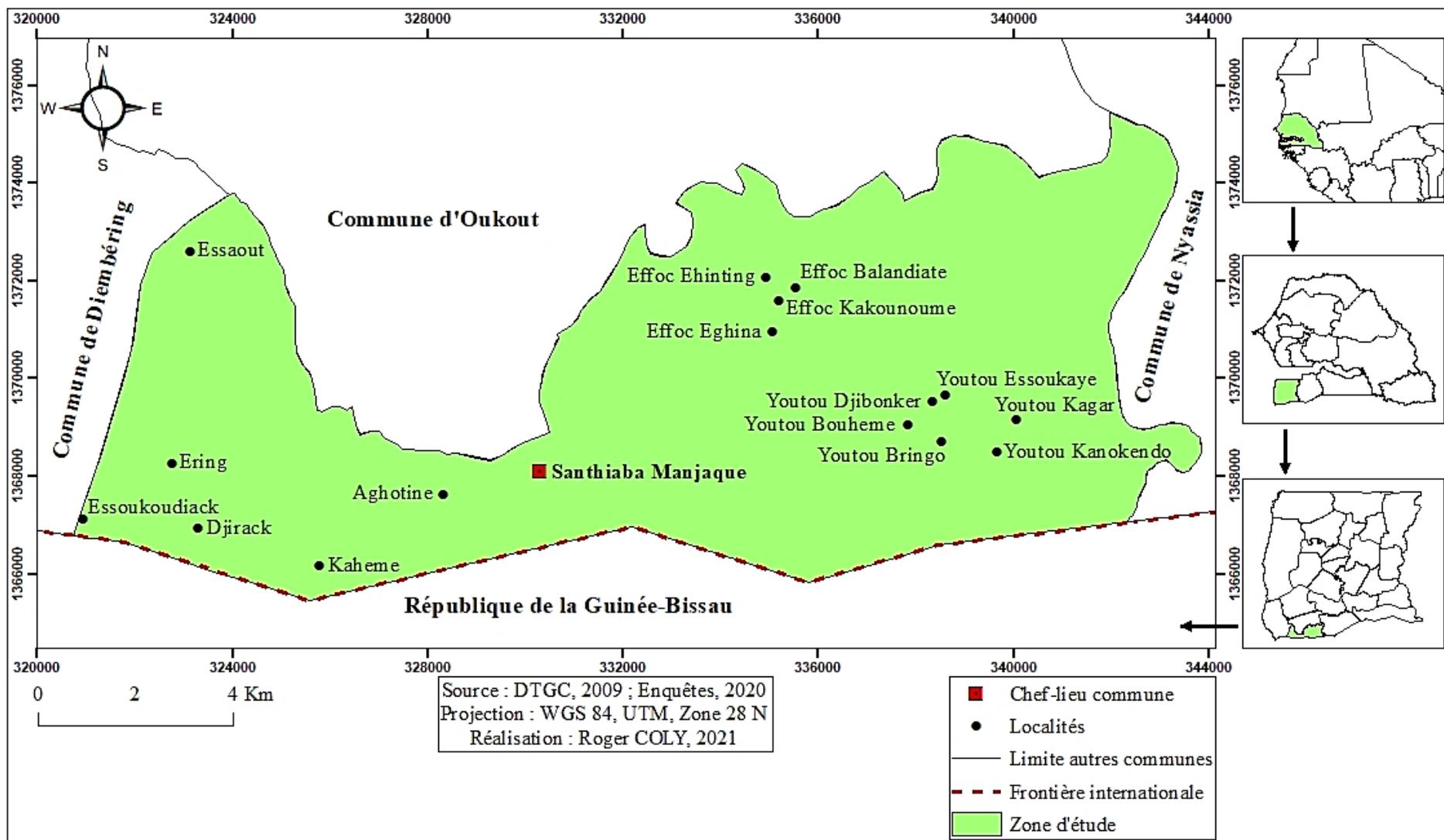
CHAPITRE I : PRÉSENTATION DU CADRE D'ÉTUDE

Dans ce chapitre, il s'agit, d'abord, de situer le cadre d'étude, puis analyser le cadre biophysique (climat, relief et sols, végétation et hydrographie). Il s'agit, ensuite, de s'appesantir sur les équipements de la commune, à travers les infrastructures de base, l'habitat et les caractéristiques humaines.

I.1- SITUATION GÉOGRAPHIQUE ET CADRE BIOPHYSIQUE

I.1.1- Situation géographique

La commune de Santhiaba Manjaque fait partie de l'arrondissement de Cabrousse, département d'Oussouye, région de Ziguinchor (Basse-Casamance). Elle est limitée au Nord par la commune d'Oukout, au Sud par la République de Guinée-Bissau, à l'Est par la commune de Nyassia et à l'Ouest par celle de Diembéring (carte 1). Elle a pour coordonnées géographiques 12°22'16.53" de latitude Nord et 16°33'39.30" de longitude Ouest. Elle couvre une superficie de 137 Km², soit 36,63 % de la superficie totale de l'arrondissement de Cabrousse (PLHA Santhiaba Manjaque, 2010). Ancienne communauté rurale, elle a été érigée en commune de plein exercice suite à la loi 2013-10 du 28 décembre 2013 portant Code général des Collectivités locales. Administrativement, elle est composée de 15 villages à savoir : Santhiaba Manjaque, chef-lieu de la commune éponyme, Effoc Kakounoume, Effoc Éghina, Effoc Balandiate, Effoc Éhinting, Youtou Bouhème, Youtou Bringo, Youtou Djibonker, Youtou Essoukaye, Youtou Kagar, Youtou Kanokendo, Djirack, Kahème, Essaout et Essoukoudiack. Par ailleurs, des localités comme Aghotine et Éring sont abandonnées du fait du conflit armé en Casamance.



Carte 1 : Localisation de la commune de Santhiaba Manjaque

I.1.2- Le cadre biophysique

I.1.2.1- Le climat

Vu sa position géographique, la commune de Santhiaba Manjaque fait partie du domaine climatique soudanien côtier. Elle est l'une des communes les plus pluvieuses du département d'Oussouye, 1200 à 2000 mm selon (Sodemir, 2018). Elle subit une alternance de deux saisons : une saison sèche de novembre à mai et une saison pluvieuse de juin à octobre. Les mois les plus pluvieux sont généralement juillet, août et septembre. Mais, le contexte de variabilité climatique rend parfois aléatoire cette situation. S'agissant des températures, les maxima en période chaude varient entre 27 °C et 30 °C et les minima en période fraîche entre 15 et 18 °C. L'insolation est de 09 à 10 heures, selon les périodes (Sodemir, 2018).

Cette abondance de la pluie est un des éléments qui handicapent la mobilité, à cause de l'impraticabilité des voies de circulation. En plus de cela, les températures élevées sont à l'origine des problèmes de confort lors des déplacements pendant la saison sèche.

I.1.2.2- Le relief et les sols

Le relief dans la commune est relativement très plat, caractérisé par un faible dénivelé ne dépassant pas 10 m. Il est constitué de plaines, de plateaux, etc. (PLD Santhiaba Manjaque, 2008). Ces plateaux sont parsemés par des vallées et des bas-fonds qui donnent un avantage pour les activités rizicoles, l'arboriculture, le maraîchage, etc. Ces bas-fonds sont aussi des zones de rétention des eaux pluviales, de présence fréquente de la marée, rendant parfois la mobilité des personnes.

Compte tenu de la topographie de la commune, on distingue deux types de sols. Il s'agit des sols hydromorphes et des sols halomorphes. Les sols hydromorphes sont composés de sols argileux et argilo-sableux. Ils sont aptes à l'accumulation des eaux de pluie et donc propices à la riziculture (Ndecky, 2009) qui fait partie intégrante des activités des populations. Quant aux sols halomorphes, leur présence est favorisée par l'avancée de la langue salée. Ils se localisent principalement à l'Est et à l'Ouest de la commune, autrement dit, sur les parties sous influence directe de la marée. Toutefois, la commune recèle des sols sableux, fertiles et propices à l'agriculture de plateau, à l'arboriculture, au maraîchage, etc.

I.1.2.3- La végétation

La commune de Santhiaba Manjaque est une des communes les plus forestières du département d'Oussouye. La végétation se singularise par son caractère dense et diversifié. Cette végétation dense se localise essentiellement au centre et, dans une moindre mesure, à

l'Ouest de la commune. D'ailleurs, cela se justifie par la présence du Parc National de la Basse-Casamance (PNBC). En revanche, nous avons la présence de la forêt claire à l'Est de la commune et à l'Ouest, mais elle est de faible dimension. Nous y rencontrons aussi, du fait de la densité du réseau hydrographique, la mangrove. Celle-ci occupe surtout les parties Est et Ouest de la commune (carte 5). Cependant, la végétation, dominée par la forêt dense, rend difficile l'accès à certaines et le recours à certains moyens de transport. Cette situation se note plus pendant l'hivernage.

I.1.2.4- L'hydrographie

Les ressources en eau sont composées des eaux de surface et des eaux souterraines. Concernant les eaux de surface, la commune est drainée par un réseau hydrographique assez dense, composé essentiellement du marigot d'Essaout, d'Effoc, de Youtou et d'Essoukoudiack, avec plusieurs affluents. Ces eaux offrent des possibilités de pêche, de navigation, de récolte d'huîtres, etc. Il existe aussi des mares temporaires, qui accueillent les eaux de pluie pendant un certain temps. Elles sont le plus souvent localisées aux abords des villages et peuvent servir d'abreuvoir pour le bétail et parfois pour les constructions de briques entre autres. Quant aux eaux souterraines, elles se trouvent entre 03 et 10 m dans les zones à topographie basse et entre 10 et 15 m au niveau du plateau (PLHA Santhiaba Manjaque, 2010). À noter que l'hydrographie, à travers les eaux de surface, est une des causes qui caractérisent l'enclavement de la commune de Santhiaba Manjaque, à cause de l'impossibilité de connexion avec d'autres localités.

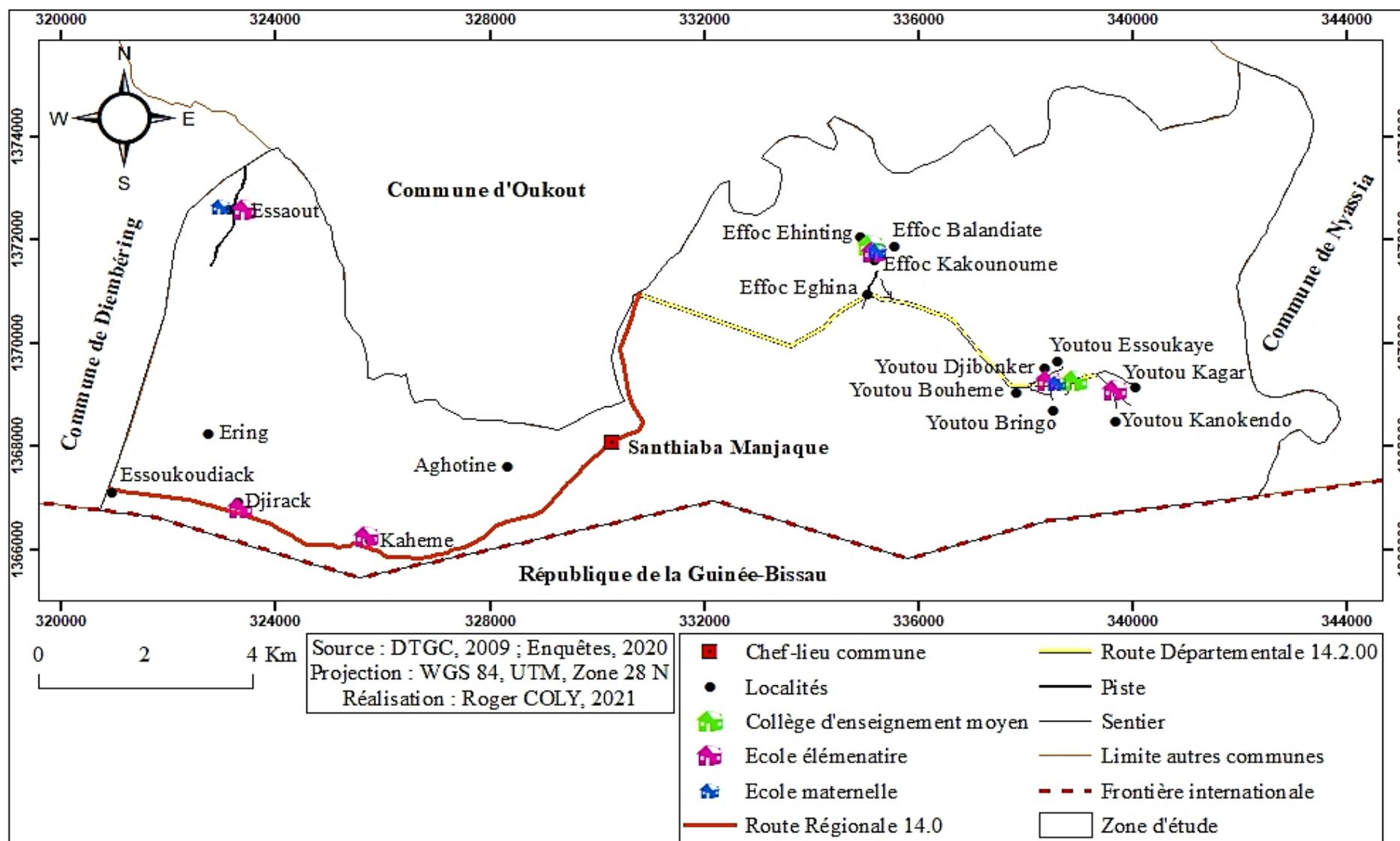
I.2- LES INFRASTRUCTURES DE BASE ET L'HABITAT

I.2.1- Les infrastructures de base

I.2.1.1- Les infrastructures socio-éducatives

La cartographie scolaire de la commune laisse entrevoir un maillage progressif des localités. Ces infrastructures scolaires font partie des raisons qui ont favorisé le retour des populations, surtout dans le village de Kahème. En dehors du village de Santhiaba Manjaque, Éring, Aghotine et Essoukoudiack, tous les autres disposent, au moins, d'une école primaire. Les établissements secondaires et les centres de formation professionnelle, en revanche, sont inexistant dans la commune (carte 2). Les salles de classes dans les écoles sont en majorités réhabilitées ou réalisées par des Organisations Communautaires de Base (OCB) à l'image de la Fédération d'Appui au Développement du Département d'Oussouye (FADDO), l'Association

des Jeunes Agriculteurs et Éleveurs du Département d'Oussouye (AJAEDO), mais aussi des Organisations Non Gouvernementales (ONG) comme l'Association ASPERAI Lugano Suisse. Au total la commune compte 02 Collèges d'Enseignement Moyen (CEM), 05 écoles élémentaires et 03 écoles de Développement Intégré de la Petite Enfance (DIPE). Toutefois, le taux de fréquentation dépasse de loin les capacités d'accueil (nombre de classes insuffisant, équipements insuffisants), car dans certains villages (Kahème), les établissements scolaires accueillent les enfants des villages de la Guinée-Bissau (Tenhate, Basseor, etc.) obligeant le recours aux abris provisoires.

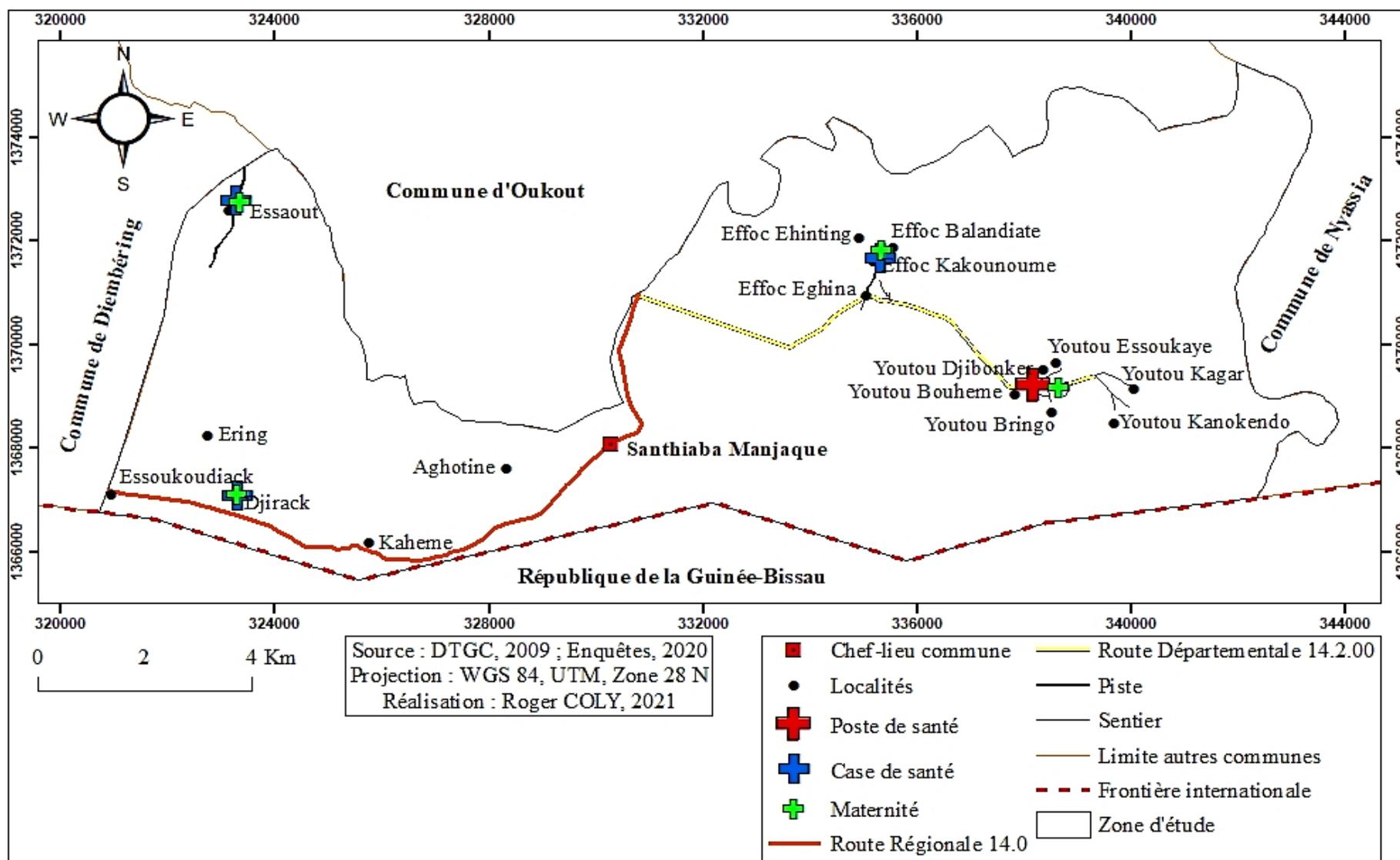


Carte 2 : Structures scolaires de la commune de Santhiaba Manjaque

I.2.1.2- Les infrastructures sanitaires

Huit infrastructures sanitaires sont dénombrées dans la commune de Santhiaba Manjaque. Il s'agit d'un poste de santé à Youtou, 03 cases de santé dont 01 à Essaout, 01 à Djirack et 1 à Effoc. Dans chaque structure sanitaire, il y a une maternité. Ce qui fait un total de 04 dans la commune (carte 3). Il n'y a ni de morgue ni de pharmacie et les habitants, pour se procurer des médicaments prescrits sur ordonnance, sont obligés d'effectuer le déplacement soit vers Oussouye, soit vers Cabrousse et dans certains cas, vers Ziguinchor ou Cap-Skiring. L'insuffisance de personnel reste aussi un problème qui se note dans la commune. À Effoc par exemple, le fonctionnement de la case de santé est assuré par l'armée nationale.

En effet, d'après nos enquêtes, le seul poste de santé dont dispose la commune et la case de santé de Djirack, assurent l'accès aux soins à certaines personnes des villages de la Guinée-Bissau, à savoir Bujim, Éjatène, Cassolol, Éramé, Kassou Guinée-Bissau, Tenhate, pour citer que ceux-là. En plus de cela, les urgences qui se notent à la maternité de Suzana (Guinée-Bissau) sont directement évacuées à celle de Youtou, pour une bonne prise en charge. Malgré cela, le poste dispose d'une ambulance non fonctionnelle et par conséquent, cela constitue un obstacle pour la bonne marche de ses activités.



Carte 3 : Structures sanitaires de la commune de Santhiaba Manjaque

I.2.1.3- L'hydraulique et les télécommunications

Le puits est l'une des principales sources d'approvisionnement en eau dans la commune de Santhiaba Manjaque. Mais depuis 2018 avec le Programme d'Urgence de Développement Communautaire (PUDC), un forage est mis en place à Effoc. Il existe également des puits modernes mis en place par le Programme d'Appui au Développement socio-économique pour la Paix en Casamance (PROCAS), l'AJAEDO, la FADDO, etc. en 2008, ceux traditionnels, foncés par la population locale et des bornes fontaines. En outre, la commune n'enregistre que deux installations de fûts, localisées dans les villages de Youtou et d'Effoc. Seule celle de Youtou reste fonctionnelle et permet l'adduction en eau potable, mais, parfois, nous notons quelques irrégularités. D'ailleurs, cette installation de fûts a occasionné l'existence de bornes fontaines dans ce village.

Par ailleurs, dans le domaine des télécommunications, nous notons la présence de deux antennes de l'opérateur téléphonique Orange. À Effoc, l'antenne a été mise en place en 2018. À Youtou, les travaux sont en cours depuis juin 2020.

Tout de même, nous notons une importante présence de téléphones portables dans la commune, car 60,80 % des ménages disposent au moins d'un téléphone, contre 39,20 % qui n'en disposent pas (fig. 1).

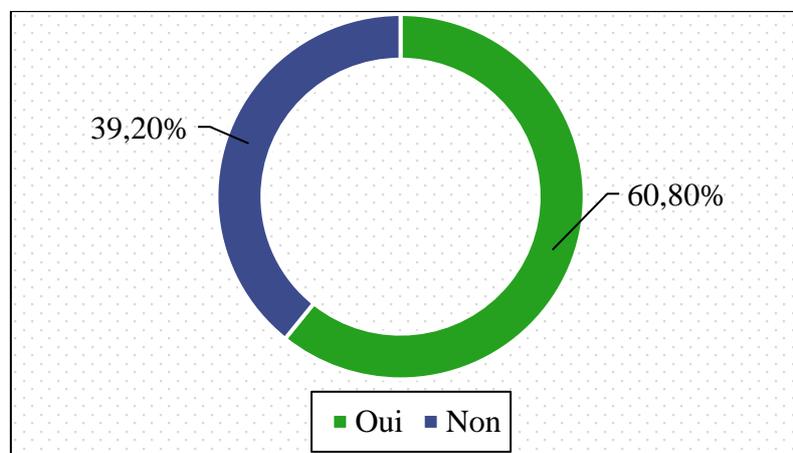
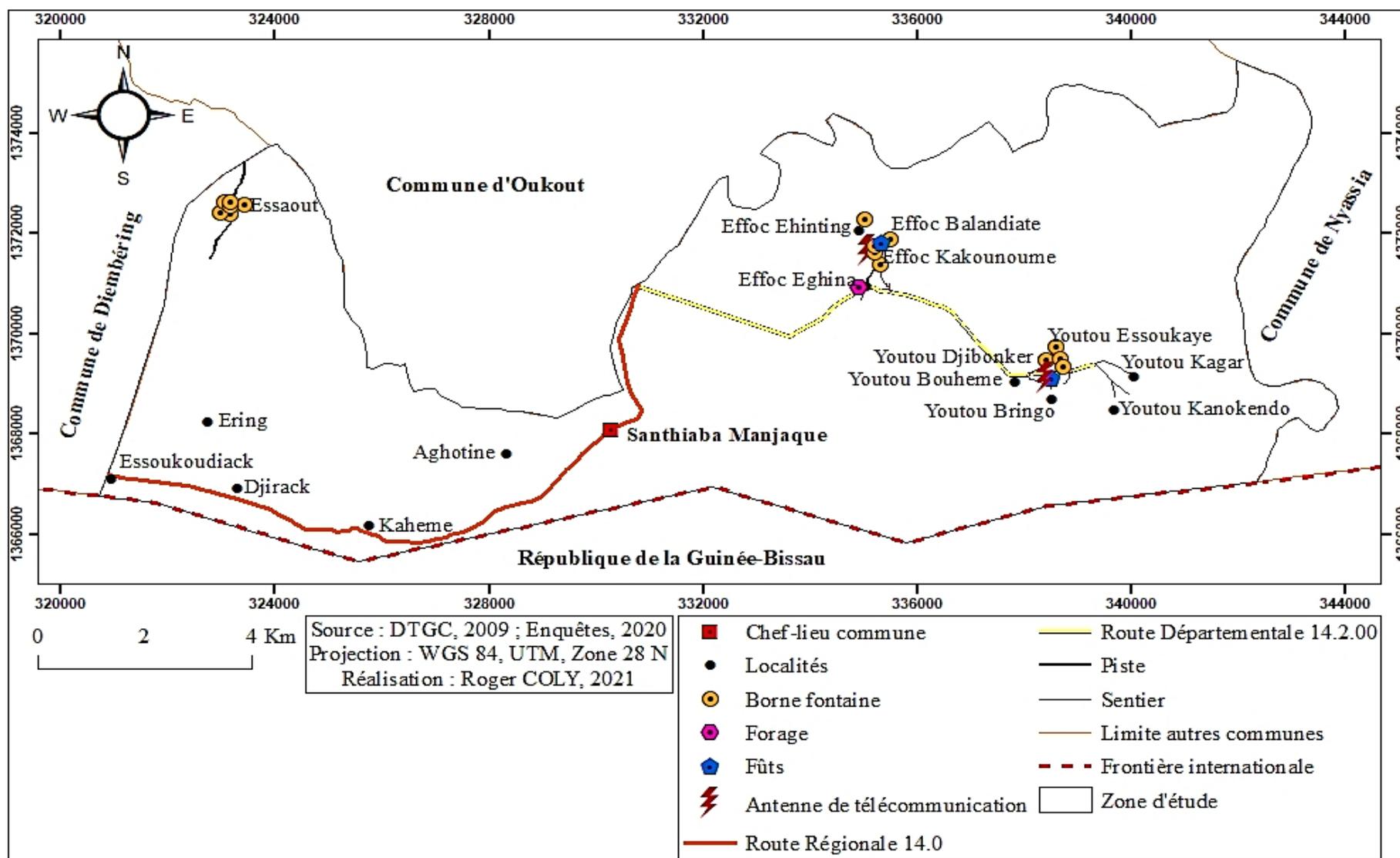


Figure 1 : Chefs de ménages interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque, disposant d'un téléphone portable

Leur rechargement, à l'exception du village d'Essaout, se fait grâce à l'énergie solaire. En 2008, le rechargement se faisait grâce à l'énergie du groupe électrogène, disposé par l'armée nationale. Mais avec l'existence actuelle des panneaux solaires au niveau des structures scolaires, sanitaires, à la mission catholique et même dans certaines maisons, les habitants ont changé leur source de rechargement.



Carte 4 : L'hydraulique et les télécommunications de la commune de Santhiaba Manjaque

I.2.1.4- Les infrastructures socio-économiques

Les infrastructures socio-économiques sont constituées de boutiques, de moulins, de bars, etc. Les boutiques permettent la vente de produits de consommation, généralement d'une date de péremption assez longue. Nous avons également la présence de boulangeries traditionnelles, construites en banco et sous forme de dôme (photo 1) à Effoc et Youtou, pour la production et la vente du pain. Le ravitaillement en farine des boulangers se fait, en général, à São Domingo (Guinée-Bissau), grâce au marché hebdomadaire, par manque de points de vente de cette denrée dans la commune. Ces boulangeries, pour leur fonctionnement, ont une forte empreinte écologique due à la consommation de bois de chauffe et contribuent à la déforestation locale (Sodemir, 2018).

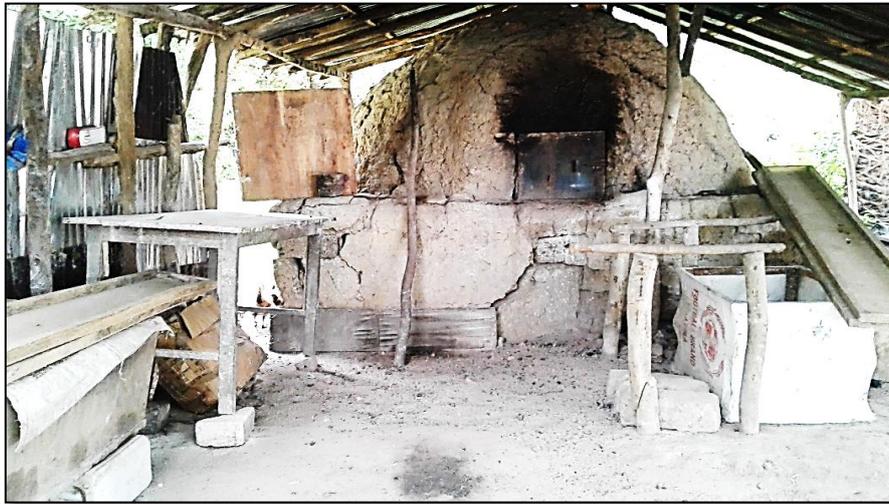


Photo 1 : Boulangerie traditionnelle pour la production du pain à Youtou (Source : Coly, septembre 2020)

La commune ne dispose ni d'un marché permanent ni de celui hebdomadaire. En revanche, elle dispose d'un seul moulin non fonctionnel et 06 décortiqueuses de riz dont seulement 05 fonctionnelles. Ces équipements ont été mis en place grâce au Programme d'Urgence de Modernisation des Axes et Territoires Frontaliers (PUMA) et grâce aux actions des ONG, à l'instar de l'United States Agency for International Development (USAID). Ils fonctionnent généralement grâce au gasoil.

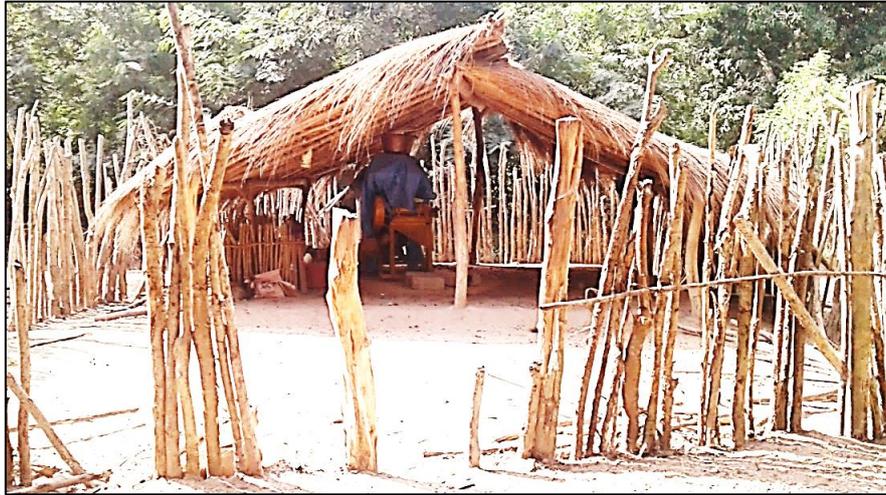


Photo 2 : Décortiqueuse de riz de Kahème (Source : Coly, janvier 2020)

I.2.2- Le type d’habitat dans la commune de Santhiaba Manjaque

Les problèmes liés au conflit armé de Casamance ont fortement impacté sur l’évolution du bâti et des types de construction dans la commune. En effet, les difficultés d’accès du fait d’une part de l’insécurité et de l’état des pistes d’autre part, rendent difficile le transport des matériaux de construction.

I.2.2.1- Évolution de l’habitat dans la commune de Santhiaba Manjaque

Avant le conflit en Casamance, le type d’habitat le plus notait dans la commune de Santhiaba Manjaque était celui en banco. Il faut préciser que ce type d’habitat était en forme de case ronde. Ainsi, d’après les résultats des enquêtes réalisées, 77,60 % (fig. 2) des chefs de ménages interrogés affirment avoir disposé des maisons en banco durant cette période. Aujourd’hui, ce type de construction a augmenté dans la commune de Santhiaba Manjaque, comparé à la situation d’avant. Ainsi, il ressort de nos enquêtes de terrain que 96,80 % (fig. 2) des maisons de nos enquêtés sont en banco (photo 3), soit une hausse de 19,20 %.



Photo 3 : Maison en banco à Effoc (Source : Coly, juillet 2020)

S'agissant des maisons en dur, il convient de noter qu'avant le conflit en Casamance, aucun des chefs de ménages interrogés n'en disposait. Aujourd'hui, on constate de faibles modifications, aussi bien sur la forme que sur les types de matériaux utilisés dans les constructions. Ces modifications s'accroissent en passant de banco vers celle en dur mais en de faibles proportions. D'ailleurs, cela se justifie par les résultats des enquêtes de terrain qui montrent que 0,80 % (fig. 2) des chefs de ménages interrogés disposent des maisons en dur. Il faut préciser que ce type de construction se note plus dans le village d'Essaout. D'ailleurs, c'est uniquement dans cette localité où nous avons une maison en dur, à étage (photo 4). La présence massive de l'habitat en dur à Essaout, contrairement dans les autres villages, s'explique, en partie l'existence d'une piste qui le relie avec la route nationale 6. Celle-ci facilite sans doute son accessibilité, mis à part sa dégradation avancée à cause de son manque d'entretien.



Photo 4 : Maison à étage en dur dans le village d'Essaout (Source : Coly, mai 2020)

Au-delà du bâti en dur, certains chefs de ménages déclarent avoir disposé des maisons de type traditionnel. Ces derniers sont ceux issus généralement des familles traditionnelles, autrement dit, des familles ayant des responsabilités coutumières. Selon nos enquêtes de terrain, 21,60 % des chefs de ménages interrogés en sont concernés. Cette situation ne se note plus aujourd'hui, car il n'existe aucune maison traditionnelle dans la commune. L'inexistence actuelle de ce type de maisons ressort des actions d'aide des ONG et de l'État pour la reconstruction des villages, du fait du conflit en Casamance, en favorisant surtout la construction en banco. D'où le pourcentage élevé de ce type de bâti dans la commune de Santhiaba Manjaque.

Concernant les maisons de type mixte, la tendance actuelle est plus élevée, comparée à la situation d'avant le conflit en Casamance. En se basant sur les résultats des enquêtes de terrain, 0,80 % (fig. 2) des ménages interrogés affirment l'avoir disposé. Il s'agissait à la fois d'une maison en banco et de celle traditionnelle. Aujourd'hui, la proportion de ce type de construction est plus importante car 2,40 % des ménages interrogés en disposent. Il s'agit des bâtiments construits en banco mais enduite d'une mince couche de ciment et parfois le ciment sert de lien entre les briques.

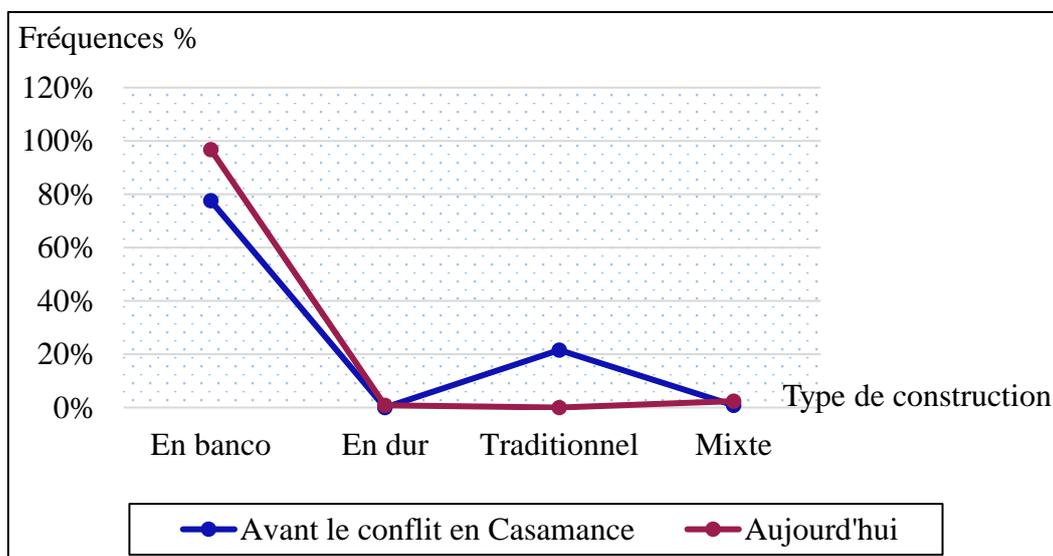


Figure 2 : Évolution des types de constructions dans la commune de Santhiaba Manjaque

I.2.2.2- Évolution des matériaux de couverture des maisons dans la commune de Santhiaba Manjaque

S'agissant des matériaux de couverture des toits des maisons, nous notons une évolution entre la période d'avant le conflit en Casamance et aujourd'hui. Ces matériaux sont composés de la paille, des feuilles de rôniers et des tôles. Ainsi, concernant la paille, elle a été utilisée par

92 % (fig. 3) des chefs de ménages interrogés, conflit en Casamance, contre 1,60 % qui l'ont utilisé aujourd'hui. En revanche, du fait de sa faible présence dans certaines localités de la commune (Essaout et Essoukoudiack), certains chefs de ménages ont plutôt fait recours aux feuilles de rôniers, conflit en Casamance. Ces derniers concernent 8 %. Aujourd'hui, une faible partie de la population à recours aux feuilles de rôniers car elles sont utilisées par 1,60 % des chefs de ménages interrogés. Quant aux tôles, l'état de pauvreté de la majeure partie des habitants ne permettait pas leur important recours pour la couverture des toits. Avant le conflit en Casamance, elles étaient utilisées par 6,40 % des chefs de ménages interrogés. Il s'agissait des fonctionnaires et de certaines familles, ayant les moyens de s'en procurer. Aujourd'hui, presque tout le monde fait recours aux tôles car elles sont utilisées par 100 % des chefs de ménages interrogés. Il est important de noter que dans certains cas, l'insuffisance des tôles fournies oblige certains chefs de ménages à faire recours à la paille ou les feuilles de rôniers.

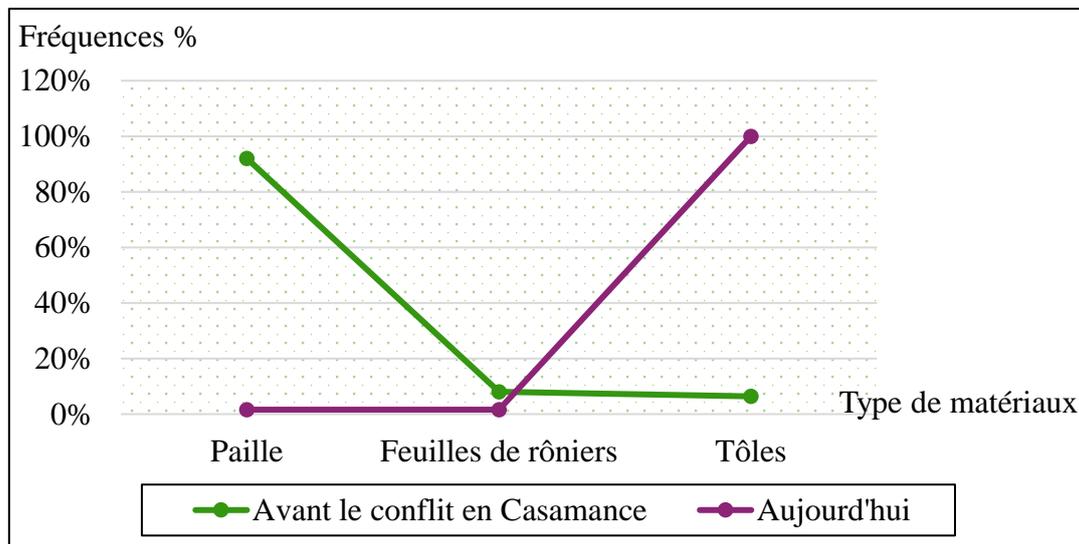


Figure 3 : Évolution des matériaux de couverture de maisons dans la commune de Santhiaba Manjaque selon les chefs de ménages interrogés

Actuellement, le recours important aux tôles pour la couverture des maisons s'explique par l'aide de l'État sénégalais, mais surtout des ONG, aux villages traversés par le conflit armé. Parmi ces ONG, nous pouvons citer le Catholic Relief Services (CRS), le Comité International de la Croix-Rouge (CICR), la Caritas, etc. Au-delà des tôles (photo 5), ces aides concernent la dotation de rôniers pour la charpente, dans le but de la reconstruction des villages. C'est d'ailleurs l'une des raisons qui explique le retour des habitants réfugiés dans certaines localités du pays et en Guinée-Bissau.



Photo 5 : Distribution de tôles par le CICR à Effoc pour encourager le retour des populations déplacées à cause du conflit en Casamance (Source : Coly, avril 2020)

Même si tous les chefs de ménages interrogés ont des maisons avec des toits en tôles, tous n'ont pas bénéficié de l'aide des ONG ou de l'État du Sénégal. D'après les résultats des enquêtes, 81,60 % (fig. 4) des chefs de ménages interrogés déclarent avoir bénéficié d'une aide, 37,60 % les ont obtenues grâce à l'achat qu'ils ont effectué et cela concerne surtout les fonctionnaires et 2,40 % déclarent avoir réutilisé des tôles pour couvrir leurs toits. La réutilisation des tôles par certains chefs de ménages s'explique par leur non prise en compte lors du recensement des ménages concernés ou par leur retour tardif des zones de refuge vers la commune.

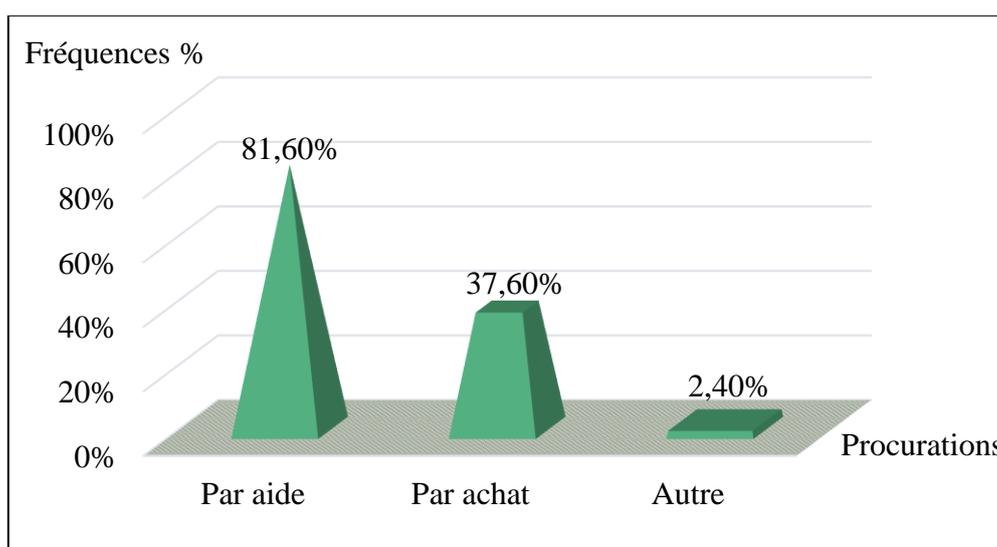


Figure 4 : Procurations de tôles par les chefs de ménages interrogés dans la commune de Santiaba Manjaque

Parmi les chefs de ménages interrogés qui déclarent avoir bénéficié de l'aide, 76,80 % (fig. 5) les ont obtenues grâce aux ONG, contre 7,20 % qui déclarent les avoir obtenues grâce à l'État du Sénégal. Il faut cependant préciser que certains chefs de ménages déclarent avoir bénéficié des têtes à la fois de l'État du Sénégal et des ONG.

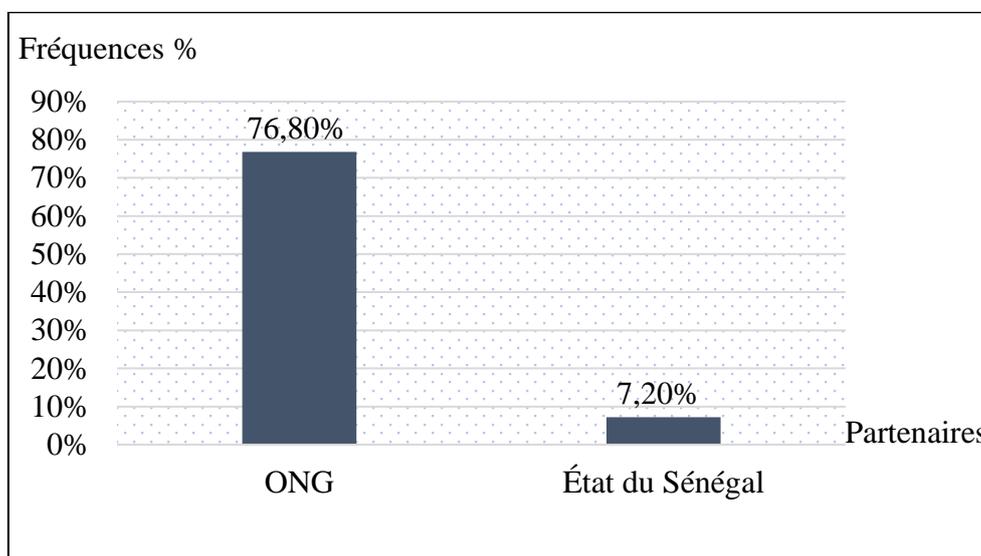


Figure 5 : Dotation de têtes aux chefs de ménages interrogés par les partenaires dans la commune de Santhiaba Manjaque

I.3- PRÉSENTATION HUMAINE

I.3.1- Les ethnies

En se basant sur les données du Recensement Général de la Population de l'Habitat de l'Agriculture et de l'Élevage (RGPHAE) de 2013, la population de la commune était de 2991 habitants (ANSD/Ziguinchor, 2013), avec une densité² de 21,8 habitants au Km².

La commune de Santhiaba Manjaque est caractérisée par une diversité ethnique relativement très faible. Nos enquêtes révèlent que les Diolas sont majoritaires avec 97 % des chefs de ménages interrogés. Quant aux autres ethnies, à l'instar des Peulhs, des Mandingues et des Wolofs, elles sont minoritaires, car elles représentent chacune 1 % des chefs de ménages interrogés (fig. 6).

²La densité de la population est obtenue en divisant la population totale de la commune de Santhiaba Manjaque (2991 en 2013) par sa superficie totale qui est égale à 137 km².

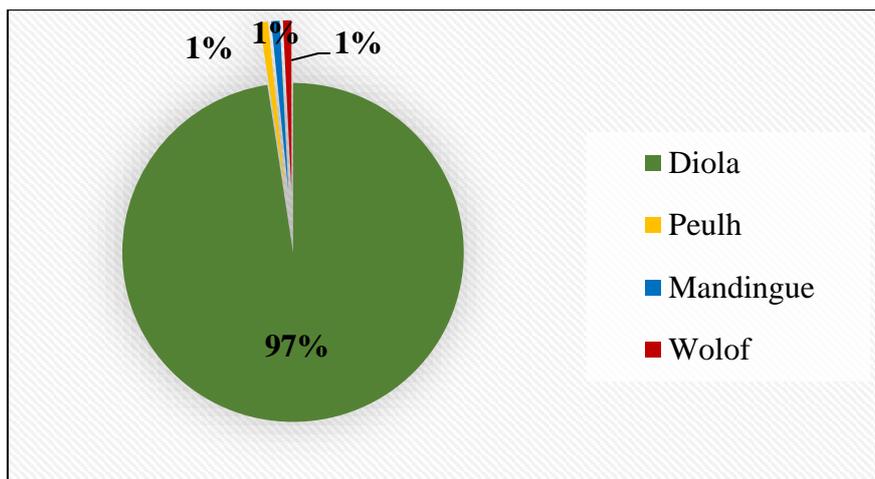


Figure 6 : Composition ethnique de la commune de Santhiaba Manjaque

Cette population vit en harmonie et partagent des valeurs culturelles. Celles-ci s'illustrent à travers le « *Ekonkon*³ », entre autres danses traditionnelles.

I.3.2- Structure par âge et par sexe

Les résultats des enquêtes montrent que 45,60 % des personnes interrogés ont entre 40 et 60 ans ; 32,80 % ont entre 60 ans et plus et 21,60 % entre 20 et 40 ans (Fig. 7 A). Ce qui revient à dire que les chefs de ménages dépassent généralement la quarantaine. Concernant la structure par sexe, 66,40 % des chefs de ménages sont des hommes et 33,60 % des femmes. (Fig. 7 B)

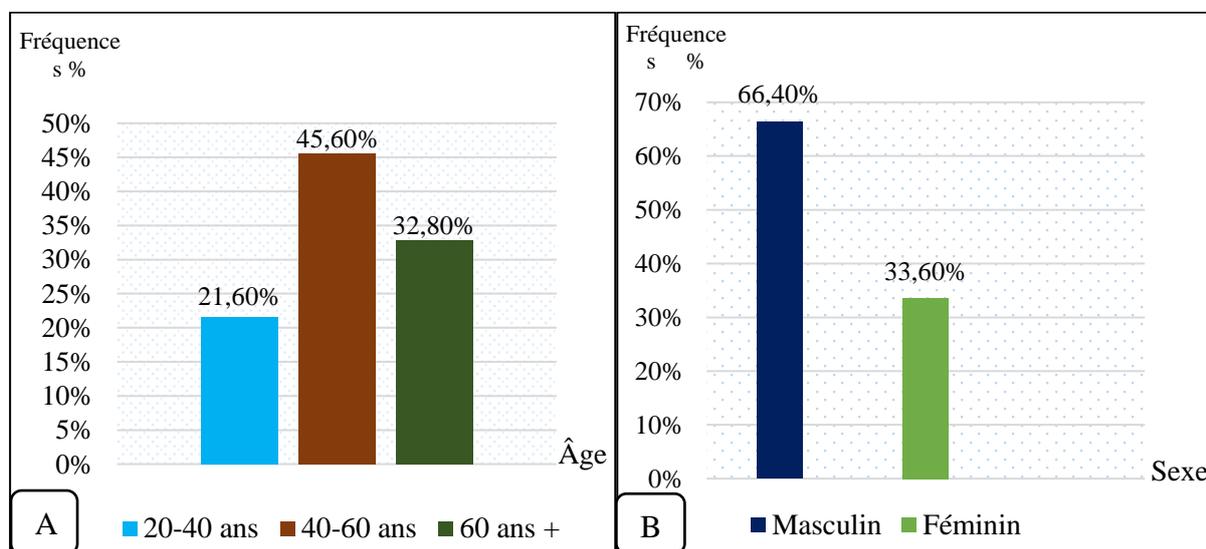


Figure 7 : Structure par âge et par sexe des chefs de ménages interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque

³ Danse traditionnelle organisée en milieu diola, dans le département d'Oussouye.

I.3.3- Mouvements migratoires

Les phénomènes migratoires sont très récurrents dans le monde en général et au Sénégal en particulier. Cela s'explique par des raisons liées aux crises écologiques ou politiques, aux études, la recherche de meilleures conditions de vie, des raisons strictement professionnelles, etc. Dans la commune de Santhiaba Manjaque, ces mouvements se sont accentués durant la période de la crise casamançaise et ils se faisaient de la commune vers la Guinée-Bissau, la Gambie ou vers certaines localités du Sénégal. À cause du conflit, certaines personnes se sont installées de manière définitive et ont fini par prendre la nationalité des différents pays d'accueil. Après quelques années de refuge, la recherche du travail est leur première préoccupation. Ce n'est pendant certains événements à l'image de « *Esang*⁴ », du « *Bukut*⁵ » que ces derniers reviennent uniquement pour prendre part. D'autres personnes qui se sont installées dans les villages de la Guinée-Bissau, non loin de la commune, à l'instar de Caruei, Éjatène, Tenhate, etc. ne reviennent, en dehors des cérémonies traditionnelles, que pour assister aux funérailles, au « *Kasarah*⁶ », etc.

Aujourd'hui, ces mouvements migratoires ont pris une nouvelle forme dans la commune de Santhiaba Manjaque, car les habitants immigrent pour des raisons professionnelles, scolaires et de recherche d'emploi. Ceux qui immigrent pour des raisons professionnelles sont constitués de fonctionnaires dans le domaine de l'éducation, de la santé, de la sécurité (armée nationale sénégalaise), etc. Concernant les raisons scolaires et celles de la recherche d'emploi, elles concernent généralement les jeunes, entre 12 à 30 ans. Étant donné la situation que traverse la commune c'est-à-dire le manque d'emploi, la faiblesse d'activités génératrices de revenus, l'absence de centres de formation professionnelle, de CEM dans certains villages, de lycées, etc., ces jeunes quittent la commune vers l'intérieur du pays. Les destinations sont faites vers les grands centres urbains à l'image de Dakar, capitale du pays, Ziguinchor et même Oussouye, pour ne citer que ceux-là. En dehors de ces raisons, d'autres personnes se déplacent, surtout pendant l'hivernage, vers la commune de Ziguinchor, la Gambie, la Guinée-Bissau, à Dakar, etc. Cela concerne les jeunes filles et les jeunes garçons.

⁴ Il s'agit d'un événement de préparation des jeunes à la circoncision

⁵ Cérémonie de circoncision organisée en milieu diola

⁶ Cérémonie traditionnelle qui s'organise pendant l'hivernage et dont l'organisation est assurée par les femmes féticheuses, vêtues d'habits noirs, dans le but d'avoir une quantité assez importante de pluie.

Les déplacements des jeunes filles vers ces destinations s'expliquent par la recherche d'activités, travaux domestiques par exemple, leur permettant d'avoir un petit revenu. Quant aux jeunes garçons, c'est la maçonnerie, pour ne citer que cette activité, qui explique leur départ pour les mêmes raisons que les jeunes filles (avoir une source de revenus). Ces activités leur permettent, une fois les vacances terminées, de mieux préparer la prochaine année scolaire en achetant des fournitures, payer les frais d'inscription, etc. Bien qu'il existe des jeunes qui prennent la direction de l'Europe pour des raisons d'études, cependant, l'effectif reste faible.

Conclusion partielle du premier chapitre

En conclusion, la commune de Santhiaba Manjaque bénéficie d'un cadre biophysique diversifié. Ce cadre biophysique, caractérisé entre autres par la végétation et l'hydrographie, constitue l'un des éléments qui impacte de façon négative sur l'accessibilité de la commune. Aussi, même si nous notons une évolution dans le domaine de l'habitat, la commune reste faiblement équipée en infrastructures socio-économiques.

CHAPITRE II : CAUSES DE L'ENCLAVEMENT DE LA COMMUNE DE SANTHIABA MANJAQUE

Dans ce deuxième chapitre, il est question de l'identification des causes de l'enclavement de la commune de Santhiaba Manjaque. L'accent est mis sur les éléments liés au conflit en Casamance et à la position géographique de ladite commune.

II.1- LE CONFLIT EN CASAMANCE : UN FACTEUR DE L'ENCLAVEMENT DE LA COMMUNE DE SANTHIABA MANJAQUE

La commune de Santhiaba Manjaque fait face, depuis plus d'une dizaine d'années, au problème lié à l'enclavement de son espace géographique. Cela est dû principalement au conflit en Casamance. D'ailleurs, cet état de fait est le point de vue de 85,60 % (fig. 8) des chefs de ménages interrogés qui stipulent que le conflit casamançais est la source de ce problème.

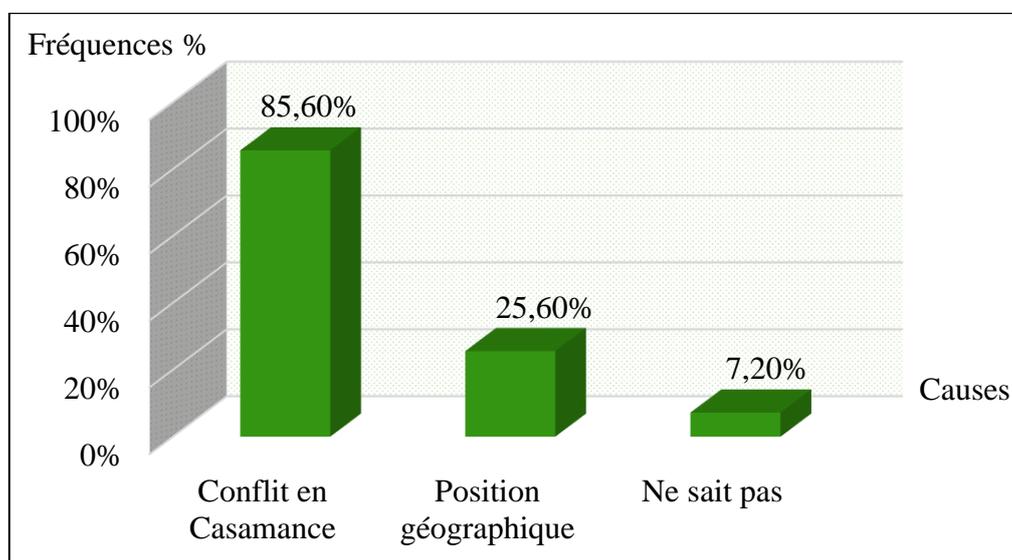


Figure 8 : Causes de l'enclavement de la commune de Santhiaba Manjaque selon les chefs de ménages interrogés

II.1.1- Analyse et évolution du conflit en Casamance dans la commune de Santhiaba Manjaque

De par sa position géographique, des conflits armés ont longtemps été notés dans la commune de Santhiaba Manjaque. Elle a d'abord subi les effets de la guerre de libération de la Guinée-Bissau, dès les années 1960. Ensuite, le conflit sénégal-guinéen qui a entraîné les premiers déplacements des populations, lors des accrochages entre le Parti Africain pour l'Indépendance de la Guinée et du Cap-Vert (PAIGC) et l'armée sénégalaise en 1990. Durant la même année, la commune enregistre les premiers combats entre le MFDC et l'armée

sénégalaise, d'où le village de Djirack fut la première localité à être attaquée par le MFDC (PLD Santhiaba Manjaque, 2008).

À la faveur de l'accord du cessez-le-feu le 31 mai 1991, le calme se note dans la commune. Mais ce dernier ne durera point, car dès 1992, les combats reprennent et entraînent un déplacement massif des populations des villages de Djirack, Santhiaba Manjaque, Éring, Kahème, Aghotine et Essoukoudiack, en direction d'Oussouye, Ziguinchor, Guinée-Bissau, etc. (PLD Santhiaba Manjaque, 2008). La situation semble différente dans les villages de Youtou et d'Effoc durant cette année. Malgré cela, des pressions sont faites sur les habitants de ces villages par le MFDC, les obligeant à prendre des cartes de membre et à verser des contributions. Des bastonnades se font alors, face à tout refus de collaboration.

La disparition de 04 touristes français le 06 avril 1995, entraîne une incursion de l'armée nationale dans la commune. Au même moment, le MFDC renforce davantage sa pression sur les habitants en commettant des exécutions. Face à ces actes, les villages se vident de leurs populations à l'espace d'une nuit et iront trouver refuge à Kaguitte (commune de Nyassia), Oussouye, Guinée-Bissau, etc. Les combats enregistrés dans les villages de Youtou et d'Effoc restent les plus douloureux qu'a connus la commune durant le conflit en Casamance (PLD Santhiaba Manjaque, 2008). Depuis les années 2000, aucun accrochage entre l'armée sénégalaise et le MFDC n'est noté dans la commune, mais l'influence de ce dernier (MFDC) demeure toujours une réalité, causant des actions vis-à-vis des populations, bloquant ainsi beaucoup d'actions de développement, mais aussi limitant la mobilité. Le tableau ci-dessous (tableau 2) fait le résumé du déroulement et de l'évolution du conflit en Casamance dans la commune de Santhiaba Manjaque.

Tableau 2: Déroulement et évolution du conflit en Casamance dans la commune de Santhiaba Manjaque

Dates	Evénements
Le 26 décembre 1982	Début du conflit en Casamance
En août 1990	Premiers accrochages entre l'armée nationale et le MFDC
Le 31 mai 1991	Un accord de cessez-le-feu intervient entre le gouvernement sénégalais et le MFDC, le calme règne dans la zone.
En 1992	Reprise des combats et déplacement des populations des villages de Kahème, Djirack et Essoukoudiack.
Entre 1995 et 1997	Les combats se notent dans les villages d'Effoc et Youtou entraînant le déplacement des populations suite à la disparition de quatre (04) touristes français.
Le 26 décembre 1999	Lors des négociations de paix de Banjul, un autre accord de cessez-le-feu est signé entre le gouvernement sénégalais et le MFDC et le calme règne de nouveau dans la commune.
En 2000	Baisse des combats
Le 30 décembre 2004	Un nouveau cessez-le-feu est signé entre le Ministre de l'Intérieur Ousmane Ngom et Diamacoune Senghor et une période relativement calme s'instaure entraînant le début de la reconstruction des villages et le retour massif des populations.

Source : PLD Santhiaba Manjaque, 2008

II.1.2- Impacts du conflit en Casamance sur l'organisation sociale

Le conflit en Casamance a engendré beaucoup d'impacts néfastes dans la commune de Santhiaba Manjaque. Ces derniers se notent en particulier sur l'organisation sociale. Les accrochages entre le MFDC et l'armée sénégalaise ont causé, comme ce fut le cas dans plusieurs localités de la Casamance qui ont connu le conflit, le déplacement des populations. Ces dernières se sont réfugiées en Gambie, en Guinée-Bissau, à Ziguinchor, etc. En se référant sur les résultats des enquêtes, 39,20 % (fig. 9) des chefs de ménages interrogés déclarent s'être

réfugiés en Guinée-Bissau, 14,40 % affirment s'être réfugiés à Oussouye. Au-delà d'eux, 13,60 % des chefs de ménages déclarent avoir trouvé refuge en Gambie et seulement 8 % qui disent s'être réfugiés à Ziguinchor. Ce faible pourcentage des chefs de ménages qui déclarent s'être réfugiés à Ziguinchor peut s'expliquer par le fait que, jusqu'à présent, beaucoup d'habitants n'ont pas encore effectué le retour. Dans la classe « Ailleurs », qui représente 24,80 % des chefs de ménages interrogés, y figure ceux qui déclarent ne pas effectuer de déplacement. C'est le cas de nombreux chefs de ménages interrogés dans le village d'Essaout. Ce village, bien que faisant partie de la commune de Santhiaba Manjaque et ayant subi au même titre que les autres localités les effets du conflit en Casamance, a connu un faible déplacement de ses habitants. Cela pourrait s'expliquer par le fait qu'il n'a pas beaucoup enregistré de combats en son sein. Toujours dans cette classe, nous avons des chefs de ménages qui se sont réfugiés à Bignona, Élinkine, Cap-Skiring, etc.

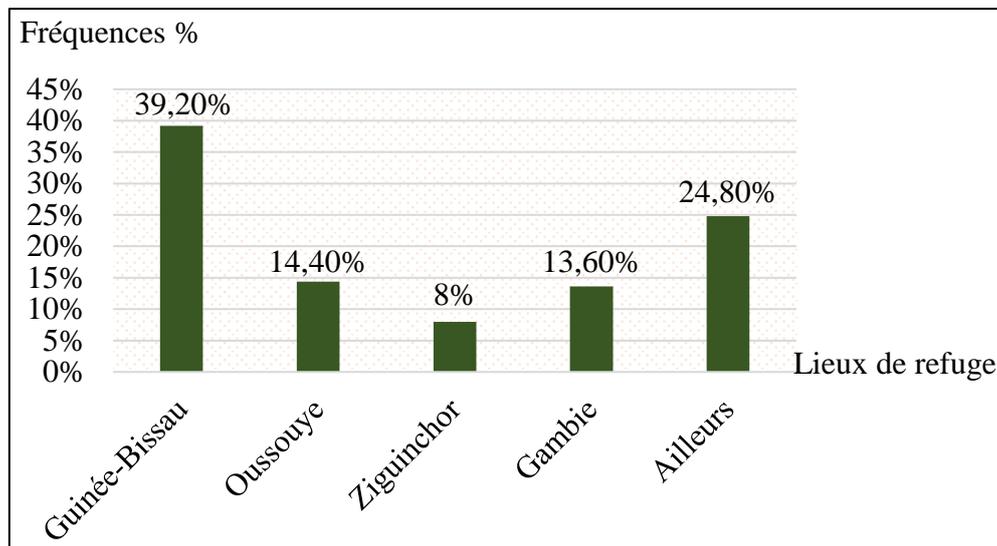


Figure 9 : Lieux de refuge des chefs de ménages interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque durant le conflit casamançais

Durant les moments de combats, les villages ont été brûlés, causant leur dépeuplement, des récoltes incendiées, etc. Jusqu'en 2021, des villages comme Éring, Aghotine et Santhiaba Manjaque (carte 2) n'ont pas encore connu le retour de leurs habitants. Le village de Santhiaba Manjaque, chef-lieu de la commune éponyme, existe administrativement, mais reste inaccessible pour des raisons d'insécurité. Ce conflit est également à l'origine du déficit d'infrastructures de base, car beaucoup d'entre elles ont été détruites durant le conflit, causant une précarité des conditions de vie des habitants. Cependant, depuis quelques années, nous assistons à un retour de la population, des différents lieux de refuge vers les villages de la

commune. Ainsi, les résultats des enquêtes réalisées montrent que 16,80 % des chefs de ménages interrogés ont effectué le retour avant 2000 ; 9,60 % l'ont effectué entre 2000 et 2002 ; 24 % ont effectué leur retour entre 2002 et 2004. Cette période est marquée par un retour important des déplacés. En dehors d'eux, 19,20 % ont effectué le retour entre 2004 et 2006 et enfin 22,40 % des chefs de ménages interrogés disent avoir effectué le retour après 2006 (fig. 10).

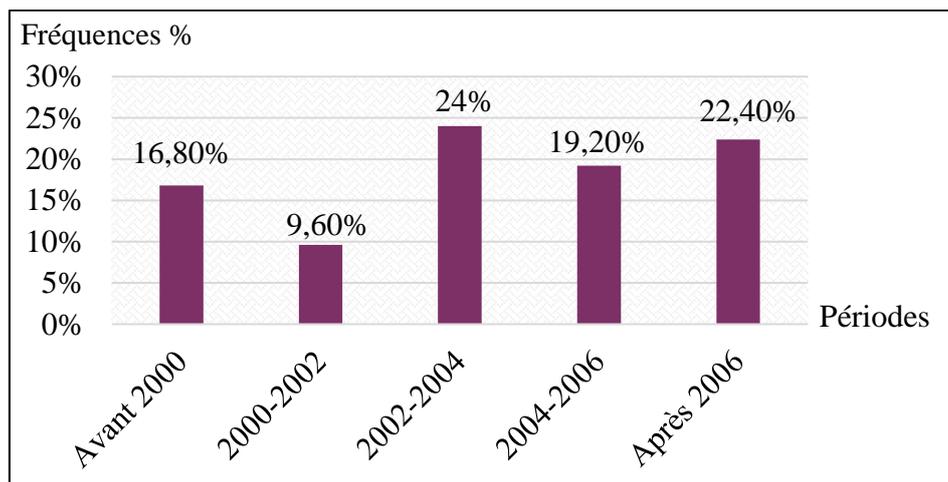


Figure 10 : Périodes de retour des chefs de ménages interrogés, des zones de refuge vers la commune de Santhiaba Manjaque

Plusieurs raisons expliquent le retour des populations vers les villages d'origine. La précarité des conditions de vie, dans les différents lieux d'accueil, est l'une de ces raisons. Ainsi, 47,20 % (fig. 11) des chefs de ménages interrogés disent qu'elle est la raison de leur retour dans leurs villages d'origine. Mais, la plus grande raison de retour des habitants, selon les résultats des enquêtes réalisées, est la construction de maisons, encouragée par l'État du Sénégal, mais surtout par les ONG, à l'image du CICR. Cette action a motivé 74,40 % des chefs de ménages au retour vers leurs villages. En dehors de ces raisons, nous avons 38,40 % des chefs de ménages qui déclarent être revenus pour les activités rizicoles, en raison des difficultés d'obtention de parcelles rizicoles dans leurs zones de refuge. Hormis ces chefs de ménages, 25,60 % déclarent avoir effectué le retour pour des raisons scolaires. La construction d'écoles, dans plusieurs localités de la commune, a beaucoup aidé à la sensibilisation pour le retour des personnes qui se sont réfugiées, surtout dans les villages de la Guinée-Bissau. Cela a permis la scolarisation de nombreux enfants, longtemps restés sans en bénéficier. Au-delà de cela, nous avons 17,60 % des chefs de ménages qui disent que leur raison de retour est liée à l'accalmie notée durant ces années passées. Dans la classe « Autres » de notre graphique qui regroupe 5,60

% des chefs de ménages interrogés, nous avons certains qui déclarent que leur retour est lié à des questions de mariage. Pour d'autres, c'est des raisons liées à la coutume, au foncier, aux cérémonies traditionnelles, pour ne citer que celles-là.

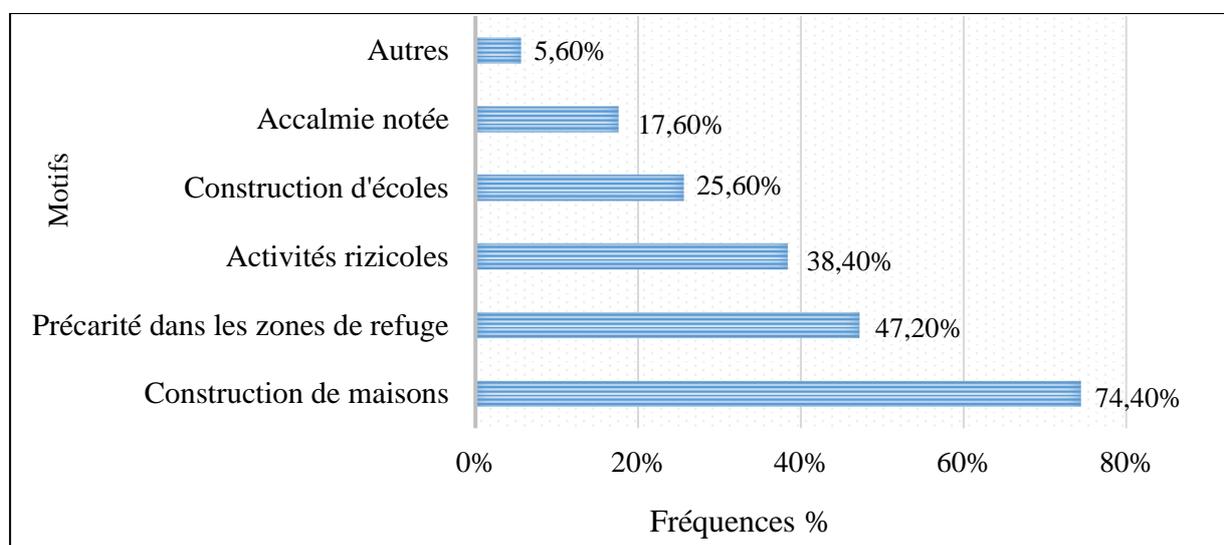


Figure 11 : Raisons de retour vers les villages de la commune de Santhiaba Manjaque selon les chefs de ménages interrogés

II.1.3- Les externalités négatives du conflit en Casamance sur la mobilité

Comme toute localité qui a subi un conflit armé, la commune de Santhiaba Manjaque a enregistré beaucoup d'externalités négatives, dues au conflit en Casamance. Malheureusement, ces externalités se notent jusqu'à présent, en particulier sur la mobilité.

II.1.3.1- Influence du Mouvement des Forces Démocratiques de la Casamance (MFDC)

Malgré les campagnes de déminage organisées en Casamance entre 2012 et 2017 par l'Humanité et Inclusion (ex-Handicap International), la commune de Santhiaba Manjaque n'a jusqu'ici bénéficié d'aucune d'entre elles. Par ailleurs, d'après Thiam⁷, l'opération de déminage effectuée dans la commune de Nyassia (département de Ziguinchor), précisément dans le village de Kaïlou en 2013 n'a pas abouti du fait de l'opposition du MFDC.

Commune limitrophe à celle de Santhiaba Manjaque, les démineurs décidèrent d'arrêter l'opération. Toute cette zone est aujourd'hui susceptible d'être minée, rendant les habitants vulnérables, exposés au quotidien. La présence de ces mines continue d'être une préoccupation majeure pour cette population. Presque chaque année, des jeunes déterrent accidentellement des mines dans leur champ ou en brousse.

⁷ Directeur du Centre National d'Action Antimines au Sénégal (CNAMS)/Ziguinchor

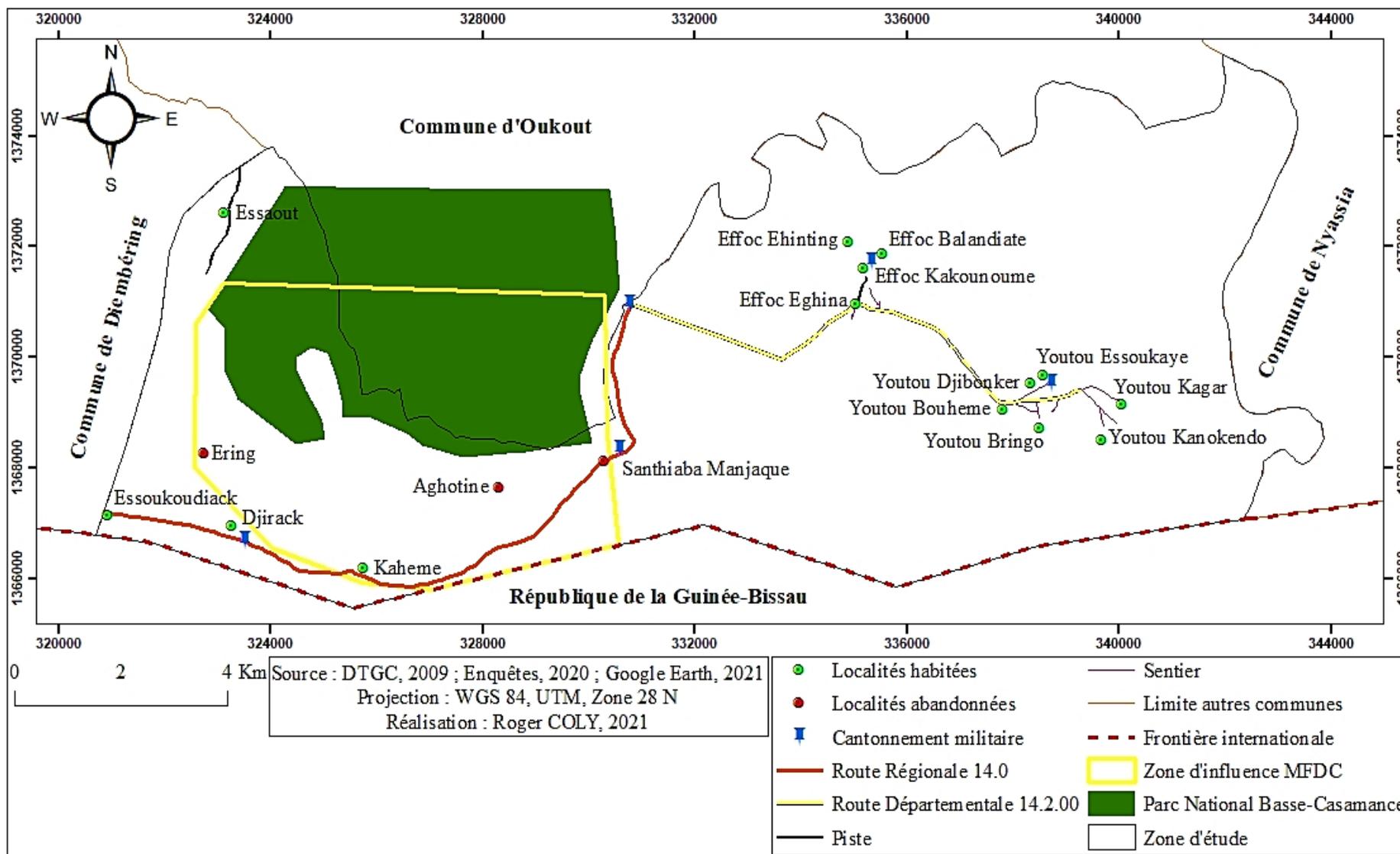
À titre indicatif, le 23 juillet 2020, 3 mines dont une antichar et 2 antipersonnel ont été déterrées par des jeunes cultivateurs à Djirack (photo 6). D'après nos enquêtes, leur état montre qu'elles ont été longtemps enfouies.



Photo 6 : Mine anti-char déterrée par de jeunes cultivateurs à Djirack (Source : Coly, juillet 2020)

La présence des mines dans certaines localités et l'opposition du MFDC face à l'opération de déminage, entravent toutes possibilités d'usage des routes, à l'image de la route régionale 14.0. Cette situation est l'un des éléments à l'origine des difficultés liées à la mobilité de la population. Cela est d'autant plus manifeste qu'il existe une psychose qui anime la population sur l'usage de cette route pour rallier certaines localités. En effet, passer la route régionale 14.0 peut se traduire par des sanctions de la part des combattants du MFDC dans les sections qu'ils occupent. Seule la route départementale 14.2.00 fait l'objet d'usage, mais de manière rare, après autorisation accordée par l'armée nationale du Sénégal et, dans certains cas, par le MFDC. Les autorisations accordées par le MFDC se notent en général lors des événements tels que le « *Esang* », le « *Bukut* », etc. Le manque de routes bitumées, la faible présence des moyens de transport adéquats, à l'image de la voiture, et l'insuffisance des pistes en latérites, viennent appuyer les difficultés liées à la mobilité et se pose ainsi un problème de confort lors des déplacements. Les résultats de terrain révèlent que, le MFDC est conscient de l'enclavement de la commune et surtout de la nécessité d'usage de la route régionale 14.0 par la population. Toutefois, pour des raisons stratégiques lui permettant de garder ses positions, et ne pas s'exposer à l'armée, il interdit aux usagers l'accès à la commune par cette voie (route régionale 14.0).

En plus de cela, le Parc National de Basse-Casamance (PNBC) créé le 10 avril 1970, sur une superficie de 5000 ha, et qui est à cheval entre les communes d'Oukout et de Santhiaba Manjaque, renforce aussi ce problème lié à la mobilité. D'après nos résultats d'enquêtes, le 13 janvier 1993, le parc national a été le théâtre d'affrontements entre l'armée sénégalaise et les combattants du MFDC. Cela est d'ailleurs à l'origine de sa fermeture depuis des décennies et par conséquent, la végétation s'est fortement densifiée car non exploitée. Un cantonnement des éléments du MFDC y serait implanté malgré la présence de l'armée nationale sénégalaise. De ce fait, les habitants sont en permanence dans une situation de psychose. La carte 5 montre la situation sécuritaire actuelle dans la commune de Santhiaba Manjaque.



Carte 5 : Situation sécuritaire dans la commune de Santhiaba Manjaque

II.1.3.2- Un projet de réalisation d'une piste bloqué

II.1.3.2.1- L'action de la coopération allemande

Le projet de réalisation de la piste a été mis en place par la coopération allemande à travers l'ONG Kreditanstalt Für Wiederaufbau (KFW) (en français : Établissement de Crédit pour la Reconstruction). Cela s'est fait en partenariat avec la commune de Santhiaba Manjaque, en fin 2014 début 2015. C'est une ONG qui cible les zones où la nécessité se fait plus sentir et étant donné que dans tout le département d'Oussouye, seule la commune de Santhiaba Manjaque souffre du problème de l'enclavement. Ainsi, le projet concerne la réalisation d'une piste sur l'axe Sigamar (commune d'Oukout)-Youtou, en passant par Effoc, pour un montant 1.200.000.000 FCFA. Cette réalisation allait permettre d'atténuer le problème de mobilité et faciliter la connexion avec les autres zones à l'image d'Oussouye, de Ziguinchor, etc. Malheureusement, ce projet n'a pas abouti pour diverses raisons et les fonds ont été réorientés en 2017 vers les communes d'Oukout et de Mlomp. D'après Himbane⁸, la commune d'Oukout a réhabilité la piste Diakène Diola-Loudia Ouoloff, en passant par Diakène Ouoloff (photo 7), pour un montant de 700.000.000 FCFA. Cela a participé à soulager la population de cette zone qui souffrait des problèmes de mobilité, liée à une piste de production en dégradation avancée et difficile d'accès, surtout en ce qui concerne l'évacuation sanitaire. À Mlomp-Kassa, la piste Cagnout-Pointe de Saint-Georges a été réhabilitée pour un montant de 500.000.000 FCFA.



Photo 7 : Piste réhabilitée par la KFW sur l'axe Diakène Diola-Diakène Ouoloff (Source : Coly, mai 2020)

⁸ Maire de la commune d'Oukout

Avec le Programme d'Urgence de Modernisation des Axes et Territoires Frontaliers (PUMA), le projet de réalisation de la piste devant desservir les villages d'Effoc et de Youtou est en cours d'être remis sur pied dans la commune de Santhiaba Manjaque. Malgré quelques études de terrain déjà faites, nous notons un ralentissement. Cela est dû à l'opposition permanente du MFDC et la psychose qui anime les personnes chargées de la réalisation de la piste. Toutefois, les véritables raisons du blocage du projet porté par l'ONG KFW restent diversifiées.

II.1.3.2.2- Les raisons du blocage du projet

Plusieurs facteurs seraient à l'origine du blocage du projet de réalisation de la piste. Il s'agit de l'opposition de MFDC selon 31% (fig. 12) de nos interlocuteurs ; pour d'autres (25 %), la non-réalisation de la piste est liée à l'opposition des habitants de Sigantar (commune d'Oukout). La majorité de nos enquêtées (44 %) ignorent les raisons de ce blocage.

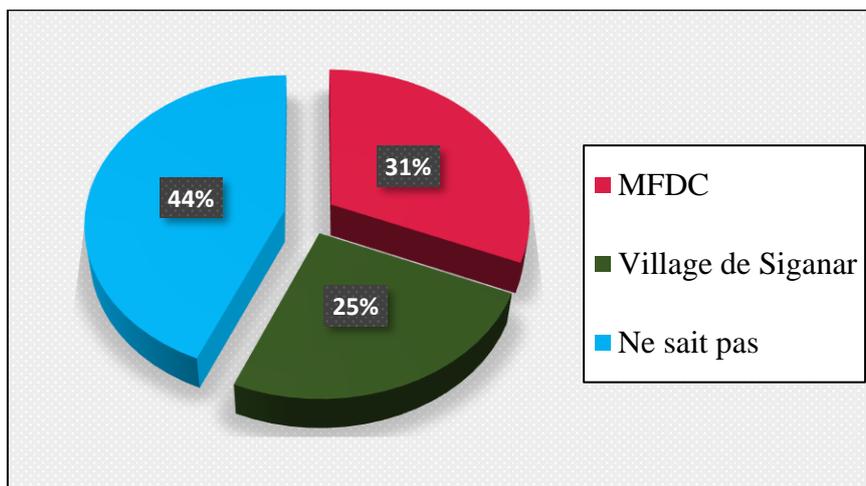


Figure 12 : Raisons de blocage du projet de réalisation de la piste dans la commune de Santhiaba Manjaque, selon les chefs de ménages interrogés

II.1.3.2.2.1- Les raisons du blocage du projet selon les habitants du village de Sigantar

Les habitants du village de Sigantar réfutent l'idée selon laquelle ils sont à l'origine du blocage de la réalisation de la piste. Selon Diédhiou⁹ la réalisation de cette piste permettrait de faciliter leur mobilité, les déplacements inter-villageois, de développer des activités de commerce surtout avec l'idée de la mise en place d'un marché hebdomadaire dans la zone.

⁹ Chef de village de Sigantar Boulouf

L'idée de la mise en place de ce marché hebdomadaire est partie d'un constat fait sur les difficultés d'accès aux marchés situés dans les centres urbains, surtout pour les villages de Youtou et d'Effoc. De ce fait, ces derniers pensent que cela permettrait de faciliter le commerce inter-villageois, surtout le vin de palme, un produit qui leur oblige à se déplacer fréquemment vers Effoc.

En plus, le pont moderne ne sera pas vulnérable face à la pluie comme c'est le cas actuel avec celui traditionnel (photo 8) qui est parfois coupé en deux, entravant ainsi la circulation. La vulnérabilité face à la pluie se traduit par le pourrissement des rôniers et cela cause souvent des accidents lors de la traversée. D'après nos enquêtes, ces accidents se traduisent parfois par mort d'homme.

Par ailleurs, le blocage de ce projet est né de l'opposition du MFDC qui, après plusieurs rencontres avec les chefs de villages de la commune de Santhiaba Manjaque y compris le Maire de la commune du même nom et les chefs de certains villages de la commune d'Oukout, évoqua son opposition. Selon les habitants de Sigantar, tout cela est dû à la situation actuelle du conflit en Casamance, c'est-à-dire une période de ni paix ni guerre.



Photo 8 : Pont traditionnel du village de Sigantar (Source : Coly, mai 2020)

II.1.3.2.2.2- Les raisons du blocage du projet selon le Mouvement des Forces Démocratiques de la Casamance (MFDC)

D'après nos enquêtes, le MFDC est bien conscient de l'enclavement de la commune de Santhiaba Manjaque et la nécessité, ne serait-ce, d'une piste pour les déplacements des habitants. Malheureusement, la réalisation de cette infrastructure susciterait beaucoup d'enjeux.

D'abord, avec le conflit en Casamance, il pense que la piste constituerait un avantage pour l'armée nationale du Sénégal, dans le cadre de leurs déplacements, surtout lorsqu'il s'agira

d'une intervention ou de patrouilles. Selon leur vision, la mise en place d'un tel ouvrage serait un avantage pour l'État du Sénégal qui, dans son programme PUMA, vise à désenclaver les zones frontalières. De ce fait, cette piste ne se limiterait pas à Youtou comme cela était prévu, mais plutôt à Kaguitte (commune de Nyassia) (carte 6), d'où il y'aura un rattachement avec la piste de ce village. Cela faciliterait l'accès de l'armée nationale sénégalaise et une multiplication de leurs bases tout au long de cette voie, une situation qui leur rendrait vulnérables.

Ensuite, leur inquiétude est que le gouvernement du Sénégal peut, à tout moment, faire alliance avec celui de la Guinée-Bissau concernant leur sort. De ce fait, permettre la réalisation de cette piste signifierait une programmation de leur chute. Au-delà de cela, la piste pourrait faciliter le processus de déminage, opération qui n'a jusqu'ici pas vu le jour dans la commune de Santhiaba Manjaque. Il pense qu'avec cette piste qui permettrait la multiplication des cantonnements militaires, le déminage sera possible et cela réduirait leur terrain d'influence. En plus d'éviter le rapprochement de l'armée sénégalaise vis-à-vis d'eux, cette opposition est un moyen de faire pression sur l'État du Sénégal.

Ainsi, la seule condition qui permettrait la mise en place de la piste, est tout refus par la population, l'usage de cette voie par l'armée nationale. Étant une condition impossible à appliquer, ce projet resta en vain. Ces arguments sont soutenus par Diatta¹⁰ qui soutient avoir reçu une lettre de sa part qui, en plus des réunions, lui ordonna à ce que ce projet ne voie pas le jour. Cette opposition du MFDC est la cause du blocage du projet, selon 31 % des chefs de ménages interrogés (fig. 15).

II.1.3.2.2.3- Les raisons du blocage du projet selon les habitants de la commune de Santhiaba Manjaque

Les arguments fournis par les habitants du village de Sigandar sont rejetés par 25 % des chefs de ménages interrogés (fig. 15) dans la commune de Santhiaba Manjaque. Ils partagent l'idée selon laquelle le MFDC s'oppose à la réalisation de cette piste, mais cela n'est pas la seule source de ce blocage. Pour ces derniers, cette opposition est une forme de vengeance pour le village de Sigandar.

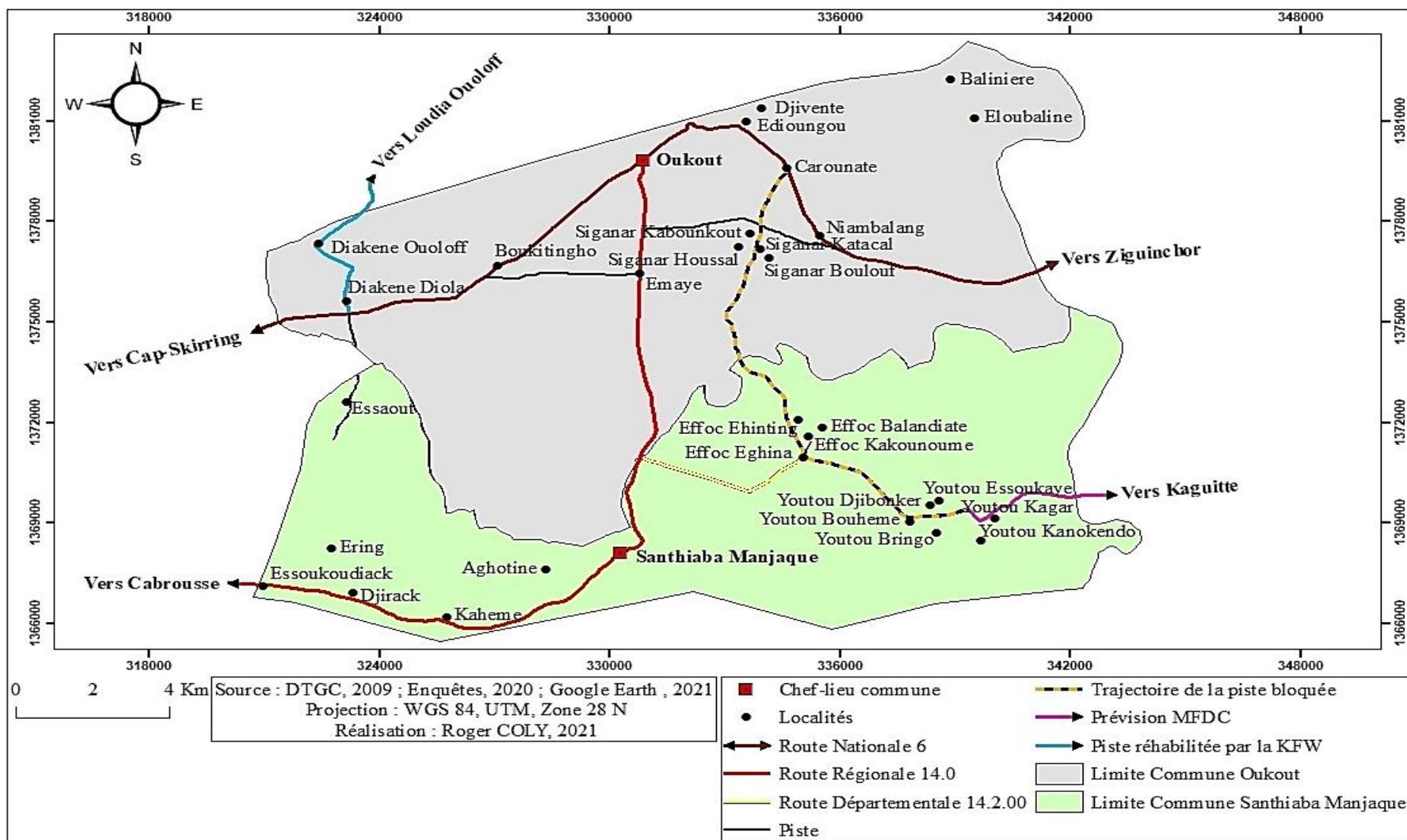
¹⁰ Maire de la commune de Santhiaba Manjaque

Ils ajoutent que les habitants de ce village, ne pouvant pas manifester ouvertement leur désaccord par rapport à la mise en place de cette infrastructure, se cachent derrière le MFDC pour le faire et ce pour deux raisons.

La première raison est liée au problème entre le village d'Effoc et celui de Siganar. D'après nos enquêtes, ce problème a commencé en 1962, lorsque les habitants de Siganar exploitaient les champs du village d'Effoc à des fins de « *Epampan*¹¹ », de chasse, de récolte de vin de palme, etc. Cette année a coïncidé avec la circoncision (*Bukut*) et étant occupé sur cet événement, les habitants d'Effoc décidèrent de ne pas se prononcer sur l'affaire. Il faut noter que l'exploitation de ces champs par les habitants de Siganar a commencé bien avant 1962, mais la révolte a pris naissance durant cette année. Après l'événement, une décision fut prise par eux (habitants d'Effoc) pour demander l'arrêt de toute exploitation des champs par les habitants de Siganar. Armés de coupe-coupe, de couteaux, de haches, de gourdins, pour ne citer que celles-là, ils décidèrent de se rendre sur les champs exploités. Les quelques paysans trouvés sur les lieux fuirent et allèrent informer le reste. Armés au même titre que les habitants d'Effoc, ces derniers (habitants de Siganar) décidèrent de se rendre, à leur tour, sur les lieux. Très vite, la nouvelle fut reçue par le Préfet du département d'Oussouye. Accompagné de l'armée nationale, ce dernier intervint pour jouer la médiation entre ces deux villages. Il décida d'abord d'interdire toute exploitation de ces champs. Après cela, plusieurs rencontres furent organisées entre lui et les chefs des deux villages pour mettre fin au problème. Il faut noter qu'il n'y a jamais eu d'affrontements entre les deux villages et une grande partie de ces champs est incluse dans le PNBC.

La deuxième raison est que le village de Siganar refuse tout passage de cette piste sur leurs rizières, en avançant l'argument selon lequel ils n'ont pas un grand espace rizicole. Selon nos enquêtes, ils ont affirmé que presque la moitié de la surface cultivable est détruite par l'ensablement, l'acidification et la salinisation. De ce fait, permettre la réalisation de cette infrastructure réduirait davantage la surface cultivable. L'enjeu de cela est que les propriétaires des parcelles sur lesquelles passerait cette piste seraient les plus affectés, car ils n'auraient plus une surface pour pratiquer cette activité.

¹¹ Il s'agit de la riziculture de plateau



Carte 6 : Trajectoire de la piste bloquée

II.2- LA POSITION GÉOGRAPHIQUE DE LA COMMUNE DE SANTHIABA MANJAQUE

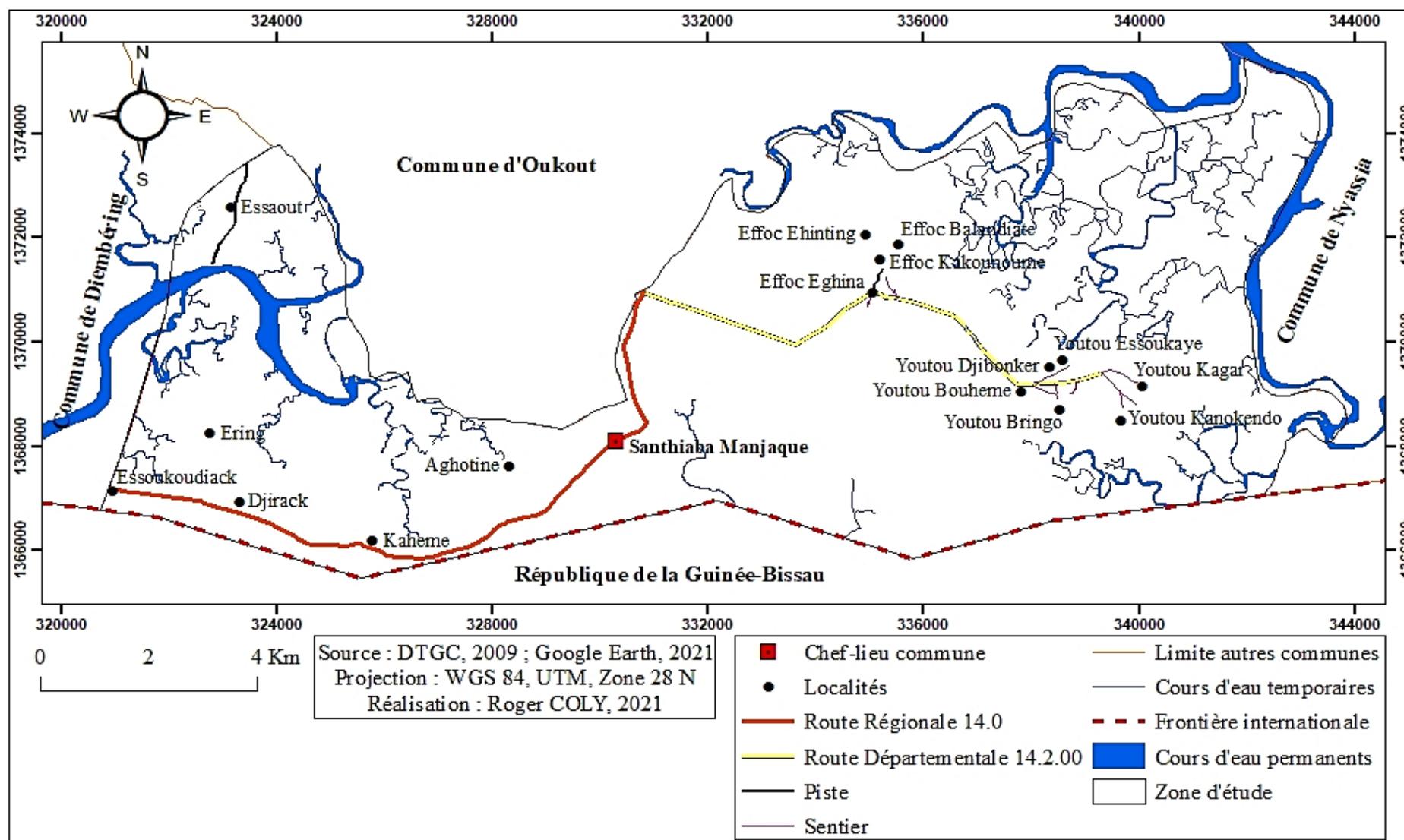
Comme nous l'avons montré ci-haut, 25,60 % (fig. 9) des chefs de ménages interrogés affirment que l'enclavement de la commune de Santhiaba Manjaque est dû à sa position géographique. Pour ces derniers, le conflit n'a pas engendré toutes ces difficultés liées à la mobilité, mais plutôt la situation géographique et le milieu physique de la commune.

II.2.1- La circonscription administrative

Le critère naturel est très important dans le processus d'ouverture spatiale. Un grand nombre de villes a été fondé dans des espaces bien précis, dont l'implantation s'est décidée par des logiques d'accessibilité. L'histoire témoigne que beaucoup de zones de peuplement s'étaient développées à proximité des cours d'eau, ressource essentielle et infrastructure naturelle de transport. Dans une autre logique, d'autres villes étaient construites sur des hauteurs pour éviter d'éventuelles invasions de tribus rivales et assurer ainsi une meilleure défense militaire (Wolkowitsch, 1992). Les évolutions socio-économiques et politiques qui ont suivi les diverses civilisations humaines ont apporté une nouvelle logique d'ouverture vers d'autres espaces, défiant les obstacles physiques. Bien que les nouvelles technologies aient relativement réussi à dépasser l'obstacle naturel, l'accessibilité demeure conditionnée par divers obstacles dont l'influence dépend du volume d'investissement consacré à limiter les effets les plus néfastes (Yesguer, 2009).

Dans la majeure partie des cas, la circonscription administrative des entités spatiales se fait sur la base de l'obstacle naturel, en l'occurrence l'hydrographie. Cette logique se note dans la commune de Santhiaba Manjaque où, presque toutes ses limites administratives, sont circonscrites sur la base des cours d'eau (carte 7). Ces cours d'eau demeurent une contrainte à l'accessibilité, car ils accentuent les difficultés d'ouverture de la commune. L'hydrographie, bien qu'offrant, entre autres, des conditions de navigation, impose tout de même des contraintes au transport terrestre, obligeant ainsi la mise en place de détours. Les deux routes (régionale 14.0 et départementale 14.2.00) n'étant presque pas empruntées, la commune reste mal connectée aux autres localités du département d'Oussouye voire de la région de Ziguinchor.

En plus de l'hydrographie, figure la frontière internationale (carte 7), dans la partie Sud de la commune. Cet aspect, en dehors de l'hydrographie, renforce son enclavement, rendant difficile toute possibilité d'aménagement des pistes de contournement pour alléger les difficultés liées à la mobilité. Cette frontière internationale, en plus de l'hydrographie et de l'influence du MFDC, n'offrent aucune facilité pour l'aménagement d'infrastructures routières, mettant ainsi la population dans une logique de fermeture.



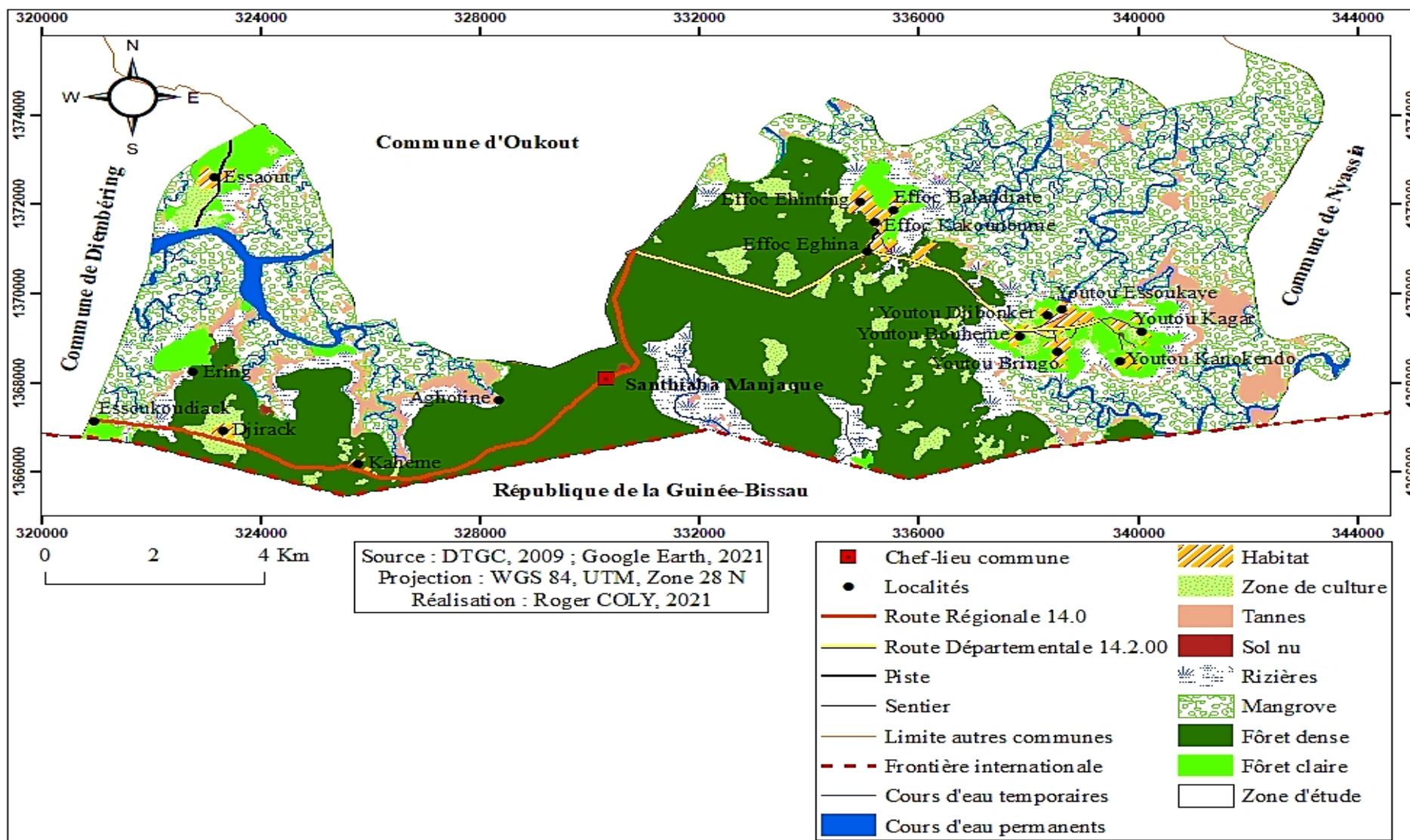
Carte 7 : Réseau hydrographique de la commune de Santhiaba Manjaque

II.2.2- Un milieu physique contraignant

De nos jours, les contraintes physiques ne constituent plus une difficulté pour l'homme, au regard des avancées technologiques. En d'autres termes, l'avancée technologique a permis de franchir les obstacles naturels plus facilement, plus rapidement et à moindre coût (Yesguer, 2009). Malgré ces innovations, beaucoup de pays en voie de développement peinent toujours à surmonter ces difficultés et à révolutionner le secteur du transport.

Dans la commune de Santhiaba Manjaque, nous notons l'absence d'un réseau routier adéquat, permettant de surmonter ces obstacles. Cela nécessite, à priori, un investissement humain, financier et matériel important. Par conséquent, l'accès dans les villages est négativement affecté. Les contraintes à la mobilité, résultant du milieu physique, sont dues au relief et au climat. Parlant du relief, la commune présente un terrain assez homogène avec, toutefois, des dépressions caractérisées par des vallées, etc. Ces unités du relief imposent souvent la mise en place de pistes sinueuses, étroites qui rendent la circulation difficile (Yesguer, 2009). Le relief contraint aussi la mise en place des pistes de contournement, entraînant l'éloignement de certaines localités, avec des coûts de transport et le temps des trajets relativement élevés.

Quant au climat, la zone climatique dont fait partie la commune fait qu'elle bénéficie d'une pluviométrie abondante, variant entre 1200 à 2000 mm (Sodemir, 2018). L'abondance de la pluie favorise la formation d'un couvert végétal luxuriant, constitué principalement de forêts denses et de mangroves (carte 8). Ces deux types de formations végétales occupent la quasi-totalité de la surface de la commune. La mangrove, qui justifie la présence des cours d'eau, est surtout présente aux extrémités Est et Ouest de la commune et rend difficile sa connexion aux autres communes. De même, la forêt qui est luxuriante, rétrécit davantage les pistes aménagées et rend difficile la connexion entre les villages. Cette situation est plus vécue dans les localités situées le long de la frontière avec la Guinée-Bissau. Dans cette partie de la commune, la végétation ne facilite pas la mobilité et impose le type de moyen de déplacement à utiliser. Cette difficulté de mobilité se note plus pendant l'hivernage et les motos « *jakarta* » et « *diarama* » (photo 34) en plus du vélo, sont les plus utilisés.



Carte 8 : Occupation du sol de la commune de Santhiaba Manjaque

Conclusion partielle du deuxième chapitre

En conclusion, le conflit casamançais reste la cause majeure de l'enclavement de la commune de Santhiaba Manjaque. Ce dernier, dont les séquelles négatives se font ressentir jusqu'aujourd'hui, entraîne toutes ces difficultés liées à la mobilité des personnes et des biens. De même, la position géographique de la commune renforce le problème de l'enclavement du fait de l'hydrographie mais aussi de la densification de la végétation.

Conclusion de la première partie

En résumé, nous pouvons dire que le conflit casamançais, dont les conséquences se notent jusqu'à aujourd'hui, est la principale cause de l'enclavement de la commune de Santhiaba Manjaque. Celui-ci est également à l'origine de l'échec de l'initiative entreprise pour essayer d'atténuer les difficultés d'accès à la commune, à travers la mise en place d'une piste de production. Cependant, la position géographique de la commune renforce aussi ce problème d'accès et entraîne beaucoup de difficultés de mise en place de voies de contours. De ce fait, cela entraîne un impact négatif sur la mobilité et le développement de la commune.

DEUXIÈME PARTIE :

**IMPACTS DE L'ENCLAVEMENT SUR LA MOBILITÉ ET LE
DÉVELOPPEMENT DE LA COMMUNE DE SANTHIABA
MANJAQUE**

Structurée en deux chapitres, il s'agit, dans cette deuxième partie, d'identifier des impacts de l'enclavement sur la mobilité des personnes et des biens ainsi que sur le processus de développement de la commune de Santhiaba Manjaque.

CHAPITRE III : IMPACTS DE L'ENCLAVEMENT SUR LA MOBILITÉ DANS LA COMMUNE DE SANTIABA MANJAQUE

Dans ce troisième chapitre de la deuxième partie, il s'agit d'analyser des impacts de l'enclavement sur la mobilité des personnes et biens dans la commune de Santhiaba Manjaque. Nous faisons état des infrastructures routières (pistes de production existantes) ; identifions les moyens de transport les plus utilisés par les populations ainsi que les caractéristiques et types mobilités.

III.1- Analyse des infrastructures de transport dans la commune de Santhiaba Manjaque

Les infrastructures de transport, dans la commune de Santhiaba Manjaque, sont constituées des infrastructures routières et celles fluviales.

Selon Estache (2006), la route est l'infrastructure de transport la plus flexible et la plus efficace pour la connexion entre les différents espaces. Dans la commune de Santhiaba Manjaque, les infrastructures routières sont principalement constituées de la route régionale 14.0, la route départementale 14.2.00, d'une piste en latérite et des sentiers en sable. Ces infrastructures sont en état de dégradation très avancée. Ce qui rend les déplacements difficiles surtout en hivernage (Sagna, 2009). La photo suivante (photo 9) illustre l'état des voies existantes en hivernage. Cette piste d'Essaout, réalisée en 2002, relie ce village époyme à la route régionale 14.0, sur l'axe Oussouye-Cap-Skirring. Elle relie également ce même village au débarcadère (Sud du village d'Essaout), à destination des villages de Kahème, Djirack et Essoukoudiack.



Photo 9 : État de la piste d'Essaout pendant l'hivernage (Source : Coly, juillet 2020)

L'absence d'entretien de ces routes constitue un problème du fait de la végétation qui densifie progressivement, dans une zone marquée par la présence des hommes armés.

Hormis les infrastructures routières, nous avons celles fluviales, liées par la présence du réseau hydrographique. Ce réseau hydrographique, comme nous l'avons mentionné ci-haut, est constitué principalement du marigot de Youtou, d'Essaout, d'Effoc et celui d'Essoukoudiack. Ces voies fluviales ont entraîné la mise en place des pirogues motorisées et celles à rame pour assurer le déplacement des personnes et des biens. Elles permettent aussi les déplacements inter-villageois (exemple entre Essaout et Kahème) et les déplacements en direction des centres urbains (Oussouye ou Ziguinchor).

La nature des infrastructures de transport détermine cependant le type de moyens de transport existant dans la commune de Santhiaba Manjaque.

III.2- Les moyens de déplacements existants dans la commune de Santhiaba Manjaque

Plusieurs moyens de déplacements sont utilisés par les populations pour se déplacer. Il s'agit selon les résultats de nos enquêtes de la marche (91,20 %) et du vélo (28 %). D'autres moyens sont utilisés pour transporter de la marchandise ou des récoltes entres autres. Il s'agit des brouettes (8,80 %), des motos (8,80 %), des charrettes (6,4 %) et des pirogues (3,20 %) (fig.13).

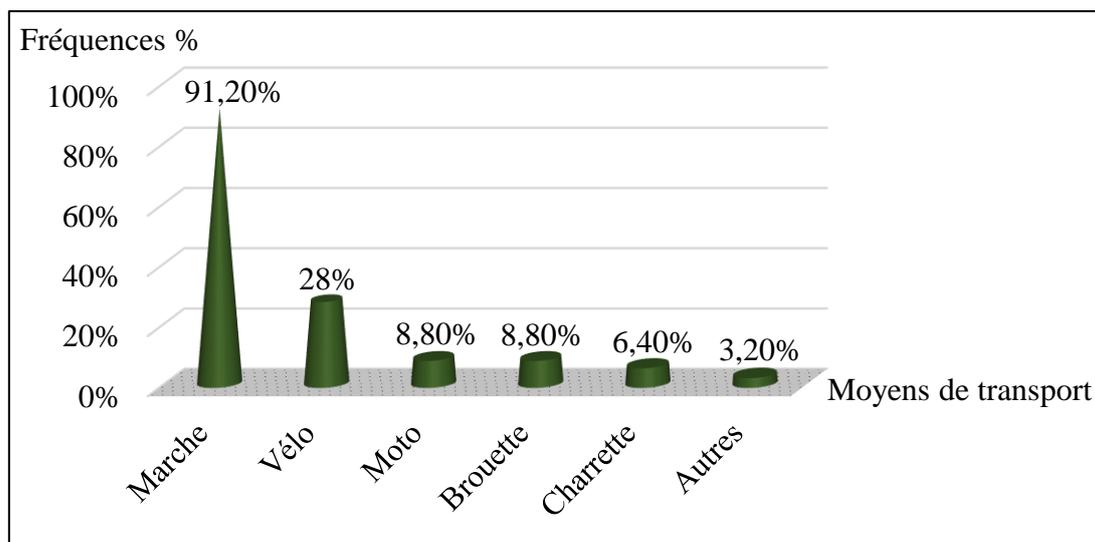


Figure 13 : Moyens de transport disposés par les chefs de ménages interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque

III.2.1- Les moyens de transport motorisés

Dans la commune de Santhiaba Manjaque les populations font recours à différents moyens de transports motorisés pour se déplacer. Il s'agit notamment de la moto, la voiture et les pirogues motorisées. Pour ce qui concerne la moto, il en existe différents types (moto dite « jakarta », celle dite « diarama » (photo 10) ; et la moto tricycle dite « moto-carro ».

Aujourd'hui, elle fait partie des moyens les plus usités, 8,80 % de nos interlocuteurs en disposent. Compte tenu de ses caractéristiques, la moto « *diarama* » est plus adaptée à l'état des pistes de production. Elle est utilisée pour le transport de marchandises de la Guinée-Bissau, par exemple lors du marché hebdomadaire du village d'Éramé.



Photo 10 : Moto "*diarama*" stationnée dans une concession à Youtou (Source : Coly, septembre 2020)

À côté des motos, un taxi clando assure souvent la navette entre le village d'Essaout et certaines localités du département d'Oussouye. La voiture est le moyen de transport qui donne beaucoup plus de confort en matière de déplacement, comparée à la moto. Elle favorise un déplacement rapide vers les autres contrées. Cette rapidité favorise des gains de temps.

Compte tenu du cadre géographique de la commune, la pirogue (photo 11) est un des moyens les plus usités pour rallier des villages. Ces moyens ont été mis en place par les villages de Youtou et Effoc avec leurs partenaires. Ainsi, à partir du pont de Niambalang, les pirogues assurent la navette vers ces localités ou vers la Guinée-Bissau. Ce qui permet aux populations d'écouler leurs productions notamment en produits forestiers non ligneux « *maad* » (*Saba senegalensis*), « *toll* » (*Landolphia heudelotii*), de l'huile de palme...vers le pont Niambalang où se fait la vente ou en direction de Ziguinchor. Toutefois, depuis 2016 la pirogue qui permettait de rallier le village de Kahème est en panne. Ce qui rend difficile l'accès à ce village.

Le prix du transport est de 500 FCFA pour les jeunes et adultes. Quant aux enfants, le voyage est gratuit. Le départ des villages vers le pont Niambalang est fixé à 09 heures et le retour est fixé à 17 heures chaque jour. Il faut noter qu'il y'a parfois des exceptions car le transport dépend largement de la marée.



Photo 11 : Embarquement de passagers à bord de la pirogue à moteur à Effoc (Source : Coly, septembre 2020)

L'achat de l'essence pour le fonctionnement des moteurs se fait soit au niveau du pont Niambalang soit à Ziguinchor. Au niveau du pont Niambalang, le prix du bidon de 20 litres est à 12.000 FCFA. En revanche, à Ziguinchor, il est à 10.000 FCFA. Aujourd'hui, la forte demande en carburant pour le fonctionnement des moteurs a motivé un jeune du village de Youtou à effectuer la vente au sein de ce même village.

À défaut d'utiliser les moyens de transport motorisés, les populations utilisent les moyens à leur portée.

III.2.2- Les moyens de transport non motorisés

La marche est un moyen de déplacement le plus simple sur certaines distances. D'une localité à une autre à l'intérieur de la commune ou vers l'extérieur, 91,20 % des chefs de ménages interrogés vaquent à leurs occupations (cérémonies culturelles (*Esang*), aux activités de loisir (*Ekonkon*), aux décès, etc.) par la marche. L'usage du vélo comme moyen de transport est aussi observé. En effet, 28 % de nos interlocuteurs disposent de ce moyen de transport. Ainsi, il est couramment utilisé pour le transport du vin de palme après récolte, le transport des bagages vers les débarcadères ou vers les maisons, le transport des sacs de riz des boutiques vers les maisons, etc. Il est aussi favorisé pour les déplacements entre les quartiers d'un même village, les déplacements inter-villageois ou vers les centres urbains à l'instar d'Oussouye, de Cap-Skiring, etc. Il permet également à d'autres chefs de ménages qui exercent l'artisanat, l'acheminement des produits confectionnés vers les lieux de vente (Oussouye, Cap-Skiring, etc.).

Il existe aussi des moyens de transport comme les charrettes mais à de faibles proportions. Seulement 6,4 % de nos enquêtés en disposent. Elle fonctionne grâce, soit à la force animale (bœufs) soit à la force humaine. Ce moyen de transport est utilisé pour la corvée de bois, l'acheminement du riz après récolte et de régler certains besoins des ménages. Il permet aussi d'acheminer les bagages des maisons vers les débarcadères et vice versa. Mais, il faut préciser que la mise en place de ce moyen de transport dans certains ménages constitue une diversification des sources de revenus. Il est mis en location au prix de 1.000 FCFA la journée.

D'autres moyens comme les brouettes sont utilisés pour transporter le petit bagage d'un lieu à un autre. Seulement 8,80 % des personnes ont cet outil. Toutefois, son usage est similaire avec celui de la charrette. La différence se situe au niveau de la manœuvre parce qu'il demande uniquement la force humaine. En plus d'acheminer le riz après récolte et de régler certains besoins des ménages, ce moyen de transport sert aussi à acheminer les sacs de riz, des boutiques vers les maisons (photo 12 A). Dans certains ménages, il est utilisé pour le transport des bidons d'eau au quotidien, des puits vers les domiciles (photo 12 B).

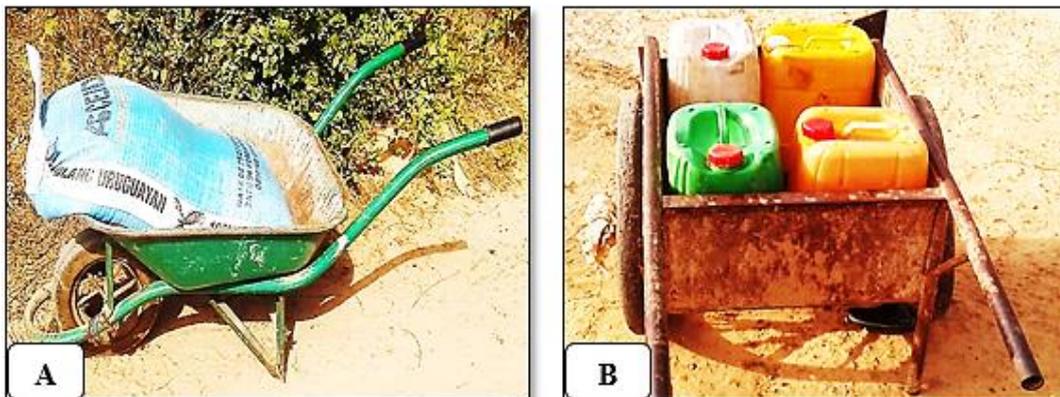


Photo 12 : Brouette chargée d'un sac de riz à Youtou (A) et des bidons d'eau à Effoc (B)

(Source : Coly, février 2020)

Dans ce lot de moyens de transport non motorisés figure la pirogue à rame. En effet, la pirogue permet de rejoindre certaines localités par la rame. Son utilisation ne se limite qu'aux villages d'Essaout, de Kahème, de Youtou et, dans de rares cas, ceux de Djirack et d'Essoukoudiack. Ce moyen de transport est utilisé pour des raccourcis, permettant de diminuer la distance à parcourir entre ces villages et les localités situées hors de la commune. Les rotations les plus fréquentes, grâce à ce moyen de déplacement, se font sur l'axe Kahème-Essaout. À Youtou, ce moyen de transport est utilisé pour la traversée du marigot le séparant à d'autres villages (photo 13). Aucune heure n'est fixée pour la rotation de la pirogue à rame, autrement dit, elle peut fonctionner à tout moment et en fonction de la marée.



Photo 13 : Traversée du marigot de Youtou par des habitants, en direction de Kaguitte, à l'aide de la pirogue à rame (Source : Coly, mai 2020)

Ces différents moyens de transport caractérisent ainsi la situation de la mobilité dans la commune de Santhiaba Manjaque.

III.3- Les caractéristiques de la mobilité

La mobilité dans la commune de Santhiaba Manjaque est tributaire de la situation de l'enclavement. Ce dernier, caractérisé par la faiblesse et la précarité des moyens de transport, affecte les déplacements des habitants.

III.3.1- Les déplacements

L'enclavement de la commune constitue un handicap réel qui influe sur la mobilité des habitants. Même si nous notons la présence des pirogues motorisées, les besoins de déplacement restent limités du fait que, dans le village d'Effoc par exemple, la pirogue motorisée n'assure les rotations que deux fois dans la semaine (mercredi et samedi). Les habitants qui quittent la ville de Ziguinchor ou d'autres localités à destination de la commune, notent une perte de temps car l'heure de départ de la pirogue est fixée à 17 heures, avec parfois des retards. Au cas où la pirogue n'est pas disponible ou si la personne accuse du retard, il faut faire le détour en passant par le village de Siganar (commune d'Oukout) ou celui de Kaguitte (commune de Nyassia) et pour cela, le déplacement se fait à pied. Pour d'autres, il faut emprunter la moto à partir d'Oussouye. Ainsi, il faut passer par le village d'Oukout, en logeant la route régionale 140 jusqu'au village d'Émaye et ensuite, prendre la direction du village d'Effoc ou celle de Youtou. Le village d'Essaout rencontre moins de problèmes, comparé aux autres, du fait de l'existence d'une piste et d'un transport en commun. La situation est plus difficile pour les villages de Djirack, Kahème et Essoukoudiack, car comme nous l'avons évoqué ci-haut (page 8), seul le

village de Kahème disposait d'une pirogue motorisée. De ce fait, pour y accéder, il faut faire recours à la pirogue à rame ou à la moto en passant par Boudiédiéte (commune de Diembéring). La situation qui prévaut dans certains villages, à savoir Santhiaba Manjaque, Éring et Aghotine, ne permet pas l'accès dans toutes les localités de la commune.

Les personnes qui se déplacent régulièrement sans la moto, le font difficilement du fait, non seulement, de la faible présence du transport en commun mais aussi de l'effort physique à fournir du fait de la marche. Cela entraîne le découragement de certaines d'entre elles pour les déplacements sur de longues distances (N'diaye, 2005). Ce découragement est dû à la distance à parcourir qui influe sur la durée des trajets. Tout cela est causé par l'enclavement. Toutefois, les déplacements se font vers des localités au niveau interne et externe de la commune. Le choix de ces destinations est dicté par les motifs des déplacements, car le niveau d'équipements diffère d'un village à l'autre. Toutefois, la commune procure peu de services à cause de son faible niveau d'équipements. Cela motive plus les déplacements vers l'extérieur pour la satisfaction des besoins.

III.3.2- Les destinations

Les principales destinations des déplacements qu'effectuent les chefs de ménages interrogés, concernent le niveau interne et externe de la commune.

III.3.2.1- Au niveau interne

Partant de la question portant sur les déplacements au niveau interne de la commune de Santhiaba Manjaque, nous avons obtenu diverses réponses. Ainsi, 96,80 % (Enquêtes, 2020) des chefs de ménages interrogés effectuent des déplacements vers les localités de la commune, contre 3,20 % qui affirment ne pas effectuer des déplacements vers ces localités. Les raisons de leur non-déplacement s'expliquent, entre autres, par des problèmes de santé, la longue durée des trajets, la faiblesse des moyens de transport, pour ne citer que celles-là.

Divers moyens de transport sont utilisés pour les déplacements au niveau interne de la commune. Ces déplacements sont plus encouragés par la marche, la moto et le vélo. Ainsi, parmi les chefs de ménages qui effectuent des déplacements vers les localités de la commune, 75,20 % (fig. 14) d'entre eux se déplacent grâce à la marche, 20 % utilisent le vélo et 15,20 % font recours à la moto. En plus d'eux, la pirogue à rame assure le déplacement de 5,60 %, contre 2,40 % qui se déplacent grâce à la voiture et 1,60 % qui font recours à la pirogue motorisée. Les moyens de transport non motorisés assurent plus ces déplacements et d'un constat général, la marche est plus recourue par les habitants. Cet état de fait s'explique par le niveau de pauvreté qui ne leur permet pas de disposer d'un moyen de transport motorisé, à l'image de la moto.

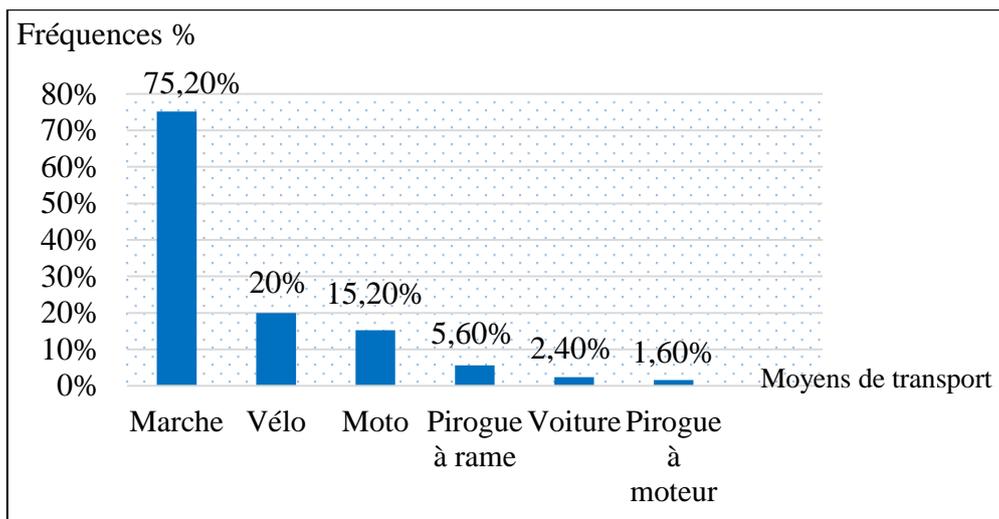


Figure 14 : Moyens de transport utilisés par les chefs de ménages interrogés lors des déplacements au niveau interne de la commune de Santhiaba Manjaque

Plusieurs raisons expliquent les déplacements des habitants au niveau interne. Cela se justifie par les résultats des enquêtes qui montrent divers motifs de déplacements. Ainsi, 83,20 % (fig. 15) des chefs de ménages interrogés se déplacent pour assister aux décès, 61,60 % le font pour des questions liées aux visites et 29,60 % se déplacent pour des raisons de santé. D'autres parmi eux se déplacent pour le travail ou pour le commerce. Ces derniers représentent 7,20 % et 6,40 % des chefs de ménages interrogés. Dans la classe « Autres », y figurent les chefs de ménages qui se déplacent pour des raisons liées aux cérémonies traditionnelles, aux réunions ou soit, pour se rendre au niveau des décortiqueuses de riz, soit pour prendre part aux messes, etc. Cette classe représente 50,40 %.

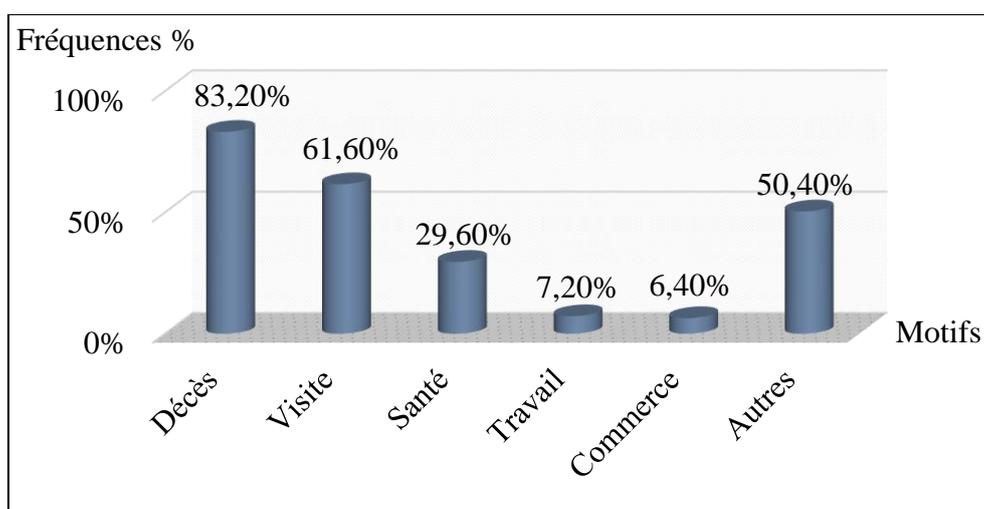


Figure 15 : Motifs des déplacements au niveau interne selon les chefs de ménages interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque

Les déplacements liés aux décès, aux visites, aux cérémonies traditionnelles, etc. se justifient par les relations qu'entretiennent les habitants. Ces relations sont favorisées par la parfaite cohabitation qui existe entre eux. Les motifs liés à la santé, à la messe, s'expliquent par le niveau d'équipements qui varie d'un village à l'autre. Cela fait que certains villages sont plus attractifs que d'autres, à l'image du village de Youtou. L'attractivité de ce village se justifie par l'existence de la paroisse, attirant beaucoup d'habitants pour prendre part aux messes. Le grand avantage de ce village est la présence, dans toute la commune, du poste de santé. Cette structure sanitaire est le principal élément qui justifie son attraction. Cela s'explique par son niveau d'équipements, comparé aux structures sanitaires des autres villages. D'autres localités sont également attractives. Nous pouvons citer l'exemple du village d'Effoc grâce à la présence des décortiqueuses de riz. Les motifs liés au travail concernent les chefs de ménages qui se déplacent quotidiennement pour se rendre dans les différents lieux de travail. Ces lieux sont constitués des écoles, des structures sanitaires, etc. Quant aux motifs liés au commerce, ils concernent les chefs de ménages récolteurs de vin de palme, les artisans, pour ne citer que ceux-là, qui effectuent la vente dans certaines localités de la commune.

Cependant, la fréquence des déplacements diffère selon les chefs de ménages interrogés. Environ 93,60 % (fig. 16) se déplacent occasionnellement et 4 % le font par jour. Hormis ces chefs de ménages, d'autres se déplacent par semaine ou par mois. Ces derniers représentent 9,60 % et 10,40 % des chefs de ménages interrogés. Le pourcentage élevé des déplacements qui se font occasionnellement s'explique par l'importance des motifs qui surviennent de façon imprévisible. Il s'agit des décès, des visites, des questions liées à la santé, etc. Ces motifs sont les raisons des déplacements de nombreux chefs de ménages interrogés. S'agissant de la fréquence des déplacements par jour, par semaine et par mois, leurs faibles pourcentages se justifient par le nombre insuffisant de fonctionnaires travaillant dans la commune et de commerçants, parmi les chefs de ménages interrogés.

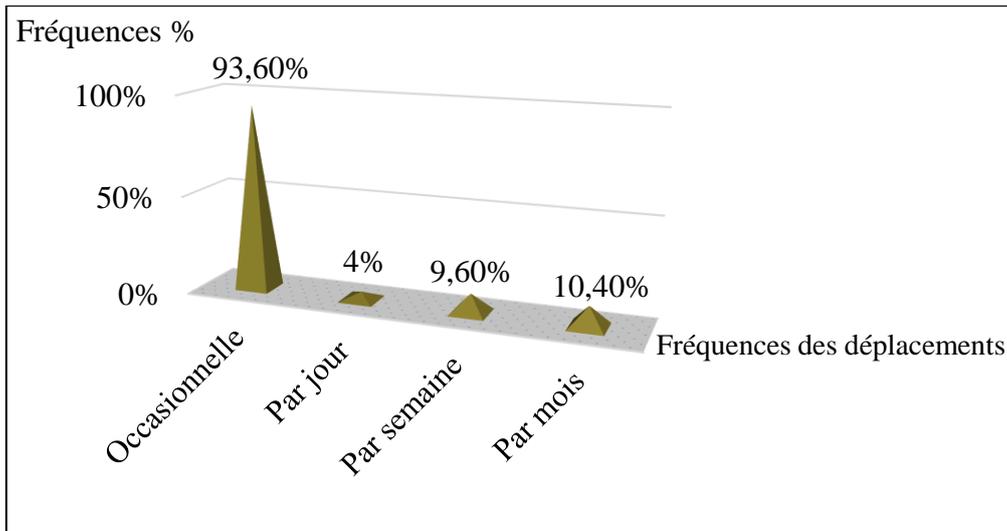


Figure 16 : Fréquence des déplacements au niveau interne selon les chefs de ménages interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque

À cause du manque d'infrastructures de transport adéquates et la faiblesse des moyens de transport permettant un bon confort lors des déplacements, les chefs de ménages interrogés apprécient différemment l'accès à leur destination. En plus de cela, l'état des voies routières actuelles reste déplorable. Cela entraîne des difficultés lors des déplacements et n'encourage pas une bonne mobilité inter-villageoise. À cela, s'ajoute le problème de confort lié à l'usage de certains moyens de déplacement à l'image de la marche. C'est ainsi que 68,60 % (fig. 17) des chefs de ménages interrogés affirment que l'accès à leur destination est difficile, contre 25 % qui pensent qu'il est facile.

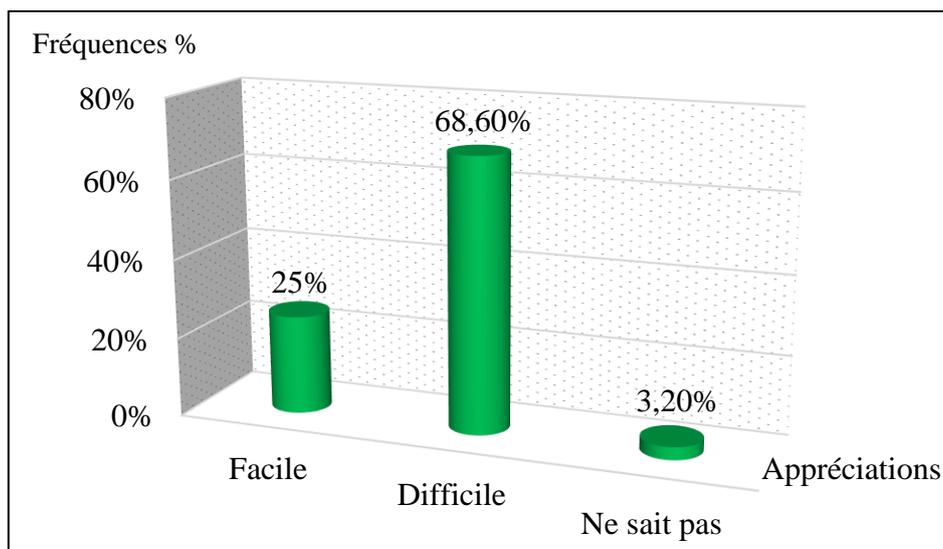


Figure 17 : Appréciations de l'accès à destination des déplacements effectués au niveau interne selon les chefs de ménages interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque

III.3.2.2- Au niveau externe

Les déplacements vers les localités situées à l'extérieur s'expliquent, en grande partie, par le faible niveau d'équipements de la commune de Santhiaba Manjaque. Malgré l'impact négatif de ce sous-équipement sur le vécu quotidien, ces déplacements ne sont pas effectués par tous les habitants de la commune. Ainsi, 96,80 % (Enquêtes, 2020) des chefs de ménages interrogés effectuent des déplacements vers l'extérieur de la commune, contre 3,20 % qui ne le font pas. Les raisons qui expliquent le manque de déplacement de certains chefs de ménages vers l'extérieur de la commune, sont similaires à celles de ceux qui ne se déplacent pas vers les localités, au niveau interne. Parmi ces dernières, nous pouvons noter les questions liées à la santé, l'état défectueux des voies, la longue durée des trajets, la faiblesse des moyens de transport, pour ne citer que celles-là.

Ainsi, les habitants se déplacent pour diverses raisons. Selon les résultats des enquêtes, les motifs liés aux besoins administratifs sont les plus importants car 48,80 % (fig. 18) des chefs de ménages interrogés déclarent que les besoins administratifs sont leurs raisons de déplacement. Cela résulte du fait que le siège de la municipalité ne se trouve pas dans la commune mais plutôt à Oussouye. C'est un ancien local de la Croix-Rouge qui sert de bureaux au Maire et à son équipe municipale et c'est à partir de là où ils administrent la commune. Ces besoins administratifs sont aussi effectués à Cabrousse, en raison de son statut administratif, c'est-à-dire l'arrondissement. Ces mêmes besoins sont également effectués à Oussouye, chef-lieu de département. En dehors de ces motifs, la santé apparaît au second plan et représente 40,80 % (fig. 18) des chefs de ménages interrogés. Le sous-équipement des structures sanitaires de la commune oblige les habitants à se déplacer vers Oussouye, Cabrousse, Guinée-Bissau pour bénéficier des soins. Les relations sociales qu'entretiennent les villageois mais aussi le fait que beaucoup d'habitants des villages de la commune de Santhiaba Manjaque sont toujours dans les différents lieux de refuge, entraînent des déplacements pour des motifs de visite. Ces déplacements se font plus vers Oussouye, Kaguitte, Ziguinchor et vers la Guinée-Bissau et concernent 31,20 % des chefs de ménages interrogés. Les déplacements vers l'extérieur de la commune sont aussi motivés par des questions liées à la bourse familiale.

Le manque de mutuelles d'épargne et de crédit, à l'image de Western Union, MoneyGram, etc., pousse les habitants de la commune vers les localités qui en disposent. Cela fait que 28 % (fig. 18) des chefs de ménages interrogés se déplacent pour ces raisons. Les raisons liées au travail expliquent aussi les déplacements vers l'extérieur. Cela concerne les fonctionnaires, les ouvriers travaillant à l'extérieur de la commune. Ainsi, 12,80 % des chefs de ménages

interrogés en sont concernés. En dehors de ces motifs, d'autres chefs de ménages interrogés se déplacent pour des raisons de commerce, de réunions, de décès, d'achats, pour ne citer que celles-là. Ces motifs sont inclus dans la classe « Autres » de notre graphique qui représente 60 % (fig. 18).

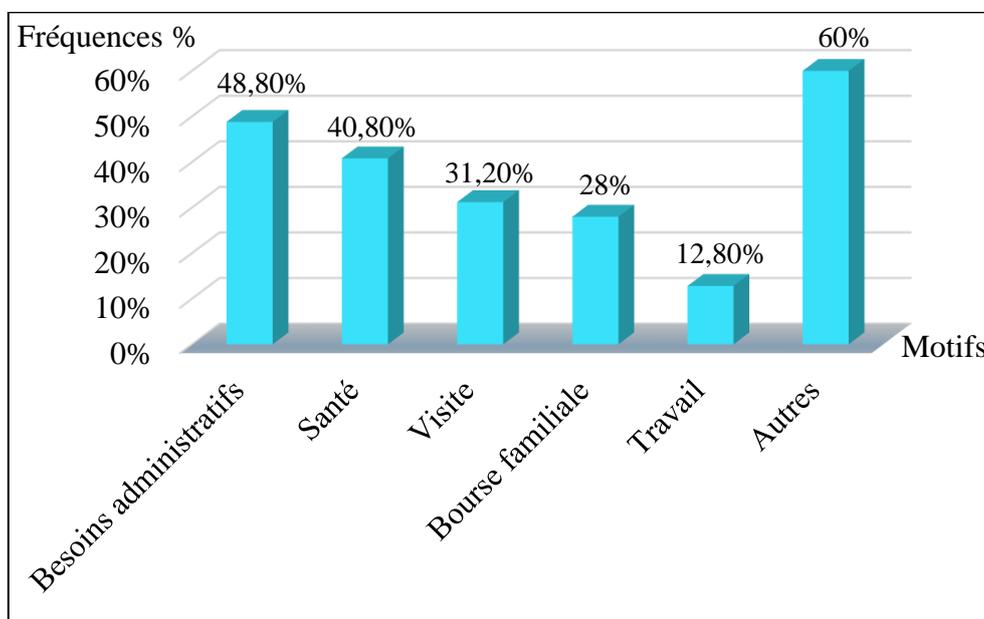


Figure 18 : Motifs des déplacements effectués vers l'extérieur de la commune de Santhiaba Manjaque selon les chefs de ménages interrogés

Ces déplacements qui s'effectuent vers l'extérieur de la commune pour diverses raisons, se font vers plusieurs destinations. Le choix de ces destinations est dicté par leur niveau d'équipement et la nature des besoins. C'est la raison pour laquelle certaines localités ou centres urbains sont plus attractifs que d'autres. C'est le cas d'Oussouye qui constitue la principale destination pour 78,40 % (fig. 19) des chefs de ménages interrogés. Cela s'explique par son statut administratif, à savoir chef-lieu de département, concentrant l'essentiel des bureaux et services essentiels. Aussi, comme nous l'avons évoqué ci-haut, cela relève du fait que le siège de la commune de Santhiaba Manjaque s'y trouve. L'attractivité d'Oussouye s'explique aussi par la présence des mutuelles d'épargne et de crédit (Western Union, MoneyGram, etc.), qui permettent aux chefs de ménages qui se déplacent pour des questions liées à la bourse familiale, de satisfaire leur besoin. À cela s'ajoutent des questions liées à la santé et cela, grâce à la présence du district sanitaire, l'une des structures la mieux équipée du département d'Oussouye. Au-delà de cela, les raisons relatives au commerce expliquent également le choix de cette destination. Cet état de fait s'explique par la présence de l'un des grands marchés du département.

En dehors de cette destination, d'autres chefs de ménages se déplacent vers la commune de Ziguinchor. Cette destination est concernée par 22,40 % (fig. 19) des chefs de ménages interrogés. Les raisons qui expliquent ce choix sont liées, entre autres, aux achats. Selon nos enquêtes, la cherté des produits à Oussouye oblige certains chefs de ménages à se déplacer vers la commune de Ziguinchor. Aussi, la présence remarquable des habitants de la commune de Santhiaba Manjaque à Ziguinchor, installés pour la plupart depuis les moments du conflit casamançais, explique aussi le choix de cette destination. De ce fait, les déplacements se font pour des raisons de visite, de décès, etc. La présence des hôpitaux, à l'image du centre hospitalier régional de Ziguinchor et l'hôpital de la paix, explique aussi le choix de cette destination.

Hormis ces destinations, des déplacements se font également vers la Guinée-Bissau et vers le Cap-Skiring. S'agissant de la Guinée-Bissau, les raisons les plus notées sont celles qui concernent les achats, les visites, les décès, etc. La commune, comme nous l'avons mentionné, ne dispose ni d'un marché permanent ni d'un marché hebdomadaire. Seuls les villages de la Guinée-Bissau à l'instar du village d'Éramé ou des localités comme São Domingo organisent des marchés hebdomadaires. De ce fait, certains habitants de la commune de Santhiaba Manjaque y effectuent des achats. D'après nos enquêtes, c'est la baisse des prix de vente des produits qui explique ce choix. De même, du fait de nombreuses cérémonies traditionnelles qui s'organisent dans la commune, la population fait souvent recours au vin de palme. La rareté de ce produit qui se note parfois, les oblige à effectuer des achats dans les localités de ce pays, à l'instar de Bujim, Caruei, Cassolol, etc. Cette destination concerne 19,20 % (fig. 19) des chefs de ménages interrogés. Quant à la destination vers Cap-Skiring, elle concerne plus les habitants de Kahème, Djirack et Essoukoudiack. Cette destination est privilégiée par les habitants de ces villages en raison de la présence d'un marché dans cette localité et de leur éloignement vis-à-vis d'Oussouye à cause de l'enclavement. Cette destination est concernée par 5,60 % (fig. 19) des chefs de ménages interrogés. Dans la classe « Ailleurs » qui représente 12 % (fig. 19) des chefs de ménages interrogés y figurent ceux qui se déplacent vers Kaguite (commune de Nyassia), vers Cabrousse, mais aussi vers des localités comme celle de Niambalang, de Boukitingho (commune d'Oukout), etc.

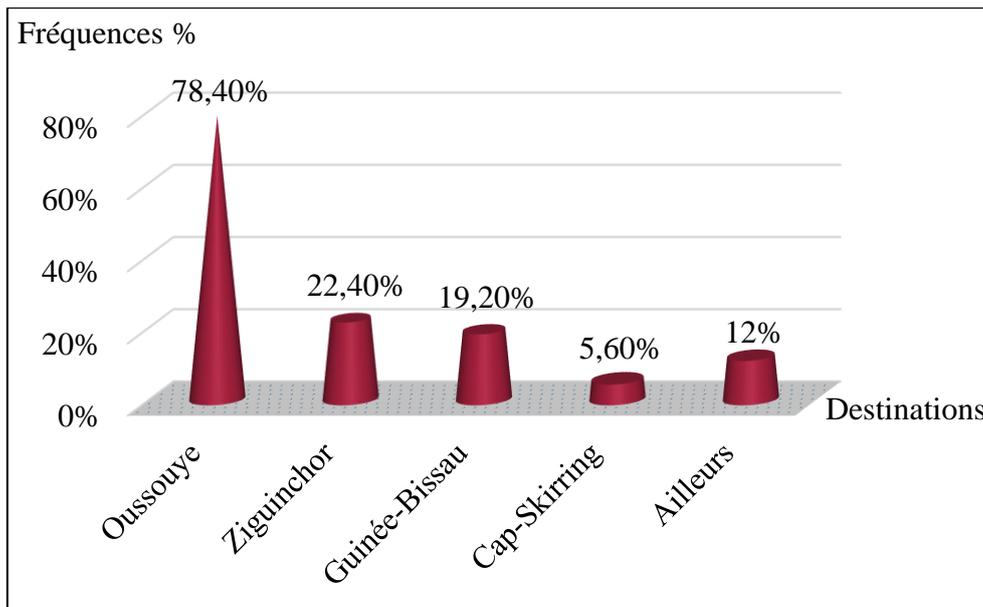


Figure 19 : Principales destinations des déplacements effectués vers l’extérieur de la commune de Santhiaba Manjaque selon les chefs de ménages interrogés

Différents moyens de transport sont recourus pour l’accès à ces différentes destinations. Le choix de ces moyens de transport dépend de la distance à parcourir. En d’autres termes, si la distance est assez importante, le choix se fait sur les moyens de transport motorisés et quand elle ne l’est pas, les habitants font recours à ceux non motorisés. Cependant, il existe des exceptions car ce n’est toujours pas le cas à cause de l’état de pauvreté des habitants. Il faut préciser que certains de ces moyens de déplacement n’assurent le transport que sur les parties situées dans la commune. Une fois hors de là, les habitants font recours à d’autres moyens de déplacements. Cela concerne les habitants qui se déplacent par la pirogue motorisée, la marche et la pirogue à rame. Ainsi, environ 61,60 % (fig. 20) des chefs de ménages se déplacent grâce à la marche. L’importance de ce pourcentage s’explique par le fait que les déplacements les plus importants vers l’extérieur se font vers Oussouye et les chefs de ménages qui s’y rendent se déplacent fréquemment à pied.

En dehors de la marche, la pirogue à moteur assure le transport de 27,20 % (fig. 20) des chefs de ménages interrogés. La raison de l’importance de ce pourcentage, après la marche, s’explique par la multiple présence de ce moyen de transport dans les villages de Youtou et d’Effoc. Les rotations de ces pirogues motivent plus les déplacements vers Ziguinchor et vers certaines localités du pays. Quant à la moto, elle assure les déplacements de 21,60 % (fig. 20) des chefs de ménages interrogés. Ce moyen de transport, présent dans presque toutes les localités de la commune, constitue un avantage pour les déplacements vers l’extérieur, en raison

de sa rapidité, comparée aux autres. Le vélo, la pirogue à rame et la voiture assurent respectivement 18,40 % ; 12,80 % et 9,60 % (fig. 20) des déplacements des chefs de ménages interrogés.

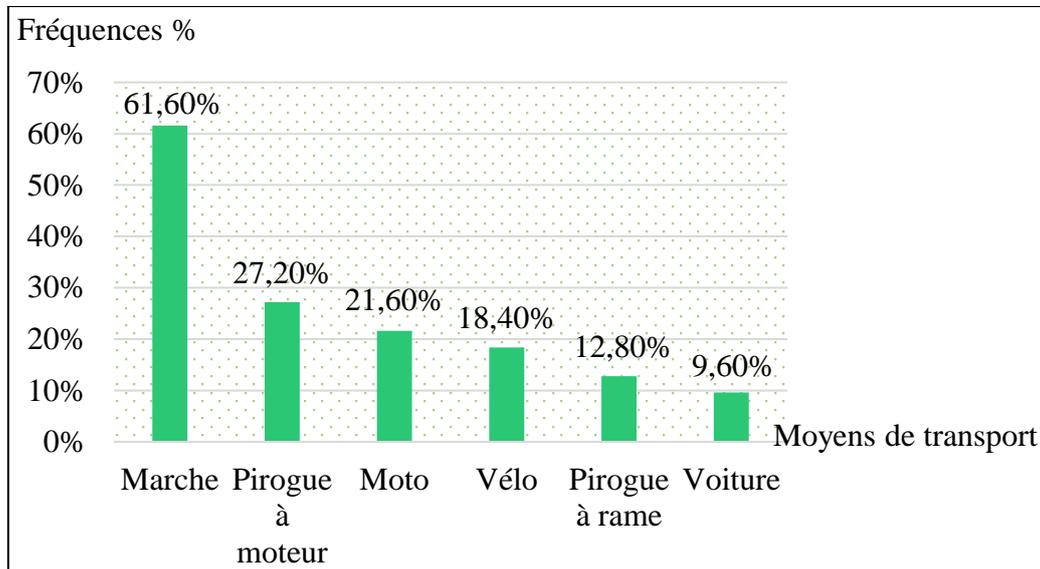


Figure 20 : Moyens de transport utilisés par les chefs de ménages interrogés lors des déplacements vers l'extérieur de la commune de Santhiaba Manjaque

En ce qui concerne la fréquence des déplacements, 83,20 % (fig. 21) des chefs de ménages interrogés se déplacent occasionnellement. Cela s'explique aussi par l'importance des besoins qui surviennent de façon imprévisible, à l'image des besoins administratifs, la santé, etc. Au-delà d'eux, ceux qui se déplacent par semaine ou par mois représentent respectivement 15,20 % et 44,80 % des chefs de ménages interrogés. En revanche, ceux qui effectuent des déplacements par jour ou par année représentent de faibles pourcentages. Ces derniers concernent 4,80 % et 3,20 % des chefs de ménages interrogés.

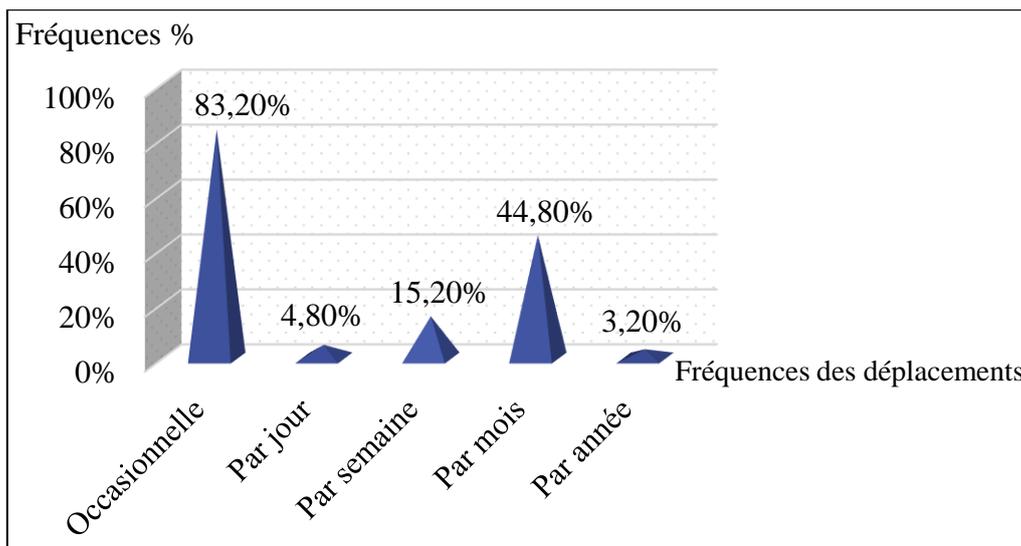


Figure 21 : Fréquence des déplacements effectués vers l'extérieur de la commune de Santhiaba Manjaque selon les chefs de ménages interrogés

La précarité des infrastructures de transport, notamment celles routières, n'est pas sans contraintes et affecte les déplacements qu'effectuent les habitants de la commune de Santhiaba Manjaque vers l'extérieur. Ces difficultés s'apprécient différemment. Parmi les chefs de ménages qui effectuent des déplacements vers l'extérieur de la commune, 77,60 % (fig. 22) d'entre eux affirment que l'accès à leur destination est difficile, contre 16 % qui déclarent qu'elle est plutôt facile.

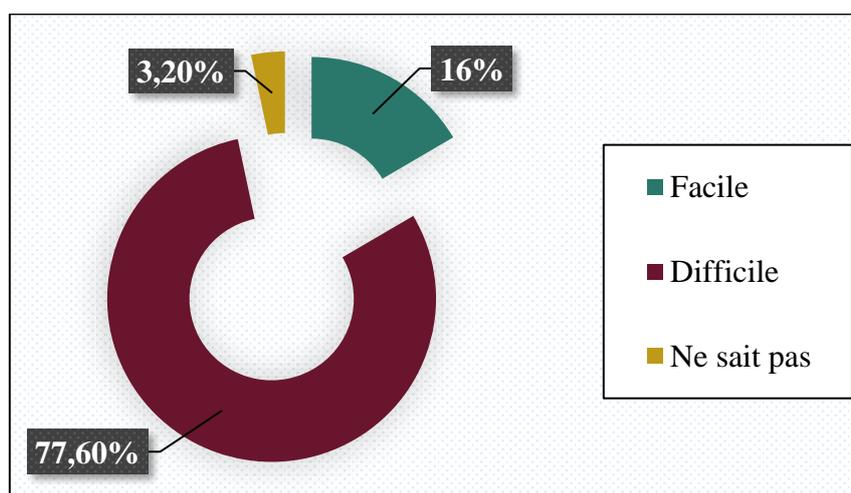


Figure 22 : Appréciations de l'accès à destination des déplacements effectués au niveau externe selon les chefs de ménages interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque

III.4- Les difficultés des déplacements

Les difficultés se notent, aussi bien, lors des déplacements au niveau interne mais aussi vers l'extérieur de la commune de Santhiaba Manjaque. Ces difficultés sont tributaires des conditions de déplacements qui ne permettent pas un confort lors de la circulation. A cela, la faiblesse des moyens de transport en commun, notamment la voiture, rajoutée à la vétusté de ces voies, font que 60,80 % (fig. 23) des chefs de ménages interrogés affirment que les conditions de déplacements sont mauvaises, contre 32 % qui déclarent qu'elles sont acceptables et seulement 0,80 % qui pensent qu'elles sont bonnes.

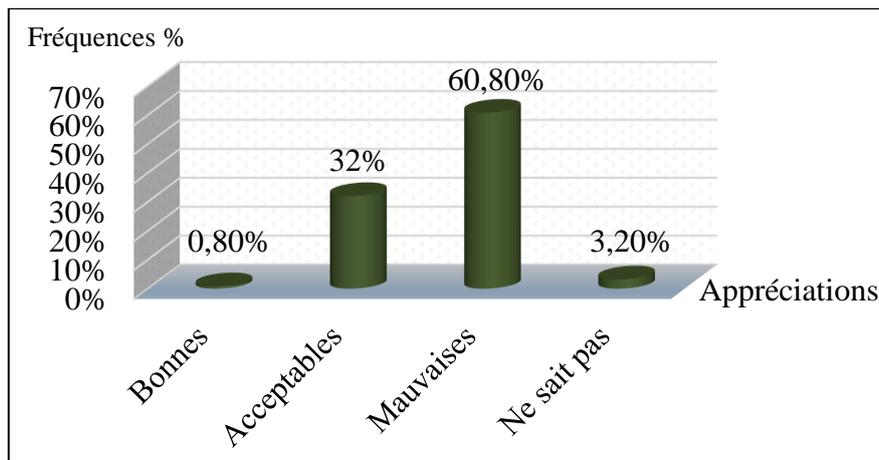


Figure 23 : Appréciations des conditions de déplacements selon les chefs de ménages interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque

Les habitants restent également divisés sur la période pendant laquelle ils notent plus de difficultés. Ces dernières sont plus notées pendant la saison des pluies selon 68 % (fig. 24) des chefs de ménages interrogés, contre 27,20 % qui pensent qu'elles sont notées pendant la saison sèche.

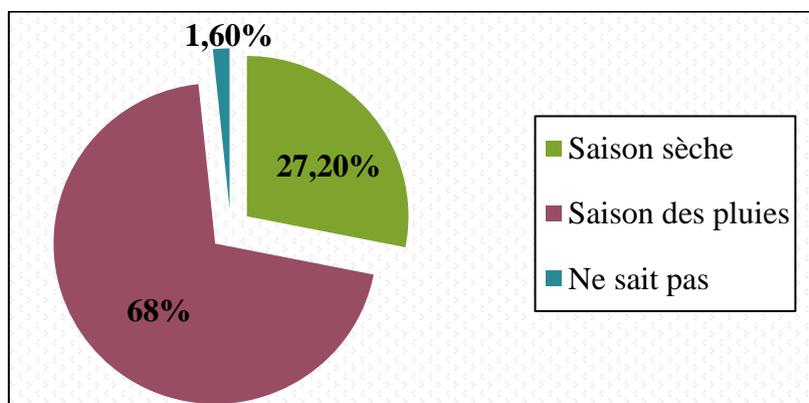


Figure 24 : Difficultés des déplacements en fonction des saisons selon les chefs de ménages interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque

Il faut noter que les résultats des enquêtes ont montré que ces difficultés s'apprécient différemment en fonction des infrastructures de transport. En d'autres termes, elles sont différentes selon qu'il s'agit des voies routières ou celles fluviales. Ainsi, 61,60 % (fig. 25) des chefs de ménages interrogés affirment que les difficultés lors des déplacements sont plus notées sur les voies routières alors que 33,60 % certifient qu'elles sont plus notées sur les voies fluviales.

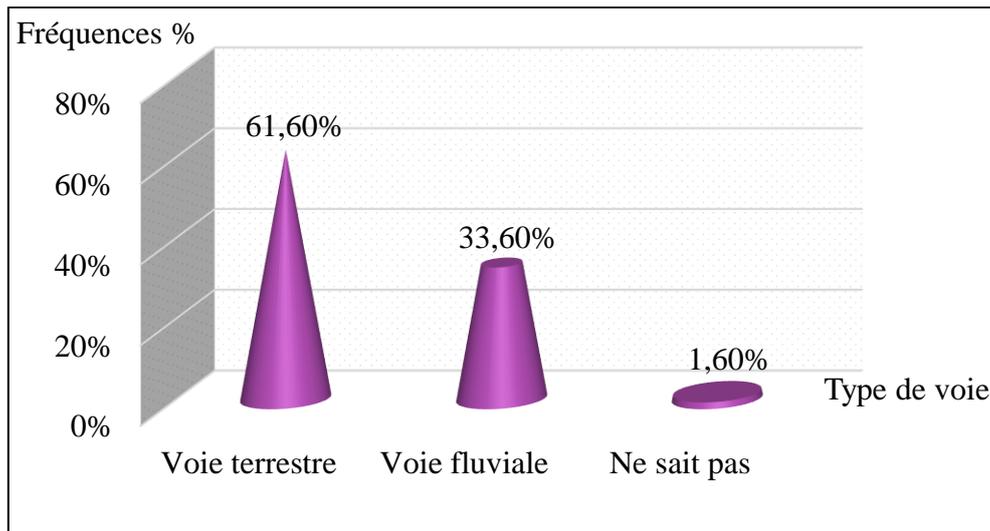


Figure 25 : Difficultés des déplacements en fonction des voies de communication selon les chefs de ménages interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque

III.4.1- Les difficultés des déplacements sur les voies terrestres

Les voies routières assurent les déplacements par la moto, le vélo, la voiture, la marche, etc. Étant sableuses ou en latérites, ces voies sont d'une praticabilité difficile, posant des difficultés sur l'usage de ces moyens de transport. Ces difficultés s'apprécient en fonction des saisons.

Pendant la saison des pluies, la situation est plus compliquée. N'étant pas bitumées, ces voies se dégradent davantage. La dégradation de ces infrastructures routières est causée par le ruissellement des eaux pluviales (photo 14) ainsi que leur stagnation. Cette stagnation est due à la présence des nids de poule. Cela fait qu'elles deviennent difficilement praticables pendant cette période. Cet état de fait affecte aussi la durée de vie des moyens de transport, en l'occurrence la moto et le vélo.



Photo 14 : Ruissellement d'eaux pluviales sur la route départementale 14.2.00 à Youtou
(Source : Coly, septembre 2020)

Toujours pendant l'hivernage, l'orage cause parfois la chute des arbres, en particulier les palmiers à huile (*Elaeis guineensis*). Ces derniers se dressent au travers des voies, bloquant ainsi la circulation. Aussi, les voies terrestres traversant les zones inondables sont affectées par la submersion après la pluie, constituant un obstacle lors des déplacements. On note ainsi de longues étendues bourbeuses et glissantes causant des chutes et des ralentissements (Bolakonga, 2013). À cause de cela, d'abord, les pannes des moyens de transport deviennent fréquentes et, ensuite, même s'il s'agit de parcourir une longue distance, le recours au vélo ou à la marche est inévitable car demandant moins d'efforts physiques pour la traversée. Toutefois, à cause de la submersion, le vélo doit être porté par le conducteur sur une longue distance avant de pouvoir pédaler (photo 15). Après infiltration, la circulation reste toujours difficile à cause des étendues bourbeuses. Les conducteurs de motos sont les plus affectés par cette situation, lors de la traversée de ces zones. Le poids considérable de ce moyen de transport renforce, davantage, les difficultés au moment de la traversée car la poussée grâce à l'effort physique est la seule alternative. D'après nos enquêtes, à cause de ces difficultés, certains chefs de ménages interrogés n'effectuent pas des déplacements vers l'extérieur de la commune, Oussouye en particulier, pendant l'hivernage.



Photo 15 : Vélo supporté par un voyageur sur l'axe Youtou-Kaguite (Source : Coly, juillet 2020)

Pendant la saison sèche, les déplacements par vélo et par marche sont plus affectés. Cela est dû surtout à l'insolation. La plupart des voies étant sableuses, la circulation reste difficile pour les conducteurs de vélo, surtout lorsqu'ils transportent une charge relativement lourde, à cause du sable. Aussi, nous avons la poussière qui affecte ceux qui font surtout le déplacement à pied, les exposant à des maladies respiratoires. Tout cela par manque de voies bitumées.

En dehors des saisons, nous notons également d'autres difficultés dans le transport. Quand il s'agit d'une panne de moto en pleine circulation, le conducteur doit se rendre à Oussouye ou au Cap-Skiring pour la réparation. Il faut noter que l'accès à ces destinations se fait par la poussée, grâce à l'effort physique. Aussi, étant dans une zone couverte de végétaux, les moyens de déplacement, à savoir le vélo et la moto, ne connaissent pas un long fonctionnement à cause des épines. Cela cause des crevaisons et entraîne des pannes répétitives. De même, le couvert végétal qui bloque la visibilité et l'état sinueux des pistes reliant les villages, constituent un problème pour la circulation, surtout avec la moto. À cause de cela, les accidents entre les conducteurs de moto se notent fréquemment. D'après certains chefs de ménages détenteurs de ce moyen de transport, il est préférable de circuler pendant la nuit car les phares des motos permettent de remarquer très tôt la venue de l'autre et éviter ainsi de se heurter. Aussi, le passage régulier des motos sur certaines zones pendant la marée haute, affecte la durée de vie de ces moyens de transport à cause de la salinité qui entraîne l'effet de corrosion.

III.4.2- Les difficultés des déplacements sur les voies fluviales

Les déplacements effectués sur les voies fluviales ne sont pas sans difficultés. Ces voies n'assurent que le transport par pirogue. Les difficultés notées sur ces dernières, à l'image des voies terrestres, dépendent des saisons.

Pendant la saison des pluies, la principale difficulté est causée par l'orage. À bord des pirogues, il n'y a aucun moyen de sécurité en dehors des gilets de sauvetage. Ce manque de moyens de sécurité est relatif à l'absence d'abris pour protéger les passagers contre cette intempérie. La situation est plus compliquée lorsqu'il existe des enfants à bord car ils sont plus vulnérables.

Pendant la saison sèche, le problème majeur reste l'insolation. Il faut noter qu'au niveau de certains débarcadères (Effoc par exemple), il n'y a pas d'abris pour se protéger contre le soleil (photo 16). L'exposition au soleil n'épargne pas aussi les passagers à bord des pirogues à cause de l'absence d'abris.



Photo 16 : Exposition des passagers au soleil au niveau du débarcadère d'Effoc (Source : Coly, février 2020)

En dehors des saisons, la dimension des pirogues à rame laisse aussi à désirer. Celle-ci fait que les pirogues à rame ne peuvent pas transporter un nombre suffisant de passagers. Tout dépassement du nombre requis de passagers (quatre au maximum) peut se traduire à des risques d'accident.

En plus de cela, il faut noter que les déplacements grâce à la pirogue dépendent de la marée. Quand elle est basse, les habitants doivent patienter jusqu'à ce qu'elle soit haute pour pouvoir effectuer le déplacement. Cette situation cause beaucoup de pertes de temps, surtout à Kahème où les déplacements se font plus par la pirogue à rame.

Conclusion partielle du troisième chapitre

En somme, l'enclavement entraîne beaucoup de difficultés sur la mobilité dans la commune de Santhiaba Manjaque. Cela s'explique par la faiblesse et la précarité des infrastructures de transport qui influent de façon directe sur la nature des moyens de transport existants. De ce fait, nous notons des problèmes de déplacement des populations au quotidien.

CHAPITRE IV : IMPACTS DE L'ENCLAVEMENT SUR LE DÉVELOPPEMENT DANS LA COMMUNE DE SANTHIABA MANJAQUE

Les infrastructures de transport, en particulier celles routières, constituent un élément déterminant pour le développement d'une localité. Les espaces géographiques dépourvus d'un réseau routier construit et bien entretenu sont en marge du développement. La commune de Santhiaba Manjaque, à l'image de ces espaces géographiques, se caractérise par son faible niveau d'équipement et la précarité des conditions de vie de la population. Dans ce chapitre, nous allons parler des impacts de l'enclavement aussi bien sur le plan social que sur celui économique.

IV.1- Sur le plan social

Sur le plan social, l'étude se fait sur quelques domaines nécessaires au vécu quotidien, afin de mieux apprécier les conditions d'existence des habitants de la commune de Santhiaba Manjaque.

IV.1.1- L'électricité

L'électricité contribue massivement à l'amélioration des conditions de vie de la population d'une localité donnée. Dans la commune de Santhiaba Manjaque, l'absence d'une telle ressource, à l'exception du village d'Essaout, contribue à l'accentuation de la précarité des conditions de vie des populations. Aussi, son absence les oblige à vivre dans l'obscurité au quotidien. Face à cette situation, les habitants utilisent différentes sources pour assurer l'éclairage des maisons. Ainsi, 58,40 % (fig. 26) des chefs de ménages interrogés utilisent la lampe torche comme source d'éclairage. Ce pourcentage élevé de l'usage de la lampe torche s'explique, entre autres, par le fait que la vente se fait au sein des villages par les commerçants mais aussi son utilisation ne demande aucune dépense financière, contrairement à la lampe tempête. Ces lampes fonctionnent grâce à l'énergie solaire. En dehors de cette source d'éclairage, des mini panneaux solaires et des bougies sont aussi utilisés. Ces sources d'éclairage sont respectivement utilisées par 49,60 % et 36 % des chefs de ménages interrogés. Les mini panneaux solaires sont mis à la disposition des habitants par la banque Microcred, à travers son service commercial. Leur obtention se fait grâce à un abonnement d'une somme de 4.250 FCFA par mois, pendant 02 ans.

Nous notons également l'usage massif de la lampe tempête, malgré la présence massive de celles de marques chinoises dans le marché. Ce moyen d'éclairage, fonctionnant grâce au pétrole, est utilisé par 22,40 % des chefs de ménages interrogés. Le plus remarquable dans tout cela est le faible accès à l'électricité dans le village d'Essaout, malgré sa présence. En d'autres

termes, cette source d'éclairage ne profite pas à tous les habitants de ce village car seulement 4,80 % des chefs de ménages interrogés en bénéficient. La présence de panneaux solaires est faible dans la commune. Cette faiblesse s'explique par le niveau de pauvreté des chefs de ménages, ne pouvant pas faire recours à de tels outils. C'est raison pour laquelle seulement 2,40 % des chefs de ménages interrogés en disposent. Pour le reste des chefs de ménages interrogés, l'éclairage est assuré par les lampes communément appelées « *lampes chinoises* ». Leur pourcentage figure dans la classe « Autres » qui représente 9,60 %.

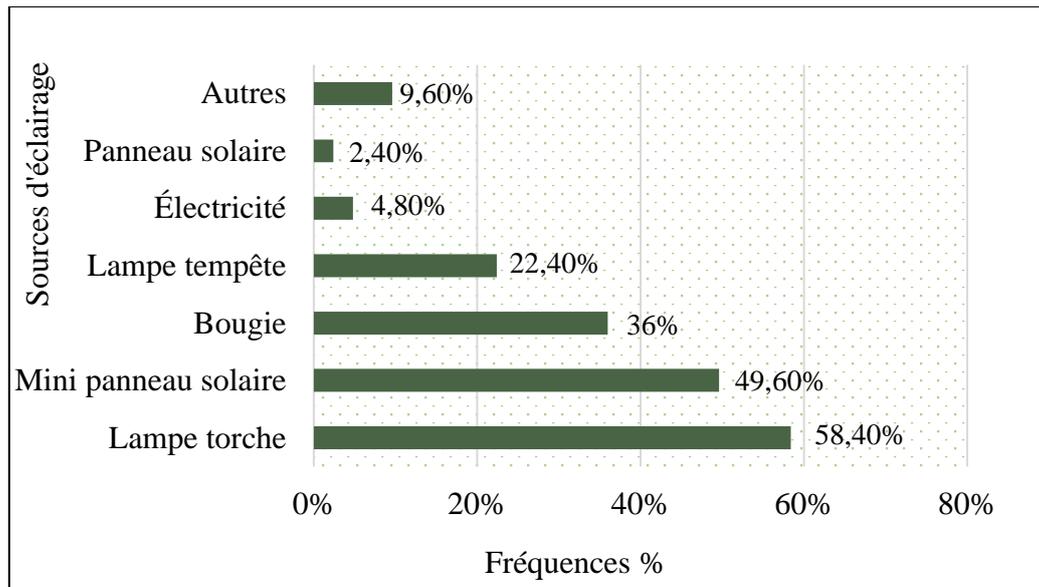


Figure 26 : Sources d'éclairage des chefs de ménages interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque

Ce manque d'électricité impacte également de manière négative sur la bonne marche des activités. Dans les structures de santé, ce problème entraîne des difficultés de conservation des produits pharmaceutiques. Cela cause, parfois, une détérioration massive des médicaments. À Djirack par exemple, le manque d'électricité a incité l'infirmière à conserver les médicaments destinés à la case de santé au poste de santé de Cabrousse. Aussi, cette absence d'électricité pose beaucoup de problèmes sur la bonne prise en charge des patients, surtout pendant la nuit, en particulier les femmes enceintes sur le point d'accoucher. Cette situation est plus vécue à la maternité de Djirack mais aussi à celle de Youtou à cause de la détérioration des batteries des panneaux solaires, obtenus en 1998 grâce à la Caritas. Ces panneaux solaires ne sont plus fonctionnels depuis 2018. Cela oblige la matrone à faire usage aux bougies et aux mini lampes torches solaires, pour le suivi des accouchements.

Le problème d'électricité fait qu'aussi les femmes sont confrontées à un problème d'irrégularité de fonctionnement des moulins et des décortiqueuses de riz, par manque fréquent de carburant. Devant la nécessité de la transformation des produits agricoles, surtout le riz qui constitue la base de l'alimentation quotidienne, le manque de carburant les incite à se déplacer vers d'autres localités, afin de pouvoir satisfaire leur besoin. À cela s'ajoute le problème de conservation des produits de consommation d'une courte durée de péremption, causé par le manque d'appareils électroménagers.

Au-delà de ces problèmes, figure ceux liés à l'éclairage public et au rechargement des appareils électroniques. Dans le domaine de l'éclairage public, la population vit toujours dans l'obscurité, y compris celle du village d'Essaout, malgré la présence d'électricité. Selon les enquêtes réalisées, le manque d'éclairage public dans ce village est dû au manque de paiement des factures par la municipalité. Concernant le rechargement des appareils électroniques, les structures sociales de base et certaines maisons disposant de panneaux solaires constituent les lieux de rechargement. Vu parfois le nombre important de téléphones portables dans ces lieux, certaines personnes peuvent rester une journée entière voire deux jours sans avoir accès à leurs téléphones. Dans d'autres localités comme celle de Kahème, la population fait recours aux mini panneaux solaires pour le rechargement des téléphones portables (photo 17).



Photo 17 : Rechargement de téléphones portables à l'aide d'un mini panneau solaire à Kahème (Source : Coly, janvier 2020)

IV.1.2- La santé

À cause de l'enclavement, le secteur de la santé rencontre des difficultés qui freinent son bon fonctionnement. Ces difficultés sont nombreuses et les plus remarquées sont : le non-fonctionnement permanent de l'ambulance du poste de santé de Youtou, le manque fréquent de

médicaments dans les structures de santé et leur sous-équipement. Ces difficultés ont des conséquences qui influent de manière négative sur le bon dynamisme de ce secteur.

Le non-fonctionnement régulier de l'ambulance et l'absence de voitures dans certaines localités font que les structures sanitaires de la commune connaissent beaucoup de difficultés liées à l'évacuation des patients. Ces difficultés se notent plus lorsqu'il s'agit d'évacuer des cas graves ou une femme enceinte, sur le point d'accoucher. Ainsi, pour assurer les évacuations, les agents de santé font recours à la moto, comme le montre la photo ci-dessous (photo 18).



Photo 18 : Évacuation d'une malade devant la case de santé d'Effoc (Source : Coly, août 2020)

Ce moyen de transport ne permet pas l'évacuation des femmes enceintes. Selon Diémé¹², cela fait que, certaines femmes des localités éloignées de la maternité de Youtou, accouchent parfois en cours de route et de façon traditionnelle. Après cela, l'alerte lui est donnée pour permettre à la maman et le nouveau-né de bénéficier des premiers soins, avant de continuer le traitement à la maternité ou si cela nécessite une évacuation vers l'extérieur.

Concernant les évacuations vers l'extérieur, 50,40 % (fig. 27) des chefs de ménages interrogés ont été concernés. Pour cela, divers moyens de transport ont été utilisés.

¹² Matrone à la maternité de Youtou

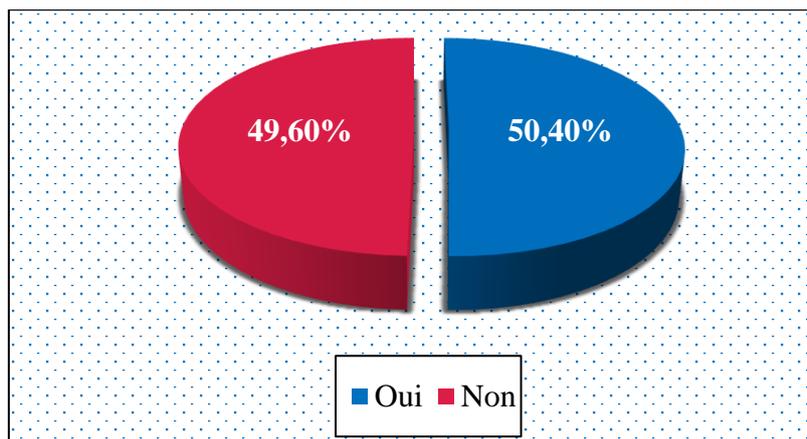


Figure 27 : Chefs de ménages ayant une fois été évacués vers l'extérieur de la commune pour des raisons de santé

Parmi ces chefs de ménages, 19,20 % (fig. 28) d'entre eux ont été évacués grâce aux péniches, 14,40 % ont fait recours aux motos et 4,80 % ont été évacués vers l'extérieur de la commune, à pied. Concernant les pirogues à rame, elles ont assuré l'évacuation de 2,40 % des chefs de ménages interrogés. L'implication de l'armée nationale sénégalaise dans l'évacuation des patients constitue un avantage pour les habitants de la commune. Celle-ci se charge de cela quand les péniches effectuent des rotations ou quand aucune moto n'est disponible. En plus de l'armée nationale, la voiture « *clando* » du village d'Essaout, assure également l'évacuation des malades vers l'extérieur de la commune. Ainsi, la classe « Autres » de notre graphique représente le pourcentage des chefs de ménages qui affirment être une fois évacués grâce à la voiture de l'armée nationale ou de celle « *clando* » d'Essaout.

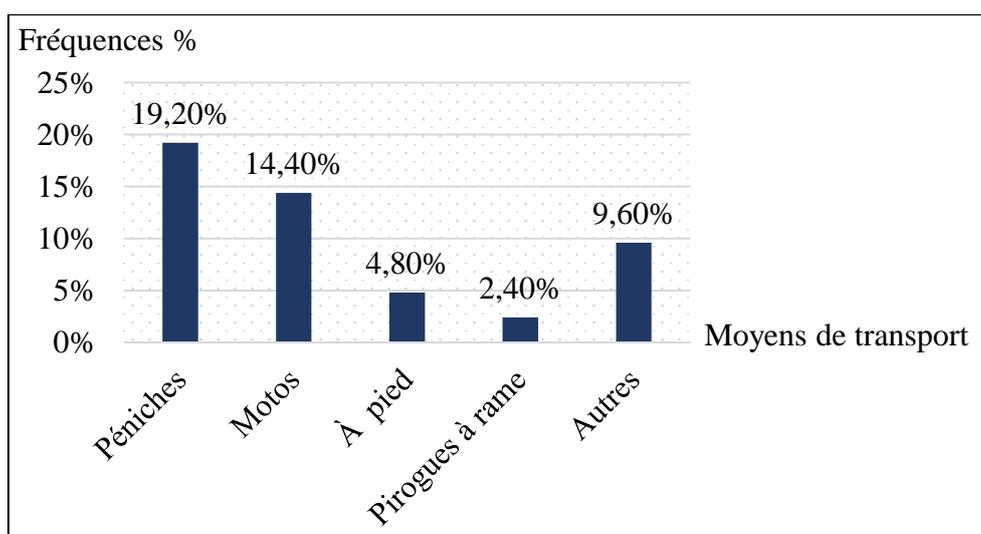


Figure 28 : Moyens utilisés lors des évacuations sanitaires vers l'extérieur de la commune de Santhiaba Manjaque par les chefs de ménages interrogés

Il est important de noter qu'à Youtou, l'évacuation des patients par la péniche a été possible grâce à la sensibilisation faite par la matrone aux femmes féticheuses et à celle faite par le curé de la paroisse du même nom aux chefs coutumiers. Ces sensibilisations ont porté sur la nécessité d'avoir un jeune devant manœuvrer la péniche lors des évacuations sanitaires. Après concertation, l'autorisation est accordée à un jeune du village du même nom pour ce travail. Cependant, des difficultés sont notées lors de l'évacuation des patients par la voie fluviale. Pendant la saison sèche, la personne évacuée est exposée au soleil et cela aggrave son état de santé. La situation est plus compliquée quand il s'agit d'une femme qui vient d'accoucher et du nouveau-né. La matrone et la sage-femme, pour atténuer l'effet de la chaleur, tiennent un rideau au-dessus des évacuées et placent un autre pour barrer la vue au conducteur. Pendant l'hivernage, hormis la chaleur et la pluie, le problème majeur reste l'orage. Situation critique car il n'existe aucun moyen de protection, en dehors des gilets de sauvetage, pour faire face à cela. En dehors des saisons, la marée reste l'élément qui retarde plus les évacuations. Ce retard cause parfois des accouchements dans les abris installés au niveau du pont Niambalang. À cause du manque de moyens d'éclairage sur les péniches, les risques d'accident se notent parfois lors des évacuations faites pendant la nuit.

Au-delà des aspects évoqués ci-haut, la rareté des médicaments est aussi un problème auquel ces structures sanitaires sont parfois confrontées. À la case de santé d'Effoc, ce manque de médicaments oblige parfois l'armée nationale sénégalaise à faire usage de ses médicaments pour soigner les malades. Pour se les procurer, les infirmiers prescrivent des ordonnances aux patients et l'achat se fait soit à Oussouye, à Ziguinchor, soit au Cap-Skiring, etc.

Les résultats des enquêtes ont montré que 68 % (fig. 29) des chefs de ménages interrogés affirment s'être rendus à Oussouye, pour l'achat des médicaments, contre 8 % qui se sont déplacés jusqu'à Ziguinchor et seulement 5,60 % qui ont effectué le déplacement vers Cap-Skiring. Parmi les chefs de ménages qui ont effectué l'achat ailleurs, y figurent ceux qui se sont rendus à Cabrousse, à Diakène Diola, etc.

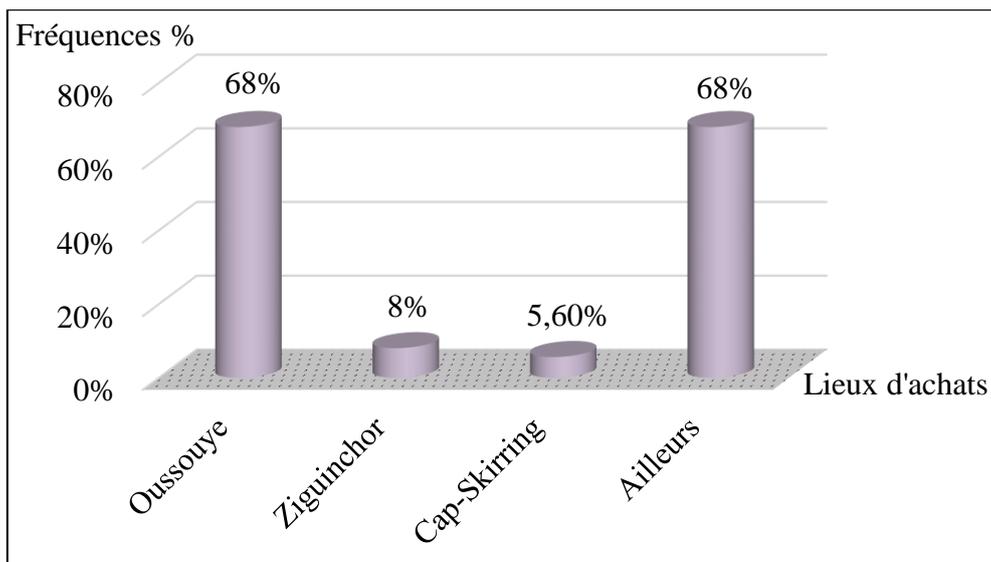


Figure 29 : Lieux d'achats des médicaments par les chefs de ménages interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque

Il faut préciser que le manque de médicaments résulte parfois des actions de pillage des structures sanitaires, faites par le MFDC. D'après nos enquêtes, ces médicaments servent à soigner les combattants du MFDC.

La rareté des médicaments, obligeant la population à se rendre vers certaines localités et le manque de moyens financiers, sont les raisons qui poussent certains habitants vers la médecine traditionnelle. Ainsi, 14,40 % (fig. 30) des chefs de ménages interrogés affirment faire plus recours à ce type de médecine.

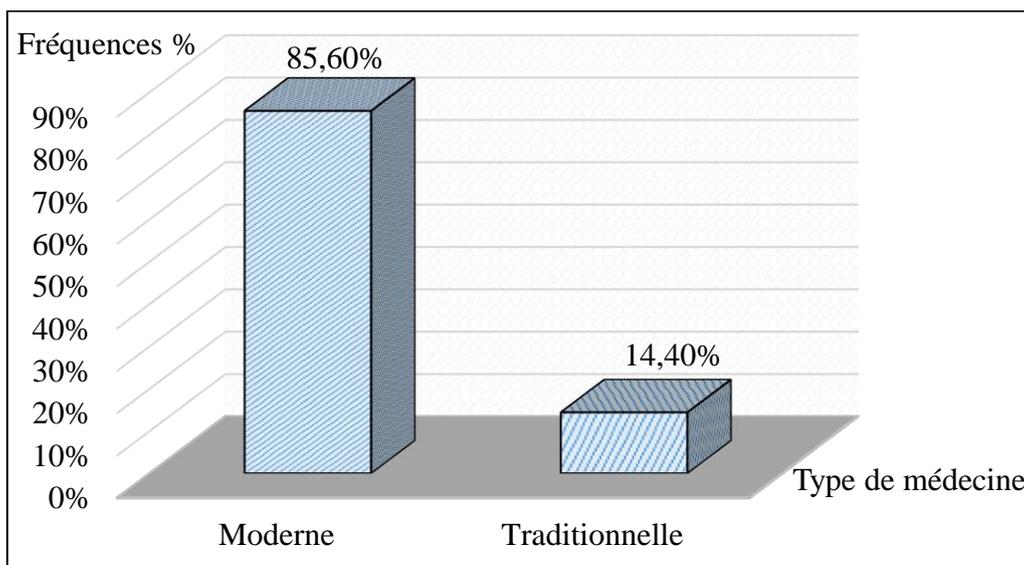


Figure 30 : Médecine recourue par les chefs de ménages interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque

IV.1.3- L'accès à l'eau potable

Le sous-équipement de la commune fait que le problème de l'accès à l'eau potable est un fait majeur qui affecte les habitants. Ce problème est surtout noté pendant la saison sèche, période pendant laquelle la plupart des puits connaissent un problème de tarissement. Cela oblige parfois les habitants à se déplacer sur de longues distances et on note un nombre important de personnes, chaque soir, autour des points d'eau. En général, ce sont les enfants qui assurent la disponibilité de l'eau dans les maisons (photo 19).



Photo 19 : Regroupement d'enfants autour d'un puits à la recherche d'eau (Source : Coly, avril 2020)

Malgré la mise en place d'un forage à Effoc, les habitants de la commune font toujours recours à l'eau des puits modernes ou traditionnels pour leurs besoins quotidiens, car celui-ci n'est toujours pas fonctionnel. La raison de son non-fonctionnement résulte du retard concernant la formation que doit subir un habitant du village d'Effoc pour le suivi de son fonctionnement. Hormis ces puits, une partie de la population fait recours à l'eau des bornes fontaines (photo 20) ou des pompes manuelles.



Photo 20 : Borne fontaine à Youtou (Source : Coly, septembre 2020)

Ces bornes fontaines et pompes manuelles assurent l'accès à l'eau à 21,60 % des chefs de ménages interrogés. Cependant, 72 % (fig. 31) des chefs de ménages interrogés font recours à l'eau des puits traditionnels et 25,60 % font recours à celle des puits modernes.

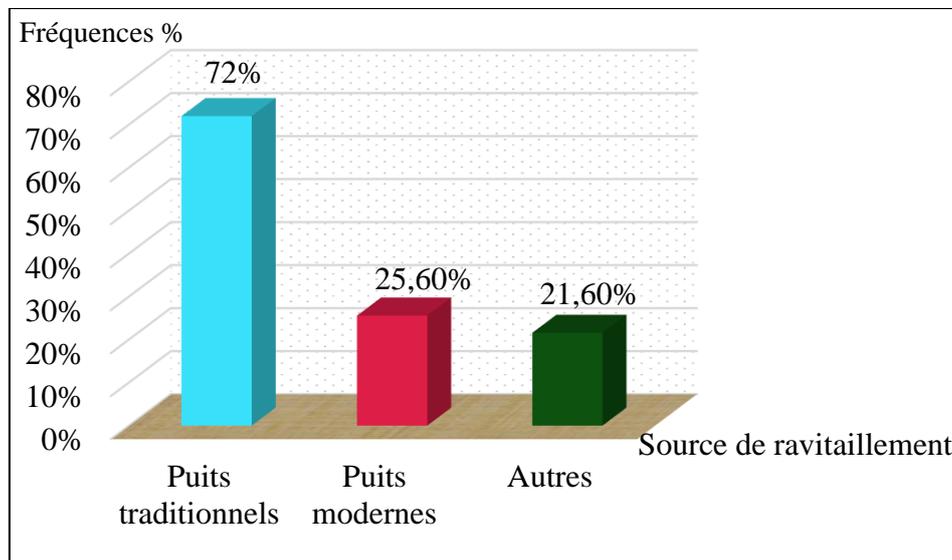


Figure 31 : Source de ravitaillement en eau des chefs de ménages interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque

Les puits modernes et les pompes se trouvent, en général, dans les écoles et dans le siège de la mission catholique de Youtou. Quant aux bornes fontaines, elles n'existent qu'à Youtou. D'après Diédhiou¹³, la mise en place de ces bornes fontaines dans ce village, s'est faite grâce à un projet de mise en place de fûts en 2018. Ce projet a occasionné la mise en place de 02 bornes fontaines dans un quartier du village (Essoukaye) et la fourniture en eau au niveau de la mission catholique et du CEM du village du même nom. Pour des questions d'entretien et de réparation de ces installations en cas de panne, les habitants procèdent au paiement pour la procuration de l'eau. Le prix du bidon de 20 litres est fixé à 5 FCFA. Il faut cependant noter que seule une partie des habitants de ce village (Youtou) a recours à cette eau. La majeure partie continue à faire recours à l'eau des puits traditionnels à cause de leur éloignement par rapport à ces bornes fontaines et aux puits modernes. Ces puits traditionnels, mis en place par la population locale, se caractérisent par leur précarité (photo 21), avec une inexistence de couverture et connaissent, en dehors du tarissement, un problème de salinisation, à cause de la langue salée.

¹³ Chef de village de Youtou Essoukaye

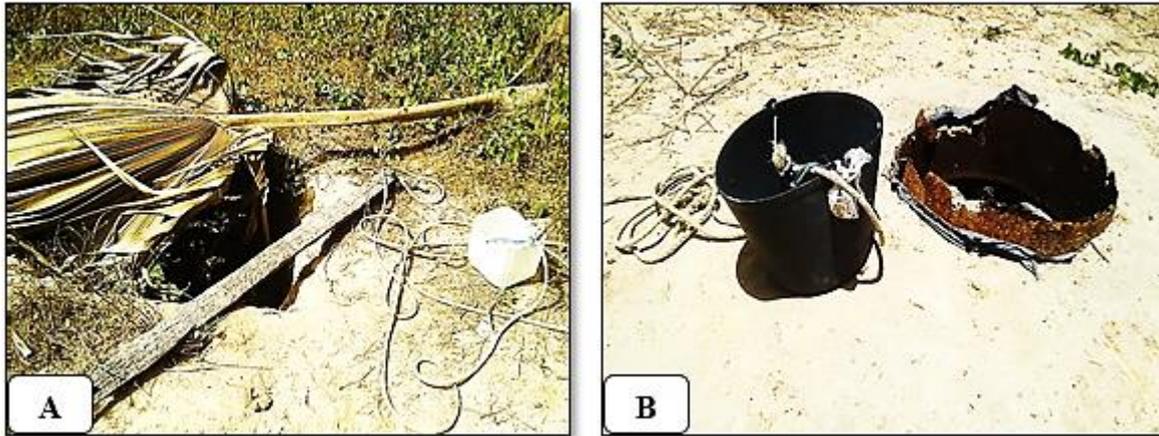


Photo 21 : Puits traditionnels à Youtou (Source : Coly, avril 2020)

Il va sans dire que la question de l'eau est donc un aspect majeur non seulement pour le développement des milieux ruraux, mais aussi pour la préservation des populations contre les maladies d'origine hydrique. Bien souvent, les populations de ces milieux sont contraintes de boire de l'eau non traitée, sujette à diverses pollutions ; cela les expose à des maladies dont la diarrhée, maladie la plus fréquente (Bolakonga, 2013).

IV.1.4- L'éducation

Dans le domaine de l'éducation, la commune de Santhiaba Manjaque fait toujours face à des problèmes qui entravent son bon fonctionnement. Il faut noter que les écoles étaient fermées en 1993 en raison du conflit casamançais. Généralement, la réouverture s'est faite en 2002 et les cours se faisaient dans des abris provisoires. Mais avant 2002, c'est l'armée nationale qui encadrait les élèves dans les localités où existaient des cantonnements militaires. La construction des salles de classe n'a débuté qu'en 2004.

À cause du conflit casamançais qui a occasionné le déplacement des populations, beaucoup d'enfants ont accusé du retard concernant l'âge normal d'entrer à l'école. Aujourd'hui, le problème que rencontrent certains élèves de l'élémentaire est celui de l'obtention de l'acte de naissance. D'un constat général, les enfants dont les parents se sont réfugiés en Guinée-Bissau, souffrent le plus de ce problème car, il faut noter que même leurs parents n'en disposent pas. La charge est actuellement laissée aux directeurs d'écoles qui consacrent d'énormes efforts pour permettre à ces élèves et même aux parents d'obtenir l'acte de naissance.

Au-delà de ces aspects et selon nos enquêtes, l'accès difficile à la zone fait que les enseignants manquent d'encadrement, de surveillance et notent rarement la présence de l'Inspection de l'Éducation et de la Formation (I.E.F) dans la zone, excepté le village d'Essaout.

En plus, les difficultés de réception du réseau téléphonique dans certaines localités (Youtou, Kahème, Essaout) constituent aussi un problème pour le bon déroulement des activités pédagogiques. Les enseignants des localités concernées rencontrent des difficultés dans la mesure où, dans le cadre des réunions ou des rencontres qui se tiennent hors de la commune, l'information est reçue tardivement. À cet effet, certains d'entre eux affirment que quand l'information est reçue un peu plus tôt, le déplacement s'effectue la veille parce qu'avec les conditions difficiles de déplacement, les risques de retard sont élevés. Vu ces difficultés, nous notons encore, soit la réticence de certains enseignants, dans le cadre de leur affectation dans la commune, excepté le village d'Essaout, soit des demandes pour quitter la zone.

L'insuffisance des salles de cours fait qu'à Youtou et Kahème, nous notons l'existence des abris provisoires (photo 22).

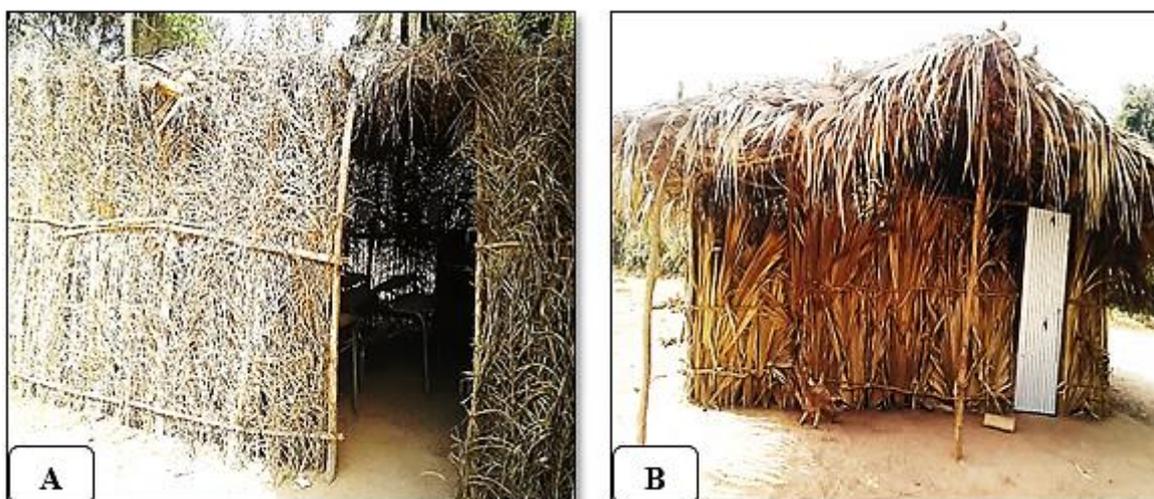


Photo 22 : Abris provisoire à l'école élémentaire de Kahème (A) et celle de Youtou (B)

(Source : Coly, janvier 2020)

Le déroulement des cours dans ces abris provisoires pose beaucoup de problèmes aux enfants. La chaleur, la fraîcheur et le vent, accompagné de la poussière, figurent en premier lieu. Ces derniers sont surtout perceptibles de décembre à juin, affectant de manière négative le déroulement des enseignements. Au-delà de cela, nous avons la santé des élèves qui est affectée par la poussière, pouvant causer des maladies respiratoires. Après ces éléments, la pluie apparaît en deuxième lieu. Généralement au mois de juin, le début de l'hivernage annonce la fin de l'année scolaire pour les élèves qui font cours dans des abris provisoires.

Hormis cela, le sous-équipement de la commune fait qu'elle ne dispose d'aucun bloc informatique. Le seul bloc informatique dont disposait la commune, plus précisément à Effoc, en 2010 grâce à l'État du Sénégal, n'est plus fonctionnel depuis 2017 (photo 23). À cela,

s'ajoute l'absence de bibliothèque dans certains établissements, en particulier dans les CEM. Cela pose un problème pour les élèves surtout dans le cadre du renforcement après les cours.



Photo 23 : Bloc informatique non fonctionnel à Effoc (Source : Coly, septembre 2020)

L'école maternelle, quant à elle, reste sous-équipée en fournitures, en matériels didactiques et en chaises pour les enfants et elle est inexistante dans les villages de Kahème, Djirack et Essoukoudiack. Au sein de certaines localités comme celle de Youtou, l'éloignement de certaines maisons par rapport à l'école maternelle fait que beaucoup d'enfants ne bénéficient pas de cet enseignement. D'après nos enquêtes, la réticence de certains parents sur la scolarité des petits enfants est liée à la chaleur pendant les heures de descente et la distance à parcourir pour rejoindre les domiciles. S'agissant des CEM, en dehors du sous-équipement, seul celui de Youtou dispose d'une clôture (photo 24).



Photo 24 : Absence de clôture au CEM d'Effoc (Source : Coly, juillet 2020)

Ce manque de clôtures constitue un danger pour les élèves et les enseignants car, les établissements se trouvent à proximité des buissons. En plus du danger, le contrôle d'entrée et de sortie des élèves pose problème avec l'existence de nombreux passages. Ces nombreux passages servent aussi de raccourcis pour les habitants qui, pour accéder à certains quartiers du village, préfèrent les utiliser.

IV.1.5- Les communications

Sur le plan des communications, les vieilles techniques qui se faisaient, auparavant, par un ensemble de codes conventionnels plus ou moins secrets, grâce à des tambours en bois (photo 25), existent jusqu'à présent dans la commune. Les habitants font recours à ces instruments pour véhiculer des messages. Ces messages se rapportent souvent aux événements importants de la vie : réunions importantes, deuil, etc. (Bolakonga, 2013).



Photo 25 : Tambours en bois à Effoc (Source : Coly, avril 2020)

Aujourd'hui, malgré l'évolution des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC), seul le village d'Effoc reste épargné des problèmes de réception du réseau téléphonique. Tous les autres villages rencontrent ces difficultés. En se référant sur les résultats des enquêtes, 44,80 % (fig. 32) parmi les 60,80 % (fig. 1) des chefs de ménages interrogés, disposant d'un téléphone portable, affirment être confrontés, au quotidien, au problème de réception du réseau téléphonique, contre 16 % qui affirment le contraire.

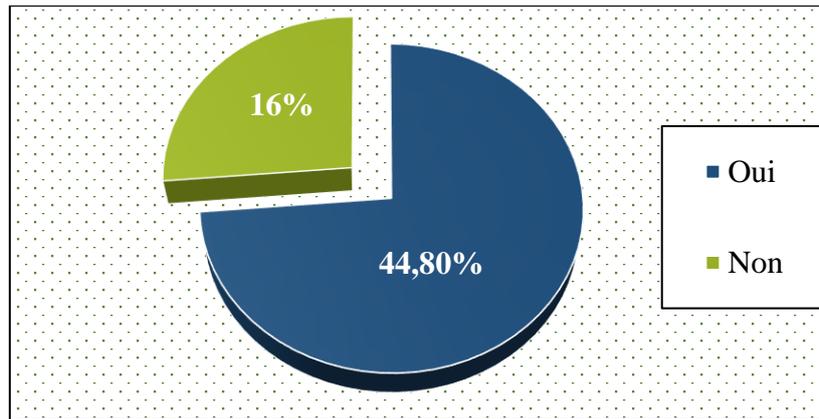


Figure 32 : Problème de réception du réseau téléphonique rencontré par les chefs de ménages interrogés disposant d'un téléphone portable dans la commune de Santhiaba Manjaque

L'antenne installée à Effoc ne couvre qu'une petite zone de la commune. En plus, elle n'assure que le réseau 2G. Cela cause tout de même un problème d'accès à l'internet. Certains habitants, pour atténuer ce problème et vu la proximité de la commune avec la Guinée-Bissau, s'abonnent sur les deux pays. Toujours est-il que ceux qui se sont abonnés sur les opérateurs téléphoniques du Sénégal sont de loin les plus nombreux. Ainsi, les enquêtes ont montré que 54,40 % (Enquêtes, 2020), parmi les chefs de ménages interrogés disposant d'un téléphone portable (fig. 1), se sont abonnés uniquement sur le Sénégal, contre 5,60 % qui se sont abonnés à la fois sur le Sénégal et sur la Guinée-Bissau et seulement 0,80 % qui se sont abonnés uniquement sur la Guinée-Bissau.

Le village d'Essaout n'échappe pas à ce problème, malgré sa proximité avec l'antenne du village de Diakène Diola, mise en place en 2016 par l'opérateur téléphonique Orange. D'après Diédhiou¹⁴, ce problème d'accès au réseau téléphonique est dû à l'action du village de Diakène Diola, suite à leur problème survenu en 2007.

Ce problème est lié à la question foncière et à l'accès aux ressources forestières. En effet, il y'a un tiraillement entre ces deux villages sur l'appartenance ou non d'une partie foncière, située à leur intermédiaire, dans la partie Ouest. De ce fait, pour leur empêcher d'avoir le réseau, les habitants de Diakène Diola obligèrent l'opérateur à diminuer l'intensité du signal de l'antenne.

En revanche, ces arguments sont rejetés par les habitants de ce village (Diakène Diola) car selon Diatta¹⁵, la faible intensité du signal de l'antenne ne relève pas de leur décision. Il soutient que cela est dû au mauvais travail et au mauvais choix du site d'implantation.

¹⁴ Chef de village d'Essaout

¹⁵ Chef de village de Diakène Diola

Il ajoute que même au sein du village, les habitants rencontrent le même problème. Il faut noter qu'il n'y a jamais eu d'affrontements entre ces deux villages mais ce problème prend toujours de l'ampleur car il règne une méfiance réciproque. Souvent, les habitants du village d'Essaout mènent des patrouilles dans cette partie, pour s'assurer que les habitants de Diakène Diola n'y mènent aucune activité et vice versa.

Au-delà de cet aspect, l'accès à l'information reste aussi une difficulté à laquelle une partie de la population de la commune est confrontée. Ces difficultés sont causées, par le manque d'une radio communautaire dans la commune, mais également par le problème de réception des ondes des radios communautaires du Sénégal. Cependant, différentes sources assurent l'accès à l'information des habitants de la commune de Santhiaba Manjaque. Ainsi, 33,60 % (fig. 33) des chefs de ménages interrogés disposent des postes radio comme source d'information, 10,40 % ont accès à l'information grâce à leurs téléphones portables et seulement 4 % disposent de téléviseurs.

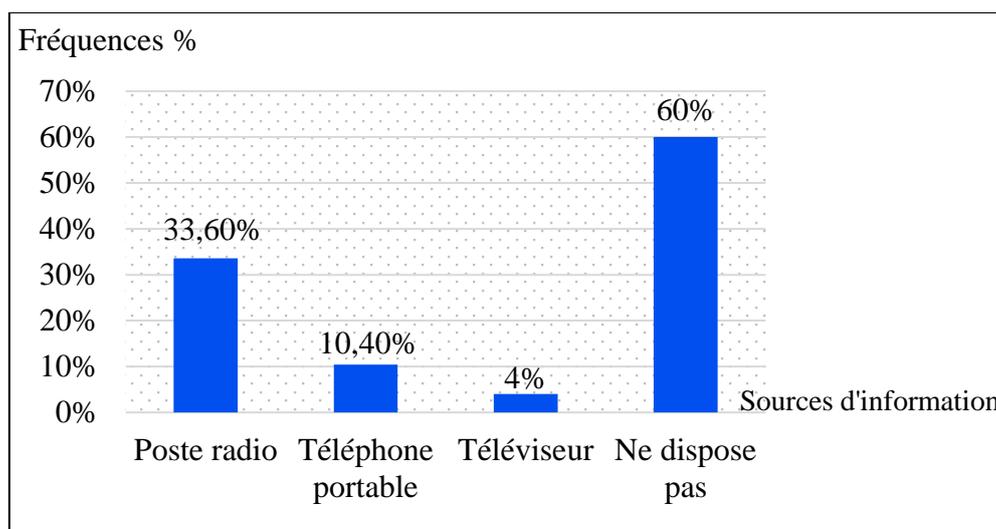


Figure 33 : Différentes sources d'informations des chefs de ménages interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque

Malgré l'obtention des sources d'information, certains chefs de ménages interrogés affirment être confrontés à un problème de réception des ondes des radios communautaires du Sénégal. Ces derniers sont ceux qui ont accès à l'information grâce au poste radio et/ou au téléphone portable. Ainsi, 17,60 % (fig. 34) des chefs de ménages interrogés affirment être confrontés à ce problème. D'après les enquêtes réalisées, la population qui habite à proximité de la frontière bissau-guinéenne a plus accès à l'information de la Guinée-Bissau, car les ondes

de certaines radios y sont disponibles, en l'occurrence la radio « *Tijene*¹⁶ » de Suzana. Cela fait qu'elle reste peu informée et ignore parfois ce qui passe au niveau national.

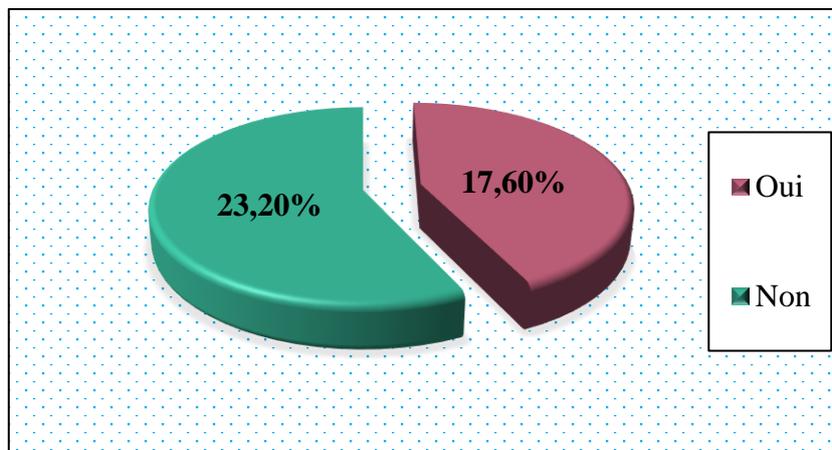


Figure 34 : Chefs de ménages confrontés au problème de réception des ondes des radios communautaires du Sénégal, interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque

IV.2- Sur le plan économique

Sur le plan économique, l'étude se fait également sur quelques secteurs d'activités, permettant d'apprécier le coût de l'enclavement sur les activités qui se mènent dans la commune. Ces dernières se caractérisent par leur diversité (fig. 35) malgré leur faible dynamisme.

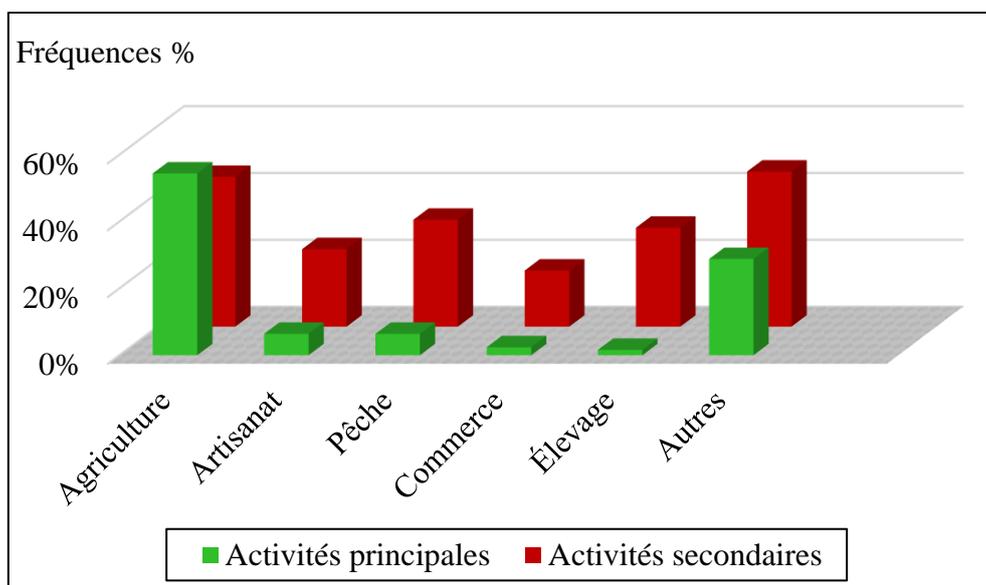


Figure 35 : Les activités socio-économiques dans la commune de Santhiaba Manjaque

¹⁶ Mot qui signifie « il fait jour » en langue locale du village de Suzana (Guinée-Bissau)

IV.2.1- L'agriculture

La principale caractéristique de la commune de Santhiaba Manjaque est son enclavement et la précarité des conditions de vie de sa population. Celle-ci dépend largement de l'agriculture pour son alimentation. D'ailleurs, elle est le premier secteur d'activité car elle est pratiquée par 54,40 % (fig. 35) des chefs de ménages interrogés comme activité principale, contre 44,80 % qui en font une activité secondaire. La riziculture, qui occupe la première place, est une activité traditionnelle et assure l'alimentation quotidienne. De ce fait, elle n'est pas destinée au commerce et elle est pratiquée grâce au « *Kajandu* » (photo 26).



Photo 26 : Culture sur billon dans les rizières d'Effoc à l'aide du "*Kajandu*" (Source : Coly, octobre 2020)

D'un constat général, cette activité est loin de constituer une source génératrice de revenus pour ces habitants, à cause de son manque de dynamisme. Il en ressort que quand le paysan d'une localité enclavée doit investir plus en termes d'acquisition d'intrants, de matériels agricoles, etc., ce dernier est à priori défavorisé par rapport à celui qui évolue dans une économie plus ouverte. Aucun développement de l'agriculture en milieu rural n'est possible, si le paysan ne peut facilement accéder au marché afin de vendre ses produits (Merlin, 1991 in Noyoulewa, 2006). Lorsque les infrastructures requises pour permettre cette mobilité manquent, sont insuffisantes ou sont d'une praticabilité sélective selon les saisons, les produits agricoles ne peuvent pas être facilement commercialisés. C'est sans doute cette logique qui impose un désenclavement des zones rurales en vue de permettre leur ouverture sur des réseaux commerciaux fonctionnels (Noyoulewa, 2006). Autant dire que selon que l'on soit en milieu urbain ou rural, les transports passent pour l'élément premier dans l'ouverture des localités (Aloko-N'guessan, 2018). De ce fait, ils constituent un élément clé des filières agricoles. Ils

peuvent influencer grandement non seulement sur les quantités produites, mais aussi sur le choix des denrées à commercialiser (Bolakonga, 2013).

Les paysans de la commune de Santhiaba Manjaque éprouvent de sérieux problèmes d'accès aux marchés, aux intrants agricoles et aux crédits. En plus de cela, les matériels utilisés sont rudimentaires et peu diversifiés ; ils ne peuvent donc pas permettre une production optimale malgré la fertilité de la terre. De ce fait, ils cultivent de faibles superficies, quelle que soit l'année, d'où leur faible capacité d'accumuler suffisamment de récoltes pour couvrir convenablement leurs besoins alimentaires. À cela s'ajoute la qualité des semences souvent non améliorées ou dégénérées, dans un système de production traditionnel où la totalité du travail est effectuée grâce à la force physique et aux matériels aratoires rudimentaires, dont le taux de renouvellement est faible (WFP, 2011). Le recours à ces matériels est l'une des origines du manque de main-d'œuvre, causé principalement par le sous-équipement des paysans d'où l'usage du « *Kajandu* », incitant beaucoup de jeunes à l'exode rural. Les intrants ne sont presque pas utilisés à cause, de leur rareté dans presque toute la commune mais aussi, à cause de la faiblesse des revenus générés, ne permettant pas d'aller les acquérir en ville. La faiblesse des revenus ne favorise pas un bon réinvestissement dans l'agriculture.

Dans le cadre de l'arboriculture, la faiblesse d'encadrement, du fait des difficultés d'accès à certaines zones, fait que les fruits, en particulier la mangue, subissent continuellement l'attaque des mouches (par exemple *Bactrocera dorsalis*). Dans la commune, les villages de Djirack, Santhiaba Manjaque, etc. recèlent de grands vergers qui génèrent d'importants revenus aux propriétaires. Mais, l'inaccessibilité a constitué un obstacle majeur pour leur exploitation. Selon N'diaye¹⁷, les vergers qui se trouvent dans les zones inaccessibles sont, aujourd'hui, contrôlés par le MFDC. Dans certains villages, à l'image de ceux de Youtou et de Djirack, les manguiers (*Mangifera indica*) sont abattus pour les besoins de charbon de bois ou de bois de chauffe (photo 27), car la faiblesse voire le manque de commercialisation du fruit entraîne une perte. Cette perte résulte du pourrissement de grandes quantités de mangues dans les vergers, par manque d'écoulement.

¹⁷ Chef de village de Djirack



Photo 27 : Manguiers (*Mangifera indica*) abattus pour la production du charbon de bois à Youtou (Source : Coly, septembre 2020)

Il faut noter que la situation de ni paix ni guerre, en dehors de l'enclavement, influe aussi de manière négative sur l'agriculture. La présence des mines et du MFDC dans certaines parties de la commune entraîne une perte des espaces rizicoles du fait de leur inaccessibilité et de l'interdiction de toute exploitation. Par exemple à Djirack, la riziculture n'est plus pratiquée depuis 1975. Hormis cela, la psychose règne chez les paysans, suite à l'acte commis par le MFDC sur les paysans du village d'Effoc, en 2015. En effet, les paysans du village d'Effoc, comme cela se fait chaque année, avaient défriché une partie des champs pour le « *Epampan* ». Après quelques jours, ces derniers furent contraints d'arrêter le travail. D'après nos enquêtes, le MFDC pense que le défrichage effectué par les habitants chaque année et à des endroits différents, renforce davantage leur vulnérabilité et réduit leur champ d'action. Cet acte a constitué une véritable psychose chez les agriculteurs.

IV.2.2- L'artisanat

L'artisanat fait partie intégrante de l'économie locale à travers la confession de produits artisanaux. Ce secteur, peu dynamique car regroupant moins d'acteurs, est pratiqué dans les villages de Youtou, Essaout et Effoc. Ainsi, d'après les résultats des enquêtes, seulement 6,40 % (fig. 35) des ménages interrogés le pratiquent comme activité principale, contre 23,20 % qui le pratiquent comme activité secondaire.

Du fait de l'enclavement, la vente des objets confectionnés se fait plus au niveau externe de la commune du fait de l'absence d'un marché. L'absence de routes praticables mais surtout de moyens de transport tels que la voiture influent également sur le nombre d'objets à confectionner. Il s'y ajoute le manque de formation, de financement et d'organisation des

artisans qui constituent des contraintes au secteur de l'artisanat. Cette activité est donc de type traditionnel et individuel avec des équipements modestes.

Aujourd'hui, le village dispose d'un centre de formation en couture avec de vieilles machines fournies par le Procas très souvent en panne. En plus de cela, l'accès difficile dans la zone entraîne des problèmes pour la procuration du matériel pour la bonne marche de cette activité. Il faut noter qu'en cas de panne, le dépannage se fait à Ziguinchor, avec comme moyen de transport la pirogue jusqu'au pont de Niambalang. Vu l'éloignement du lieu de réparation, les femmes peuvent perdre deux à quatre jours de travail. Les photos ci-après (photo 28) illustrent le type d'artisanat dans la commune.

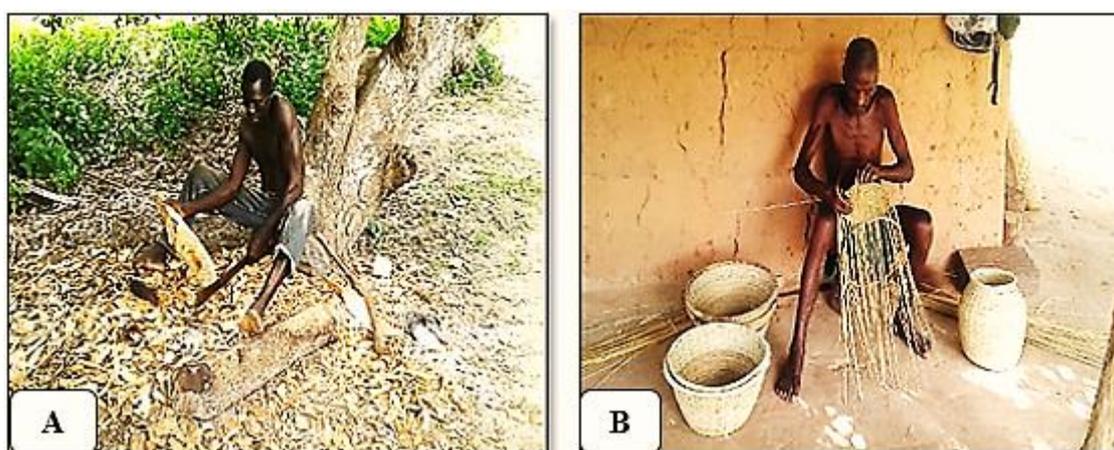


Photo 28 : Artisan de « *Kajandu* » (A) et tisserand de paniers (B) à Effoc (Source : Coly, janvier 2020)

IV.2.3- L'élevage

De type traditionnel, l'élevage est une activité qui est pratiquée par 1,60 % (fig. 35) des chefs de ménages interrogés comme activité principale, contre 29,60 % qui le pratiquent comme activité secondaire. Ce faible pourcentage des chefs de ménages interrogés qui en font une activité principale peut s'expliquer, entre autres, par les nombreuses difficultés que rencontre ce secteur, à cause de l'enclavement de la commune, entraînant ainsi son manque de dynamisme. En effet, la pratique de cette activité est une sorte de diversification des sources de revenus pour la population, souvent confrontée à des difficultés financières. Cette activité est également pratiquée pour des événements tels que le « *Bukut* », ou pour les funérailles d'une personne âgée.

L'élevage, dans la commune de Santhiaba Manjaque, est de type traditionnel. On distingue ainsi, l'élevage intensif et celui extensif. L'élevage intensif est surtout pratiqué pendant la saison des pluies car, avec l'agriculture, la divagation des animaux pourrait entraîner des

attaques de cultures. Ce type d'élevage concerne tout le cheptel, excepté les bovins, les ovins et les caprins qui subissent un élevage semi-intensif. En revanche, celui extensif se fait pendant la saison sèche.

Qu'il soit de type intensif ou extensif, l'élevage rencontre des difficultés qui freinent son développement. L'enclavement est le principal obstacle car, avec les difficultés d'accès dans la commune, le cheptel manque de suivi, en particulier sur le domaine de la santé et même sur le recensement qui se fait rarement. Le dernier recensement s'est fait en 2016. Aujourd'hui, l'effectif du cheptel n'est obtenu que par estimation avec une marge d'erreur de -10 %.

Dans toute la commune, nous notons l'absence d'un parc à vaccination, causant ainsi la prolifération de nombreuses maladies. Ainsi, nous notons une mortalité du cheptel. Ces maladies sont différentes d'une catégorie à l'autre. Ainsi, les petits ruminants sont exposés à la peste des petits ruminants et la pasteurellose. Les bovins sont surtout exposés à la dermatose. Quant aux porcins, la trypanosomose est la maladie la plus fréquente (Service Départemental de l'Élevage d'Oussouye, 2020). Selon Ndour¹⁸, la faiblesse de la couverture sanitaire du cheptel relève aussi de la réticence de certains éleveurs, à cause de certaines croyances comme celle portant sur la qualité des vaccins, et celle de certains vétérinaires à se rendre sur les lieux.

Le principal problème auquel sont confrontés les éleveurs de la commune est l'abreuvement du bétail pendant la saison sèche. Un tel fait s'explique par la faiblesse des points d'abreuvement et le non-fonctionnement de ceux existants. C'est le cas de l'abreuvoir du bétail de Youtou qui est non opérationnel à cause de la langue salée (photo 29).



Photo 29 : Abreuvoir du bétail non fonctionnel à Youtou (Source : Coly, juin 2020)

¹⁸ Chef du Service départemental de l'élevage d'Oussouye

Par ailleurs, l'action du MFDC ne doit pas être ignorée. Les combattants du MFDC continuent d'emporter le bétail et les bovins souffrent plus de cet acte.

IV.2.4- La pêche

La pêche, à l'image des autres secteurs d'activités, n'est pas développée dans la commune de Santhiaba Manjaque et ce malgré l'importance du réseau hydrographique. À l'instar du secteur de l'artisanat, celui de la pêche est pratiqué comme activité principale par 6,40 % (fig. 35) des chefs de ménages interrogés. Cette activité, encouragée par l'existence de nombreux bolongs, regroupe 32 % des chefs de ménages qui en font une activité secondaire.

Contrairement aux autres secteurs d'activités à l'instar du secteur de l'artisanat, celui de la pêche est organisé, constitué de Conseils Locaux de Pêche Artisanale (CLPA). Au moins, dans chaque village de la commune, nous avons un CLPA, composé d'un bureau central. Ce bureau se charge de la surveillance des différentes zones de pêche, de la mangrove, de faire respecter les règles relatives à ce secteur et de résoudre les conflits entre pêcheurs.

À cause des difficultés d'accessibilité dans la commune qui influent sur son niveau d'équipement, les pêcheurs restent sous-équipés, en se contentant uniquement des pirogues (photo 30) confectionnées au niveau local. Ces dernières, manœuvrées grâce à l'effort physique, ne garantissent pas la sécurité des pêcheurs face à des intempéries telles que l'orage. Cet état de fait se traduit, parfois, par des accidents, pouvant entraîner des pertes en vies humaines.



Photo 30 : Pirogue de pêche artisanale à Youtou (Source : Coly, avril 2020)

Dans la même dynamique, le sous-équipement de la commune fait qu'il n'existe ni d'un quai de débarquement ni d'une unité de transformation (séchage, fumage). Par conséquent, beaucoup de pêcheurs se reconvertissent dans d'autres secteurs d'activités ou préfèrent

pratiquer la pêche dans d'autres localités du département d'Oussouye. En revanche, quelques-uns continuent de la pratiquer mais de manière timide. Ces pêcheurs ne produisent pas une grande quantité et la vente qu'ils effectuent ne satisfait pas la majorité de la population à cause de la forte demande. Cela a incité beaucoup de mareyeurs en provenance des localités de la Guinée-Bissau, de Cap-Skiring (commune de Diembéring), d'Élinkine (commune de Mlomp-Kassa), pour ne citer que celles-là, à se rendre dans les localités de la commune de Santhiaba Manjaque pour la vente du poisson.

IV.2.5- Le commerce

Étant une activité principale pour 2,40 % (fig. 35) des chefs de ménages interrogés contre 16,80 % qui en font une activité secondaire, le secteur du commerce est également peu dynamique, à l'instar des autres secteurs d'activités. La majeure partie des chefs de ménages qui s'activent dans le commerce se limitent uniquement à la vente des produits forestiers non ligneux, à l'instar du « *maad* » (*Saba senegalensis*), du « *toll* » (*Landolphia heudelotii*), du vin de palme, etc.

Le manque de dynamisme de ce secteur résulte de l'enclavement avec ses multiples conséquences, en particulier la faiblesse des moyens de transport. Cette faiblesse des moyens de transport, y compris le mauvais état des voies, accentuent les difficultés auxquelles les commerçants de la commune sont confrontés. Parmi les moyens de transport qui permettent d'acheminer une grande quantité de marchandises, y figure la voiture. D'ailleurs, c'est l'avantage dont disposent les commerçants du village d'Essaout par rapport à ceux du reste de la commune, car le transport de la marchandise est assuré, parfois, par la voiture. Certains commerçants d'Essaout ravitaillaient le village de Kahème en marchandise. Toutefois, ils rencontraient beaucoup de difficultés car il n'existe pas d'abris pour se protéger contre la pluie ou l'insolation au niveau du débarcadère, d'où ils notaient la détérioration de nombreux produits. Les raisons du manque de boutiques dans ce village sont, d'une part, les difficultés d'acheminement de la marchandise à cause de l'usage de la pirogue à rame et le coût élevé du transport, dû à la longue distance à parcourir. D'autre part, à cause de l'exposition des boutiques face aux actions de pillage, menées par le MFDC, comme ce fut le cas à Essaout en 2015.

À Essaout, l'existence de la piste a fait que des commerçants, en provenance de Cabrousse et Boukitingho, s'y rendent pour la vente de divers produits (Photo 31). La vente de ces produits dans ce village profite bien à ces commerçants car la population éprouve un réel besoin, vu leur éloignement par rapport aux marchés d'Oussouye et de Cap-Skiring.



Photo 31 : Point de vente de divers articles à Essaout (Source : Coly, juillet 2020)

À Effoc et à Youtou, l'acheminement de la marchandise, par pirogue à moteur, ne peut se faire que s'il y'a un nombre réduit de passagers. La voie fluviale reste la seule alternative pour ces commerçants, leur permettant d'acheminer une grande quantité de marchandises, parce qu'à cause de l'insécurité dans certaines parties de la commune et la psychose qui règne, certains chauffeurs de voitures réfutent l'usage de la voie routière. Les actions de l'armée nationale ne sont pas à laisser en rade. Elle, parfois par manque de chauffeurs volontaires pour l'acheminement de la marchandise vers ces localités, se charge de cela car étant conscient de la nécessité de ces denrées alimentaires pour la population.

Parmi les commerçants, ceux du village d'Effoc rencontrent plus de problèmes pour l'acheminement de la marchandise vers les différents lieux de vente. Ces problèmes se résument, comme nous l'avons évoqué précédemment, par le manque d'abris au niveau de certains débarcadères, exposant la marchandise à l'insolation ou à la pluie (photo 32 A). A cela, s'ajoute l'impraticabilité du débarcadère par les motos pendant l'hivernage, à cause des étendues bourbeuses. La moto est le seul moyen de transport dont fait recours les commerçants pour acheminer leurs produits du débarcadère vers les points de vente. La situation difficile pendant la saison des pluies fait que la marchandise déchargée sur la pirogue est rechargée à nouveau sur la péniche (photo 32 B) qui joue le rôle d'ambulance pour la case de santé d'Effoc. Cela leur permet de transporter une quantité suffisante et de réduire le nombre d'aller et retour, entre le débarcadère et les points de vente.



Photo 32 : Marchandise exposée au soleil (A) et évacuation de sacs de riz à l'aide de la péniche (B) (Source : Coly, Août 2020)

IV.2.6- La promotion féminine

La faiblesse des pistes de production et des routes praticables affecte les activités des femmes, en particulier le maraîchage. S'activant moins sur cette activité, beaucoup de femmes se désintéressent du maraîchage à cause des coûts de production élevés, la faiblesse de l'encadrement technique et des moyens matériels. Cette faiblesse des moyens matériels se traduit par une insuffisance de points d'eau pour l'arrosage. Dans chaque bloc maraîcher (excepté Essaout), nous notons la présence d'un seul puits qui assure l'approvisionnement en eau (photo 33). Le non-fonctionnement des fûts mis en place et le tarissement rapide des puits, accentuent la perte des produits semés par manque d'adduction suffisante en eau. Ce problème fait que, chaque matin et soir, nous notons un nombre important de femmes autour des points d'eau, par souci d'avoir une quantité suffisante pour assurer les besoins des produits semés.



Photo 33 : Seul puits assurant l'approvisionnement en eau dans le bloc maraîcher d'Effoc (Source : Coly, février 2020)

Aussi, la faiblesse des moyens matériels et de l'encadrement technique font que certains blocs maraîchers sont à l'arrêt. Nous pouvons prendre en exemple le bloc maraîcher du quartier de Djibonker, à Youtou, qui n'est plus fonctionnel à cause de la contamination de l'eau des puits par le sel. En dehors de cela, une grande production de légumes se traduit par une perte car n'ayant, dans la commune, ni d'un marché permanent ni de celui hebdomadaire pour la vente. À cela s'ajoutent les difficultés d'acheminement des produits vers l'extérieur de la commune. De ce fait, les femmes adoptent le système de monoculture dont le choix est dicté par la cherté du produit dans les boutiques ou les marchés, mais aussi par le degré de périssabilité à cause du manque d'unités de conservation. L'oignon reste le légume le plus produit par les femmes (photo 34) parce que sa durée de conservation est assez longue, comparé à la tomate, au gombo, à la salade, etc. Ces difficultés d'acheminement font que le maraîchage est plus pratiqué pour la consommation à l'échelle des ménages.



Photo 34 : Semis d'oignons dans le bloc maraîcher d'Effoc (Source : Coly, février 2020)

À Youtou, nous notons quelques actions de vente des produits maraîchers, mais avec peu de succès. Les raisons de ce faible succès s'expliquent, entre autres, par l'éloignement des lieux de vente et l'absence de voitures pour le transport. Le village d'Éramé (Guinée-Bissau) est la destination privilégiée des femmes de ce village. Toutefois, cette destination leur motive peu car le seul moyen de déplacement est la marche, en plus du poids des produits transportés à l'aide des têtes. En plus de la distance, figure le prix de vente qui est minime par rapport aux coûts de production.

Pendant la saison des pluies, mis à part la riziculture et les travaux champêtres, les femmes s'adonnent à des activités telles que le commerce du « *maad* » (*Saba senegalensis*), du « *toll* » (*Landolphia heudelotii*), etc. Ce commerce est aussi peu dynamique. Cela s'explique par le fait

que le seul moyen de transport de ces fruits est la pirogue. Ce moyen de transport n'est disponible que deux fois dans la semaine dans certains villages et il reste inexistant dans d'autres. Ainsi, le prix de transport d'un panier de « *toll* » (*Landolphia heudelotii*) ou de celui du « *maad* » (*Saba senegalensis*) s'élève à 300 FCFA. En revanche, quand il s'agit de la location d'une pirogue, le prix s'élève à 30.000 FCFA. Une situation qu'elles déplorent car, après la vente, elles gagnent moins qu'elles en ont dépensé, rien que pour le transport. En plus de cela, le prix de vente du panier de « *toll* » (*Landolphia heudelotii*), fixé à 3.000 FCFA, est jugé trop bas. S'agissant du lieu de vente des fruits, certaines femmes se rendent au niveau du pont Niambalang ou au Cap-Skiring. Pour d'autres, c'est au niveau du port maritime de Ziguinchor ou à Dakar. Le problème, dans le village d'Effoc, est que le transport par pirogue qui se fait deux fois dans la semaine, n'arrange pas les femmes car l'accumulation des fruits, avec l'effet de la chaleur, entraîne le pourrissement et cela favorise leur perte.

En dehors du maraîchage et de la vente de fruits, la transformation des produits agricoles est également un autre problème auquel ces femmes sont confrontées. Plusieurs moulins et décortiqueuses de riz restent non fonctionnels à cause du manque de réparation, depuis qu'ils sont tombés en panne. Cela relève de l'absence de formation des femmes et même de jeunes pour le suivi du matériel. De ce fait, leur panne se traduit automatiquement par un abandon (photo 35). Seules quelques décortiqueuses de riz d'Effoc, d'Essaout et rarement celles de Youtou font l'objet d'entretien et de réparation régulière en cas de panne. Toujours est-il que le décalage entre le jour de la panne et celui de la réparation est souvent long.



Photo 35 : Décortiqueuse de riz en panne et abandonnée à Youtou (Source : Coly, mai 2020)

Les pannes régulières des moulins ou des décortiqueuses de riz obligent les femmes des villages concernés à se rendre vers ceux voisins, vers les villages de la Guinée-Bissau (Caruei,

Basseor, Tenhate), ou encore vers les villages de Boukitingho, Diakène Ouoloff (commune d'Oukout), etc. À défaut de cela, elles font recours à l'effort physique à l'aide d'un mortier et d'un pilon. En se référant sur les résultats des enquêtes réalisées, parmi les 33,60 % (fig. 7 B) des chefs de ménages de sexe féminin interrogés dans la commune, 28,80 % (fig. 36) affirment qu'en cas de panne des décortiqueuses ou moulins présents dans leurs villages, elles se rendent dans un village voisin (dans la commune de Santhiaba Manjaque). Pour d'autres, en revanche, il faut se rendre soit à Oussouye soit en Guinée-Bissau. Ces dernières représentent 2,40 % et 16,80 %. Dans la classe « Ailleurs » qui représente 20,80 % y figurent celles qui se rendent à Cabrousse, Diakène Diola, Boukitingho ou bien elles font usage d'un mortier. Les femmes qui se rendent dans un village de la commune pour la transformation des produits agricoles sont uniquement celles d'Effoc et de Youtou. Ces deux villages regroupent l'essentiel de la population de la commune, d'ailleurs cela se confirme par ce pourcentage élevé qui est égal à 28,80 %.

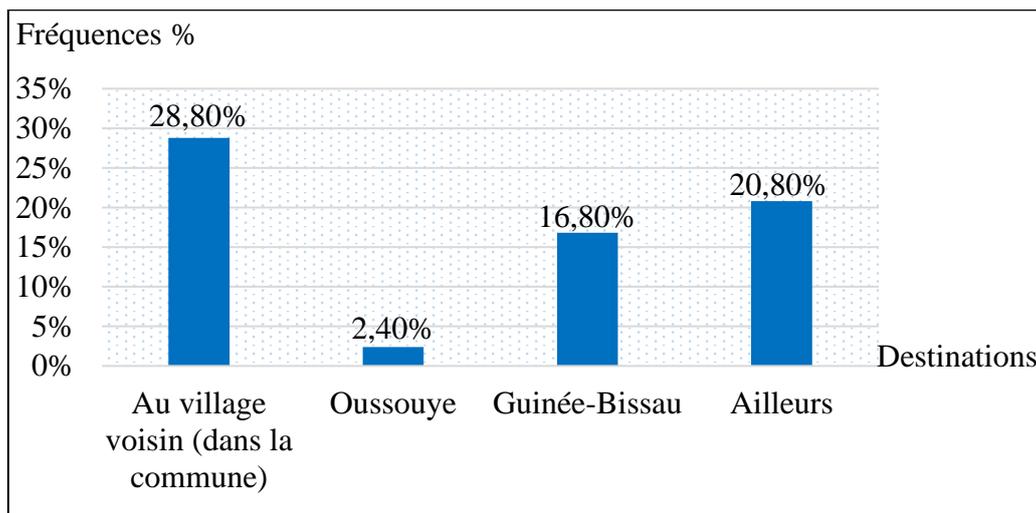


Figure 36 : Lieux de transformation des produits agricoles des femmes interrogées dans la commune de Santhiaba Manjaque

Il faut noter que les décortiqueuses à riz du village d'Effoc attirent aussi les femmes des villages de Bujim, Éjatène (Guinée-Bissau), quand les leurs tombent en panne. Vu cela, nous notons parfois une longue file d'attente devant les décortiqueuses, comme le montre la photo ci-dessous (photo 36).



Photo 36 : File d'attente devant la décortiqueuse de riz d'Effoc (Source : Coly, juin 2020)

IV.2.7- Les acteurs au développement

Face au défi du développement, plusieurs acteurs interviennent dans la commune de Santhiaba Manjaque. Ces acteurs se résument, entre autres, aux Organisations Communautaires de Base (OCB), aux Organisations Non Gouvernementales (ONG) et aux acteurs étatiques, notamment l'État du Sénégal et la municipalité de Santhiaba Manjaque.

Les OCB intervenant dans la commune de Santhiaba Manjaque sont, entre autres, les ASC et les Groupements de Promotion Féminine (GPF). Outre ces dernières, nous notons l'intervention d'autres OCB ne résidant pas dans la commune mais dont les réalisations se font dans tout le département d'Oussouye. Nous pouvons citer la FADDO et l'AJAEDO. Pour d'autres, l'intervention se fait seulement dans la commune de Santhiaba Manjaque. Il s'agit de l'Alliance Sénégal-Guinéenne pour la Paix et l'Intégration (ASGPI). Ces OCB, à l'instar des ONG, participent à l'amélioration des conditions de vie de la population, surtout dans le contexte de l'enclavement de la commune.

Au-delà des OCB, les ONG interviennent dans presque tous les domaines : agriculture, environnement, éducation, etc. Ces ONG, ayant comme objectif l'amélioration des conditions de vie de la population, s'appuient souvent sur la démarche participative pour mettre en œuvre leurs projets. D'un constat général, les ONG ont plus intervenu dans la commune de Santhiaba Manjaque, comparées aux politiques publiques.

Quant aux acteurs étatiques, à l'image des autres acteurs, participent également à l'amélioration des conditions d'existence de la population. Cependant, la situation que traverse la commune de Santhiaba Manjaque fait qu'elle bénéficie faiblement de leurs réalisations. La majeure partie des interventions des politiques publiques est orientée vers le domaine social,

mettant les habitants face à la faiblesse des projets à finalité économique. Aujourd'hui, malgré l'Acte III de la Décentralisation, la pauvreté de la commune de Santhiaba Manjaque, se contentant uniquement des fonds alloués par l'État du Sénégal, ne permet pas la mise sur pied des projets de développement, surtout sur le volet économique. Celle-ci intervient plus sur le volet social, en particulier sur l'éducation et la santé.

Cependant, plusieurs réalisations de la part de ces acteurs ont échoué à cause du manque de suivi, d'entretien, de formation, d'encadrement de la population locale, etc. En plus, les difficultés d'accès dans certaines localités de la commune, le manque de cantonnement militaire dans d'autres villages (Kahème) ont fait que certains projets n'ont jusque-là pas abouti à cause de la psychose qui anime les entrepreneurs. Cela a fait qu'aussi beaucoup de réalisations prévues n'ont jusqu'ici pas vu le jour. Il faut tout de même ajouter que la quasi-totalité de ces acteurs au développement ont presque les mêmes centres d'intérêts et les mêmes cibles (Diatta, 2015).

Conclusion partielle du quatrième chapitre

En conclusion, le sous-équipement de la commune affecte le vécu quotidien des populations et l'absence de dynamisme des secteurs d'activités ne leur permet pas d'améliorer leurs conditions d'existence.

Conclusion de la deuxième partie

En conclusion, nous pouvons retenir que l'enclavement a un impact négatif sur la mobilité et le développement de la commune de Santhiaba Manjaque. Face à l'insuffisance des moyens de transport en commun dans certains villages et à la précarité des infrastructures routières, les habitants satisfont difficilement leurs déplacements. Cela se note plus pendant l'hivernage, période pendant laquelle la mobilité est handicapée du fait de la dégradation avancée des voies de circulation. Aussi, les habitants font face à la précarité des conditions de vie, marquée par un faible accès aux services sociaux de base, de faibles revenus, à cause du faible niveau d'équipement de la commune, et des difficultés d'écoulement des produits.

TROISIÈME PARTIE :

**STRATÉGIES D'ADAPTATION PAR RAPPORT À
L'ENCLAVEMENT DE LA COMMUNE DE SANTHIABA
MANJAQUE**

Scindée également en deux chapitres, il s'agit de s'appesantir, dans cette troisième partie, sur les stratégies développées par la population et leurs partenaires au développement pour atténuer les difficultés liées à la mobilité.

CHAPITRE V : DIFFÉRENTES STRATÉGIES DÉVELOPPÉES PAR RAPPORT À L'ENCLAVEMENT DE LA COMMUNE DE SANTHIABA MANJAQUE

Dans ce chapitre, il s'agit de rappeler les stratégies développées par la population et leurs partenaires pour pallier les problèmes de mobilité. Il s'agit des moyens dans le domaine du transport sur les voies fluviales et sur celles terrestres.

V.1- Stratégies développées sur les voies fluviales

Pour désenclaver la zone en facilitant la mobilité des biens et personnes, des pirogues motorisées et péniches ont été mise en place. Ces pirogues sont destinées à transporter les marchandises et les personnes vers leurs destinations. Elles résultent des initiatives locales, avec l'aide des partenaires.

V.1.1- Mise en place des pirogues pour le transport en commun

Le succès des déplacements occasionnés par la péniche fournie par le service de pêche d'Oussouye, a donné naissance à l'idée de mettre en place des pirogues motorisées, devant assurer le transport. Les villages d'Effoc, de Kahème et celui de Youtou sont les seuls de la commune à se doter de ce moyen de transport. D'après Diatta¹⁹, la dotation des premières pirogues à moteur des villages de Youtou et d'Effoc résulte de l'action des ONG, œuvrant dans le cadre de l'aide des populations vivant dans des zones impactées par le conflit armé. Il s'agit en particulier de World Education et du Secours Catholique Français (SCF). À Youtou, ce moyen de transport a vu le jour en 1999. En revanche, à Effoc, il a été obtenu en 2002. Ces pirogues avaient une capacité d'accueil de 160 personnes et une longueur de 17 m.

Après quelques années de fonctionnement, ces pirogues connurent des dégradations, d'où l'idée de les changer. À Effoc, ce remplacement a été fait par la municipalité de Santhiaba Manjaque, communauté rurale à l'époque, qui a mis à la disposition de la population une pirogue motorisée en 2005, pour un montant de 7.000.000 FCFA.

Quant au village de Youtou, une cotisation a été faite, en plus de l'argent généré par le transport de la première pirogue, pour la dotation d'une deuxième. La cotisation était fixée à 25.000 FCFA pour chaque quartier du village et chaque section installée en dehors de celui-ci. La somme de 2.900.000 FCFA mobilisée a permis d'acheter, en 2005, la deuxième pirogue.

La mise en place d'une troisième pirogue motorisée, dans chacun de ces villages, a été faite grâce à l'argent généré par le transport des pirogues précédentes. Elles sont moins larges, comparées à celles obtenues grâce à l'aide des ONG.

¹⁹ Guide d'entretien Youtou, 2020

Cela s'explique, en partie, par la présence d'un autre type de moyen de transport, à savoir la moto. Le port de gilet est obligatoire pour le voyageur et le nombre de passagers aussi contrôlé pour des raisons de sécurité. Ainsi, à titre indicatif, la pirogue d'Effoc a une capacité d'accueil de 51 passagers et 43 passagers pour celle de Youtou. Il faut préciser que la troisième pirogue motorisée d'Effoc est obtenue en 2019, en revanche, celle de Youtou (photo 37) date de 2016.



Photo 37 : Pirogue du village de Youtou (Source : Coly, juillet 2020)

Les pirogues de ces deux villages (Effoc et Youtou) effectuent des rotations les mêmes jours (mercredi et samedi). Il faut noter que la troisième pirogue du village d'Effoc a coûté 7.000.000 FCFA.

Le village de Kahème a obtenu une pirogue motorisée en 2014 par le biais de la municipalité de Santhiaba Manjaque, pour un montant de 5.000.000 FCFA. Ce moyen de transport n'a fonctionné que 02 ans pour défaut d'entretien et de la qualité des matériaux de fabrication selon Diatta²⁰. Ainsi, pour faire face à cette situation, les habitants ont fabriqué 03 petites pirogues à rame, d'une capacité de 04 personnes maximum.

Il faut noter que la première pirogue à rame obtenue a été fabriquée à Caruei en Guinée-Bissau. Ce qui d'ailleurs illustre des relations entre cette partie du Sénégal et la Guinée-Bissau. Les deux autres ont été fabriquées au sein du village. Il en est de même pour le village de Youtou qui a aussi mis en place 04 pirogues à rame pouvant transporter chacune 04 personnes. En dehors de ces villages, ceux de Djirack et d'Essoukoudiack disposent également chacun d'une pirogue à rame pour faciliter la mobilité.

²⁰ Guide d'entretien Kahème, 2020

En plus des moyens mis en place par les populations, les structures sociales existantes, participent à la facilitation de la mobilité dans la commune.

V.1.2- Mise en place d'une pirogue et des péniches dans les structures sociales de base

En dehors du transport en commun, les difficultés de déplacement ont incité les structures telles que le CEM de Youtou, la mission catholique de ce même village et la case de santé d'Effoc à se doter des pirogues à moteur et/ou des péniches.

En effet, en février 2005, le CEM du village de Youtou a mis en place une pirogue suite à une découverte macabre sur l'axe PNBC-Effoc du directeur de l'école du même village, dans des circonstances douteuses. C'est ainsi que l'Inspection d'Académie (I.A) de Ziguinchor pour alléger les problèmes de déplacement du personnel enseignant a doté le CEM de la pirogue (Photo 38).



Photo 38 : Pirogue du CEM de Youtou (Source : Coly, février 2020)

Actuellement, au-delà du transport du personnel enseignant, cette pirogue effectue des rotations chaque vendredi et dimanche et fait parfois l'objet de location jusqu'en Guinée-Bissau. L'argent généré par ses rotations est destiné au bon fonctionnement de cet établissement (CEM).

Dans la commune, la mission catholique et la case de santé d'Effoc ont aussi mis à la disposition des populations des péniches. La péniche de la mission catholique est obtenue grâce à une religieuse du nom de sœur Joëlle, en service à Élinkine (commune de Mlomp-Kassa), en 1998. Tout est parti d'un constat fait sur les difficultés d'évacuation des malades, surtout les urgences liées aux accouchements. Vu la situation dans la zone ne permettant pas la rotation permanente de l'ambulance, cette religieuse décida de mettre à la disposition du personnel de

santé une péniche mais au nom de la mission catholique pour des raisons de suivi. Pour elle, si la péniche est mise au nom de la mission catholique, il y'aura un suivi régulier et un bon entretien, contrairement au personnel soignant car ce dernier chargera son entretien aux villageois. À l'image de la pirogue du CEM, cette péniche ne se limite pas à l'évacuation des malades. Elle règle aussi les besoins de la mission catholique et effectue des rotations chaque lundi, mardi et jeudi.

Quant à celle du village d'Effoc (Photo 39), elle a été donnée par un partenaire français de l'Association « *Émanaye* » dans le même contexte que celle de Youtou. En d'autres termes, elle a été mise en place en 2015 pour jouer le rôle d'ambulance afin d'atténuer les difficultés liées aux évacuations sanitaires.

En plus des évacuations, elle permet aussi de se déplacer pour des urgences, surtout pendant les jours de non-rotation de la pirogue du village ou lorsqu'elle tombe en panne. Elle fait également l'objet de nombreuses locations.



Photo 39 : Péniche de la case de santé d'Effoc (Source : Coly, septembre 2020)

V.2- Stratégies développées sur les voies terrestres

Les stratégies développées sur les voies terrestres sont les plus nombreuses, contrairement sur celles fluviales. Ces stratégies résultent des actions collectives des habitants. Étant donné que les voies terrestres assurent plus de mobilité, elles ont subi la mise en place des stratégies de natures diverses. Les résultats des enquêtes ont montré que 90,40 % des chefs de ménages interrogés ont participé à la mise en place des stratégies ou ils les ont développées de façon individuelle, contre 9,60 % qui affirment n'avoir jamais participé au développement des stratégies d'adaptation (fig. 37).

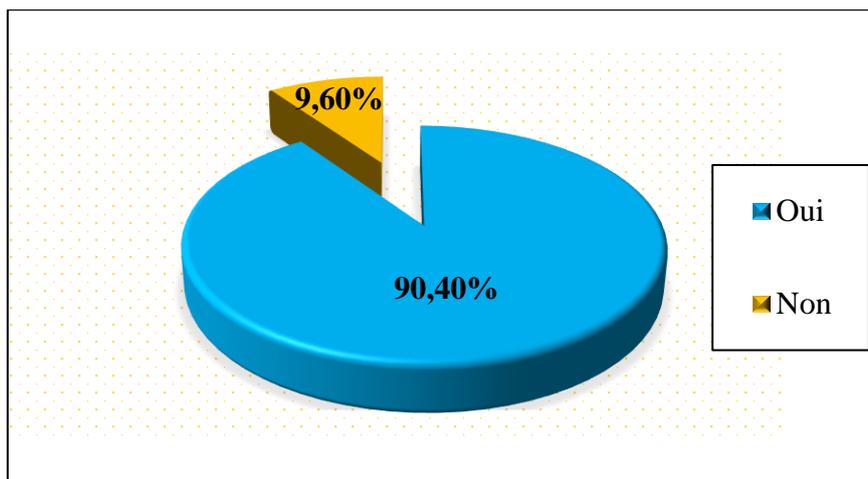


Figure 37 : Chefs de ménages ayant participé ou ayant développé des stratégies sur les voies terrestres dans la commune de Santhiaba Manjaque

Ainsi, plusieurs stratégies sont développées par la population. Il s'agit de la réhabilitation des digues de désenclavement pour 73,60 % de nos interlocuteurs ; le remblayage des voies de circulation (8 %). Il s'y ajoute l'entretien des ponts traditionnels (18,40 %) qui connectent les localités à l'image du pont entre Effoc et Siganar. La participation à ces activités est d'une importance capitale dans l'amélioration des conditions de déplacement.

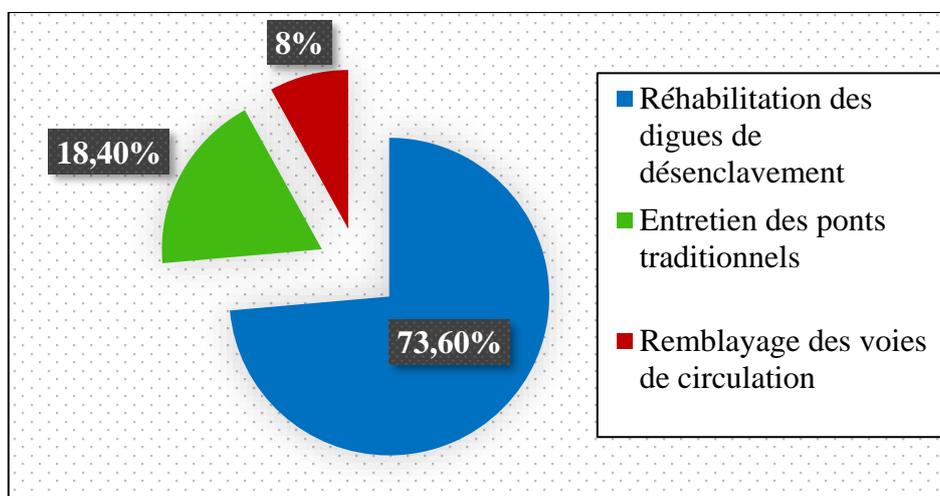


Figure 38 : Différentes stratégies développées sur les voies terrestres par les chefs de ménages interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque

V.2.1- L'entretien des ponts traditionnels

L'idée de la mise en place des ponts traditionnels est née du fait que la population exprimait un besoin de déplacement fréquent. Il faut préciser que dans la commune, ces ponts n'existent qu'au village d'Effoc.

D'après Sakho²¹, leur réalisation entre dans le cadre de la réouverture des pistes, mises en place en 1990, reliant le village d'Effoc à d'autres localités, fermées pendant le conflit casamançais. Avant leur mise en place, la traversée était plus facile à marée basse. À marée haute, la situation était plus compliquée car elle se faisait par la nage.

Pour la réalisation et l'entretien de ces ponts traditionnels, les habitants ont mis en place un comité. Ce dernier se charge de diriger le travail, même pour l'aménagement ou l'entretien des digues pour la circulation, avec un certain nombre de règles communautaires. Parmi ces règles, nous pouvons retenir :

- ◆ chaque chef de ménage doit fournir un pieu en bois pour la réalisation ou l'entretien des ponts. À défaut de cela, il donnera une somme de 2.000 FCFA ;
- ◆ chaque chef de ménage contribuera en donnant 02 litres de vin de palme ;
- ◆ l'heure du travail est fixée à 09 h et tout retard est sanctionné d'une amende de 250 FCFA, etc.

Il faut signaler que pour la mise en place de cet ouvrage, la population avait décidé d'engager un charpentier pour le travail. Toutefois, compte tenu de la somme de 400.000 FCFA qu'elle devait lui payer, elle décida alors de réaliser l'infrastructure elle-même, car jugée colossale.

Le financement pour la réalisation était fait par la population locale avec l'aide de la mairie, du Procas et de la Caritas. Les matériaux utilisés restent, entre autres, des planches et des pieux de bois du caïlcédrat (*Khaya senegalensis*) et des pointes. Étant du bois lourd, les habitants bénéficiaient de l'aide de l'armée nationale pour le transport des planches, des zones de production jusqu'aux lieux de la mise en place des ponts.

Les habitants bénéficiaient aussi de l'aide technique de ceux du village de Siganar, car ils sont les premiers à mettre en place ce type d'ouvrage dans la zone. Sa mise en place demande énormément de temps car le travail ne peut se faire qu'à marée basse. Même si la réalisation n'est pas comparable à celui d'une personne qualifiée, les habitants se contentent du travail effectué pour satisfaire leurs besoins de déplacement.

Aujourd'hui, ils se chargent uniquement de l'entretien de ces ponts, vu le travail fastidieux que nécessite la réalisation d'un nouveau pont (photo 40).

²¹ Focus group Effoc, 2020



Photo 40 : Pont traditionnel sur l'axe Effoc-Siganar (Source : Coly, avril 2020)

V.2.2- La réhabilitation des digues de désenclavement

La réalisation des digues s'est faite pour réduire les problèmes liés au déplacement. En effet, ces ouvrages permettant de relier des localités à pied, au vélo ou la moto, constituent aussi des raccourcis. L'aménagement de ces digues nécessite parfois le recours à une main-d'œuvre externe. C'est le cas à Effoc où les habitants ont fait appel à une main-d'œuvre du village d'Éjim (Guinée-Bissau), moyennant 75.000 FCFA et 10 litres de vin de palme pour les travaux. À Youtou, ce travail a été effectué par les habitants, parfois avec l'aide des ONG, à l'image de la Caritas.

Les populations s'activent chaque année avant la saison des pluies le plus souvent à la réhabilitation de ces digues pour les maintenir en bon état. Le travail est assuré par les associations sportives et culturelles (ASC) des différents villages, en compagnie des hommes et des femmes. Ces derniers font recours à des outils comme des pelles, des pneus de véhicule, des sacs de riz vides, des coupe-coupe, etc. Ils font également recours au sable mélangé avec les noix de palme, des feuilles de palmiers à huile (*Elaeis guineensis*). Le sable mélangé avec les noix de palme, obtenu grâce à la participation des femmes et des filles, est versé en surface, une fois que les hommes aient fini de placer des bâtons et des sacs de riz remplis de sable. Ces matériaux permettent de réduire les difficultés des déplacements, surtout avec la moto. Les habitants de Youtou bénéficient parfois de l'aide de la Caritas qui leur fournit des canisses de bambou « *Krinting* » (*en wolof*), permettant de protéger les berges des digues contre la pluie et la marée (Photo 41).



Photo 41 : Travaux de réhabilitation de la digue de désenclavement sur l'axe Effoc-Émaye (A) et digue réhabilitée sur l'axe Youtou-Kaguitte (B) (Source : Coly, juillet 2020)

V.2.3- Le remblayage des voies de circulation

Le remblayage des voies de circulation se fait en général pendant la saison sèche. Les villageois procèdent ainsi au traitement des points critiques, c'est-à-dire des endroits où le passage est difficile. Comme pour les digues, divers matériaux sont utilisés pour remblayer (Photo 42).



Photo 42 : Remblayage effectué sur la route départementale 14.2.00 à Youtou (A) et sur un sentier sur l'axe Effoc-Émaye (B) (Source : Coly, juillet 2020)

Conclusion partielle du cinquième chapitre

En somme, beaucoup stratégies se notent dans la commune de Santhiaba Manjaque. Ces stratégies, mises en place par la population et leurs partenaires au développement, permettent d'atténuer les difficultés liées à la mobilité.

CHAPITRE VI : LIMITES DES STRATÉGIES DÉVELOPPÉES PAR RAPPORT À L'ENCLAVEMENT DE LA COMMUNE DE SANTHIABA MANJAQUE

Dans ce chapitre, il s'agit de parler des limites des stratégies développées par la population et les acteurs pour pallier les difficultés des déplacements.

VI.1- Perception des stratégies d'adaptation

Les différentes stratégies mis en place pour atténuer les difficultés de mobilité présentent des limites. Elles n'ont pas permis de mettre fin aux nombreux problèmes que rencontrent les habitants de la commune de Santhiaba Manjaque lors des déplacements. En se basant sur la perception des chefs de ménages ayant développé ou participé à la mise en place des stratégies d'adaptation, nous constatons une diversité de réponses. C'est dans ce sillage que 41,60 % des chefs de ménages interrogés ont jugé que les résultats des stratégies d'adaptation sont insuffisants. En revanche, 42,40 % de nos interlocuteurs jugent que les résultats des stratégies sont moyens. Au-delà de ces deux perceptions, les résultats des enquêtes montrent qu'environ 3,20 % des chefs de ménages interrogés considèrent que les stratégies développées sont efficaces (fig. 39).

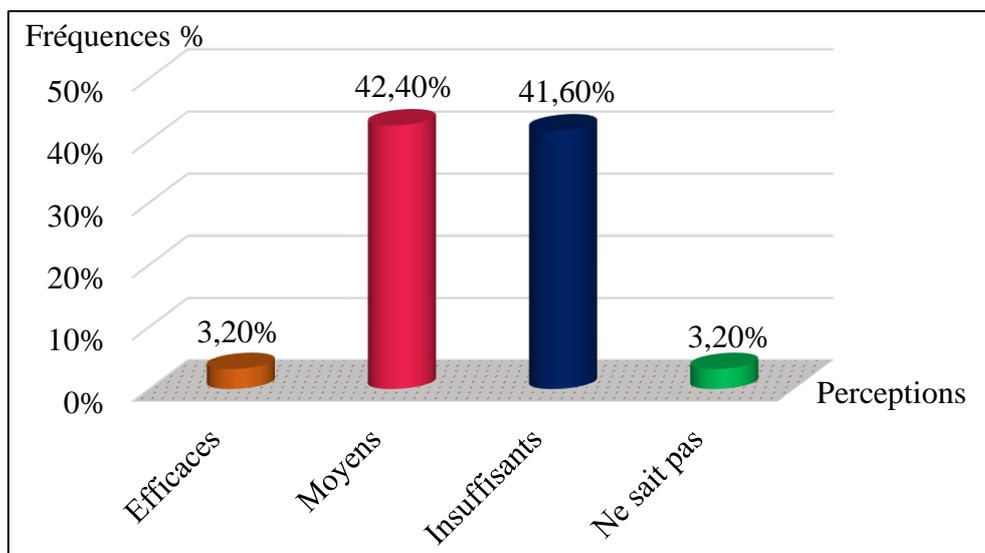


Figure 39 : Perception des stratégies développées par les chefs de ménages interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque

VI.2- Limites des stratégies développées sur les voies fluviales

À ce niveau, même si les pirogues contribuent pleinement à l'allègement des problèmes d'accès dans les localités de la commune, elles connaissent tout de même des difficultés.

Selon Badiane, piroguier du village d'Effoc, le faible équipement et la vétusté des moteurs actuels, souvent en panne, constituent des limites. Ce problème handicape souvent le transport. Il s'y ajoute le manque d'abris pour se protéger et les équipements (les gilets de sauvetage et les moteurs). Dans les villages de Kahème et d'Essoukoudiack où le transport fluvial est assuré par la pirogue à rame, les passagers sont exposés en permanence à des risques car aucun gilet de sauvetage n'est mis à leur disposition.

En plus de cela, nous notons une insuffisance de places pour les passagers car le nombre est limité et, comme nous l'avons précisé précédemment, le nombre de passagers dépend du nombre de gilets de sauvetage disponibles. Cela entraîne une perte de temps pour les passagers qui n'en ont pas et sont donc obligés d'attendre dans une zone exposée au soleil.

Généralement, les problèmes majeurs qui affectent ces moyens de transport sont la nature des matériaux utilisés pour la fabrication et l'entretien. Dans la majeure partie des cas, le bois du caïlcédrat « *Khaya senegalensis* » abattu et fendu est utilisé pour la fabrication. En revanche, dans d'autres cas, nous pouvons noter une réutilisation de matériaux pour la fabrication des pirogues, comme ce fut le cas avec celle de Kahème en 2014. D'ailleurs, cela est l'origine de son dysfonctionnement après deux années d'exercice (2014/2016).

S'agissant de l'entretien, il se résume par la lenteur liée au renouvellement de la peinture des pirogues. Habituellement, la peinture se renouvelle chaque année, afin d'assurer leur longue durée de vie. Malheureusement, les négligences notées parfois dans certains villages, font que les pirogues ne connaissent pas une longue durée de fonctionnement. Cela a été vécu avec la deuxième pirogue motorisée du village d'Effoc (photo 43).



Photo 43 : Pirogue non fonctionnelle au débarcadère d'Effoc (Source : Coly, mai 2020)

VI.3- Limites des stratégies développées sur les voies terrestres

Les différentes stratégies développées sur les voies terrestres présentent, au même titre que celles développées sur la voie fluviale, des limites. Malgré les efforts consentis, ces stratégies demeurent toujours inefficaces.

VI.3.1- L'entretien des ponts traditionnels

Les ponts traditionnels jouent un rôle majeur dans le cadre de l'atténuation des difficultés des déplacements engendrés par l'enclavement. Toutefois, il convient de souligner des risques lors de la traversée pendant certaines périodes de l'année. En effet, les ponts sont faits en bois de caïlcédrat (*Khaya senegalensis*). Ainsi, l'exposition permanente à la pluie occasionne leur fissuration et entraîne ainsi beaucoup de risques d'accidents pour les habitants (photo 44).



Photo 44 : Pont traditionnel en état de fissuration (Source : Coly, juillet 2020)

Cela affecte plus ceux qui se déplacent avec la moto car beaucoup de chutes se notent lors de la traversée. Hormis cela, la pluie entraîne l'humidité des planches et cause parfois des glissements. Cette situation affecte surtout les personnes âgées lors de la traversée.

Au-delà de la pluie, nous avons la largeur de ces ponts qui ne permet pas la traversée de deux ou plusieurs personnes sur des sens opposés. Face à cette situation, la traversée reste difficile car forcément l'une sera obligée de s'arrêter pour permettre à l'autre de passer. À défaut de cela, elle doit patienter après que l'autre ait fini de traverser. Seulement, cela n'est facile que si elles vont dans le même sens. Cette situation reste la même pour les personnes qui se déplacent avec les motos ou les vélos. Il faut noter que toutes les tentatives d'augmentation de la largeur de ces ponts n'ont pas abouti à cause de l'opposition du MFDC.

VI.3.2- La réhabilitation des digues de désenclavement

Les digues jouent également un rôle important sur la mobilité de la population. En revanche, elles présentent tout de même quelques limites.

D'abord, la marée apparaît comme le premier facteur de limite. Lorsqu'elle est haute, toutes les digues qui étaient compactes deviennent bourbeuses et affecte négativement la circulation. La photo ci-dessous (photo 45) montre les difficultés que rencontrent les habitants à cause de cet état de fait.



Photo 45 : Difficultés de déplacement d'un habitant à cause de l'état bourbeuse de la digue de désenclavement sur l'axe Effoc-Siganar (Source : Coly, septembre 2020)

Ensuite, le second facteur de limite est la largeur des digues qui fait que certains moyens de transport comme la moto tricycle (*moto carro*) ne peuvent pas y circuler. Il convient d'indiquer que la non mise en place de larges digues résulte de l'idée du MFDC qui interdit ce type d'aménagement par crainte qu'il ne facilite les déplacements de l'armée nationale sénégalaise. Au-delà de la largeur, les bovins participent aussi à la réduction de la durée des digues. L'explication d'un tel fait se résume par le fait qu'après leur réalisation, aucune surveillance n'est menée.

Enfin, la pluie apparaît comme le troisième facteur de limite causant, non seulement des zones de rupture du fait de la dégradation, mais aussi une diminution de la largeur des digues. En plus, à la fin de chaque pluie, les digues sont submergées d'eau (photo 46) et cela complique davantage les déplacements. Vu toutes ces contraintes, l'entretien se fait en général chaque quatre mois.



Photo 46 : Digue de désenclavement submergée par la crue sur l'axe Effoc-Siganar (Source : Coly, août 2020)

VI.3.3- Le remblayage des voies de circulation

Le remblayage, se faisant essentiellement avec du sable mouillé rempli dans des sacs de riz vides ou avec des feuilles de rôniers, ne résiste pas aux eaux de ruissellement. De ce fait, même les routes nouvellement remblayées se dégradent davantage (photo 47).



Photo 47 : Route départementale 14.2.00 dégradée par les eaux de ruissellement à Effoc (A) et à Youtou (B) (Source : Coly, août 2020)

Cette situation réduit à néant les stratégies développées et accentue les difficultés de mobilité notamment avec les motos.

D'après nos enquêtes, ce travail s'effectuant plus pendant la saison des pluies, renforce davantage les difficultés de déplacement, surtout avec les moyens de transport tels que la moto.

Étant du sable mouillé et avec le poids de ce moyen de déplacement, la circulation devient difficile davantage. La situation est plus compliquée lorsqu'il s'agit d'une moto avec une charge assez lourde. N'ayant pas les moyens d'y faire face, la population est obligée de faire toujours recours à des matériaux précaires.

Conclusion partielle du sixième chapitre

Dans la commune de Santhiaba Manjaque, en définitive, beaucoup de stratégies sont développées par la population locale et les acteurs pour venir à bout de l'enclavement. Ces stratégies, même si elles ont permis d'atténuer les difficultés des déplacements, présentent des limites et nécessitent un renforcement pour une mobilité durable.

Conclusion de la troisième partie

En conclusion, beaucoup de stratégies se notent dans la commune de Santhiaba Manjaque. Ces stratégies, mis en place par la population et leurs partenaires au développement, permettent d'atténuer les difficultés liées à la mobilité. Cependant, malgré cela, les problèmes des déplacements demeurent toujours du fait de leur inefficacité, ne permettant pas de venir à bout de ce problème.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Cette étude nous a permis de comprendre que le conflit en Casamance, survenu depuis le 26 décembre 1982, est une des principales causes de l'enclavement de la commune de Santhiaba Manjaque. Les problèmes inter-villageois, notés depuis les années 1980, n'ont pas aussi manqué d'accentuer les difficultés d'accès dans certaines zones. En outre, la position géographique de la commune est également à l'origine de l'enclavement. La commune est entourée presque entièrement par des cours d'eau, ce qui rend difficile l'accès à défaut de disposer de pirogues régulièrement. De même, le milieu physique, caractérisé par la densité de la végétation, porte atteinte à la fluidité des déplacements. Enfin, face à cette situation, les stratégies développées pour limiter les difficultés de mobilité présentent des limites et ne permettent pas de venir à bout de cette situation.

D'une manière générale, l'enclavement engendre beaucoup de problèmes de mobilité et entrave toute action de développement dans la commune de Santhiaba Manjaque. S'agissant de la mobilité, les restrictions d'usages des principales routes (régionale 14.0 et départementale 14.2.00), combinées à la faiblesse des moyens de transport en commun, à l'image de la voiture, constituent un obstacle majeur aux déplacements. En d'autres termes, ces difficultés reposent sur un système de transport inefficace, incapable de satisfaire la demande. Hormis cela, certains faits découlant du conflit casamançais, particulièrement la présence de mines, limitent la mobilité intervillageoise et font que certaines localités restent jusqu'à présent inaccessibles.

Quant au développement, le coup de l'enclavement s'apprécie sur deux plans : le social et l'économie. Concernant le social, cette situation engendre le sous-équipement de la commune, caractérisé d'abord par la faiblesse de l'équipement des structures sanitaires, n'assurant pas un bon accès aux soins, mais aussi l'insuffisance de structures scolaires. Cela pousse les habitants à faire recours aux abris provisoires. Ensuite, malgré la contribution de l'électricité à l'amélioration des conditions de vie de la population, la commune de Santhiaba Manjaque est la seule commune du département d'Oussouye à enregistrer une seule localité électrifiée, mettant les habitants dans des conditions de vie précaires. En outre, l'accès à l'eau potable est toujours un problème dans la commune. Les habitants font plus recours à l'eau des puits traditionnels, sujette à de nombreuses maladies. Enfin, en plus de l'enclavement, s'ajoutent les difficultés de certaines localités de la commune à communiquer avec l'extérieur, du fait des problèmes de réception du réseau téléphonique, le manque d'accès à l'information, à l'internet, etc.

S'agissant de l'économie, il est clair qu'aucune localité ne peut se développer sans les infrastructures de transport, en particulier celles routières. La commune de Santhiaba Manjaque

souffre du problème de connexion vis-à-vis de l'extérieur. Cela constitue un obstacle au développement des activités génératrices de revenus, limite l'accès aux marchés et par conséquent influe de manière significative sur les revenus des ménages. La présence des mines porte atteinte aussi aux activités socio-économiques, du fait des difficultés d'accès et d'exploitations de certains vergers, et expose les habitants à des conditions de vie précaires. Le coût de l'enclavement s'apprécie également sur la désorganisation et la faible rentabilité des secteurs d'activités, en particulier l'agriculture, l'artisanat et la pêche, ne permettant pas leur développement dans la commune.

La situation que traverse la commune doit permettre une mobilisation des acteurs au niveau local, par la sensibilisation, surtout les différentes localités ayant eu des différends, mais aussi au niveau de l'État et des ONG, pour entreprendre des actions de désenclavement.

Toutefois, est-il possible d'entreprendre des actions de désenclavement de la commune de Santhiaba Manjaque sans la paix définitive en Casamance ?

Le ratissage mené, entre janvier et juin 2021, par l'armée nationale du Sénégal, au Sud de la région de Ziguinchor, ne risque-t-il pas d'intensifier l'enclavement de la commune de Santhiaba Manjaque par la révolte du MFDC ou constitue-t-il une source d'espoir pour la fin de ce problème ?

Quels sont les impacts du conflit en Casamance sur la mobilité et le développement local en Basse-Casamance ?

BIBLIOGRAPHIE

ABDO, H. M (2012). *Rôle des infrastructures de transport dans la construction de l'espace ouest-africain*, Revue Faculté des sciences économiques et juridiques, Université Abdou Moumouni de Niamey, 18 p.

ALOKO-N'GUESSAN, J ; KOFFI-DIDIA, M. A ; COULIBALY, H. T (2018). *Développement agricole et gouvernance foncière à Tioroniaradougou (Nord de la Côte d'Ivoire)*, Revue EchoGéo, OpenEdition Journals, 29 p.

BAD, (2015). *Problématique de la facilitation du transport en Afrique de l'Ouest et Plan d'actions*, Département des Transports, du Développement Urbain et des TIC, 52 p.

BASSENE, Y (2010). *Plan d'aménagement et développement pour un terroir traversé par un conflit armé : La communauté rurale de Nyassia*, Mémoire de Master II en Géographie, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, 74 p.

BAUD, P; BOURGEAT, S; BRAS, C (2011). *Dictionnaire de géographie*, Edition Hatier, 607 p.

BAVOUX, J.J; BEAUCIRE, F ; CHAPELON, I; ZEMBRI, P (2011). *Géographie des transports*, Coll. U, Armand Colin, Paris, 232 p.

BOLAKONGA ILYE, A. B (2013). *Influence de l'enclavement sur le développement rural (Cas du territoire d'OPALA, District de la Tshopo, R. D. Congo)*, Thèse de doctorat en Sciences Agronomiques et Ingénierie biologique, Université de Liège – GEMBLoux AGRO-BIO TECH, 237 p.

BOVE, A; HARTMANN, O; STOKENBERGA, A; VESIN, V; YEDAN, Y (2018). *Le transport routier en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale*, Programme de politiques de transport en Afrique, Document de travail No. 108, 125 p.

BRUNET, R; FERRAS, R; THERY, H (2006). *Les mots de la Géographie*, dictionnaire critique, (3eme édition), reclus-la documentation Française, France, 520 p.

CATTARUZZA, A; SINTES, P (2011). *Géographie des conflits*. Paris, Bréal, pp. 14-15

CIATTONI, A ; VEYRET, Y (2007). *Les fondamentaux de la géographie*, Armand Colin, 219 p.

DEBRIE, J (2001). *De la continentalité à l'état enclavé : circulation et ouvertures des littorales des territoires intérieurs de l'Ouest africain*, Thèse de doctorat, Géographie Le Havre, Université du Havre, 347 p.

- DEBRIE, J (2005).** *L'enclavement : expression géographique de la discontinuité dans les réseaux*, Institut national de Recherche sur les Transports et leur Sécurité, Unité « Systèmes Productifs, Logistique et Organisation des Transports », 14 p.
- DIATTA, U (2015).** *Problématique de l'intervention des ONG dans le développement local : cas de la commune d'Enampor (Département de Ziguinchor)*, Mémoire de Master II en Géographie, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, 75 p.
- DIDIER, M ; PRUD'HOMME, R (2007).** *Infrastructures de transport, mobilité et croissance*, La Documentation française. Paris, 265 p.
- ESTACHE, A (2006).** *Les infrastructures de l'Afrique : problèmes et perspectives d'avenir, séminaire de haut niveau sur la réalisation du potentiel d'investissement rentable en Afrique*, Banque mondiale et ECARES, Université Libre de Bruxelles, 36 p.
- GASSIAT, A (1991).** *Enclavement et développement rural : le cas du projet cotonnier de la zone de Bambesa (Haut-Zaïre)*, Les Cahiers d'Outre-Mer, pp. 243-258
- GILLARDOT, P (1997).** *Géographie rurale*, collection Universités Géographie, Paris, Editions Ellipses, 208 p.
- GOERGE, P ; VERGER, F (2009).** *Dictionnaire de la Géographie*, Paris-PUF, 3ème édition « Quadrige », 492 p.
- KOLA, E (2010).** *Enclavement et marginalité du pays Akebou dans l'ouest de la région des plateaux au Togo*, Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement, n° 2 (EDUCI), Université de Lomé, pp. 26-40
- KOUNDOUL, L (2018).** *Infrastructure routière et dynamiques territoriales : cas de la voirie dans la commune de Ziguinchor*, Mémoire de Master II en Géographie, Université Assane Seck de Ziguinchor, 132 p.
- LEVY, J ; LUSSAULT, M (2009).** *Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des Sociétés*, Edition Belin, 1033 p.
- LOMBARD, J (2003).** *Transports et circulations dans l'espace ouest-africain : Echanges, acteurs et lieux*, Rapport de recherche, Institut de recherche pour le développement (IRD), 15 p.
- MANE, A. P (2015).** *Effets du conflit armé sur les migrations dans la zone Simbandi de la commune de Simbandi Balante (Département de Goudomp, Région de Sédhiou)*, Mémoire de Master II en Géographie, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, 88 p.

- MOUNDZA, P (2018).** *Dynamique urbaine et vie rurale au Congo-Brazzaville : observations et enquêtes*, Editions L'Harmattan, 154 p.
- NDECKY, F (2009).** *Problématique de la conservation des ressources naturelles dans la communauté rurale de Niaguis (Ziguinchor)*, Mémoire de Master II, Département de Géographie, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, 128 p.
- N'DIAYE, M (2005).** *Mobilité et transport dans un quartier d'habitat planifié de la grande Banlieue de Dakar : le cas des lotissements Hamos 4, 5, 6 de Guédiéwaye*, Mémoire de Master II, Département de Géographie, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, 69 p.
- NOYOULEWA, T. A (2006).** *Enclavement et développement des zones rurales d'Afrique subsaharienne : recherche bibliographique*, Université de Lomé Togo - Diplôme d'études approfondies en Géographie, 94 p.
- OFOUEME-BERTON, Y (2009).** *Les réseaux de partenariat internationaux et la réorganisation agricole en pays de Boko au Congo-Brazzaville*, Revue de Géographie de Lardymes, Laboratoire de recherche sur la dynamique des milieux et des sociétés N°3, 3^e année, Faculté des Lettres et des Sciences Humaines, Université de Lomé, pp. 1-23
- ONU ; CEA (2017).** *Les infrastructures régionales en Afrique de l'Ouest : État des lieux, enjeux et impact sur la zone de libre-échange*, 74 p.
- OULMAKKI, O (2015).** *Impact des infrastructures de transport sur la croissance économique : le cas du Maroc*, Thèse de doctorat, Université de Montpellier en cotutelle avec l'Université Moulay Ismail Meknès-Maroc, 411 p.
- PAM (2011).** *Crise rizicole, évolution des marchés et sécurité alimentaire en Afrique de l'Ouest*, 61 p.
- PLD, Santhiaba Manjaque (2008).** *Plan Local de Développement*. Santhiaba Manjaque, mars 2008, 57 p.
- PLHA, Santhiaba Manjaque (2010).** *Plan Local d'Hydraulique et d'Assainissement*. Santhiaba Manjaque, octobre 2010, 49 p.
- SAGNA, S (2009).** *Transport et mobilité dans les Kalounayes*, Mémoire de Master II en Géographie, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, 106 p.
- SEGBOR, K (1990).** *Transport et développement au Togo : approche géographique*, Tome XI, pp. 80-103

SENE, A. M; KANE I (2018). *Enclavement et contraintes au développement des transports au Sénégal : Cas de la ville de Ziguinchor*, Revue des Etudes multidisciplinaires en Sciences Economiques et Sociales, Numéro 7, 21 p.

SIMMALA, K (2009). *Le transport routier interurbain à Â Kara (nord-Togo)*, Université de Kara (TOGO), Maîtrise Lettres et sciences humaines. Option : Géographie des transports, 113 p.

SODEMIR, (2018). *Rapport d'enquêtes socio-économiques dans la commune de Santhiaba Manjaque : exemple des villages de Youtou et Effoc*, 51 p.

WOLKOWITSCH, M (1992). *Géographie des transports*, Collection Cursus, série Géographie, pp. 217-218

YEMMAFOUO, A; ONEKE, A. Y; UWIZEYIMANA, L (2012). *Infrastructures de transport et destin des territoires frontaliers du Sud-Ouest camerounais : cas de Mamfé et sa région*, Les Cahiers d'Outre-Mer, Revue EchoGéo, OpenEdition Journals, pp. 395-416

YESGUER, H (2009). *Enclavement des espaces ruraux : approche géographique de l'ouverture/fermeture des villages kabyles*, Thèse de doctorat en Géographie, Université Le Havre, 367 p.

YONLIHINZA, I. A (2011). *Transports et désenclavement dans la problématique du développement local à Téra au Niger*, Economies et finances, Thèse de doctorat, Université Toulouse le Mirail - Toulouse II, 461 p.

SITE WEB

<https://www.cairn.info>

<http://www.persee.fr>

<http://journals.openedition.org/eps/2736>

<https://www.bibnum.ucad.sn>

<https://rivieresdusud.uasz.sn>

<https://www.sec.gouv.sn>

<http://p.27.www.harcourt.com/dictionary>

ANNEXES

ANNEXE 1 : Photos



Photo 1 : Digue de désenclavement dégradée par la marée à Effoc **Photo 2** : Route départementale 14.2.00 dégradée par les eaux de ruissellement à Effoc



Photo 3 : Passagers à bord de la pirogue d'Effoc **Photo 4** : Traversée du pont traditionnel par un voyageur sur l'axe Effoc-Cassolol



Photo 5 : Réhabilitation d'une digue de désenclavement sur l'axe Effoc-Émaye **Photo 6** : Marchandise stockée à l'air libre à l'embarcadère au niveau du pont Niambalang

ANNEXE 2 : Questionnaire

Enclavement et problématique de développement dans la commune de Santhiaba Manjaque

Etude réalisée par Roger COLY, Master II Géographie, Université Assane SECK de Ziguinchor (UASZ)

I- Caractéristiques des ménages

1. Age du répondant

1. 0-20ans 2. 20-40ans 3. 40-60ans
 4. 60ans +

2. Sexe du répondant

1. Masculin 2. Féminin

3. Ethnie du répondant

1. Diola 2. Peulh 3. Manjack
 4. Mandingue 5. Sérère 6. Autre

4. Si "Autre", précisez

5. Dans quelle localité habitez-vous ?

6. Quelle est votre principale activité ?

1. Agriculture 2. Pêche
 3. Elevage 4. Artisanat
 5. Cueillette 6. Commerce
 7. Autre

7. Si "Autre", précisez

8. Quelles sont vos activités secondaires ?

1. Agriculture 2. Pêche
 3. Elevage 4. Artisanat
 5. Cueillette 6. Commerce
 7. Autres

Vous pouvez cocher plusieurs cases.

9. Si "Autres", précisez

10. Quel était le type d'habitat avant le conflit casamançais ?

1. Traditionnel 2. En banco 3. En dur
 4. Mixte

11. Quels sont les matériaux utilisés avant le conflit casamançais pour la couverture de votre (vos) toit (s) ?

1. Paille 2. Tôles (Zincs)
 3. Feuilles de palmier 4. Feuilles de rônier
 5. Autres

Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

12. Si "Autres", précisez

13. Quel type d'habitat disposez-vous actuellement ?

1. Traditionnel 2. En banco 3. En dure
 4. Mixte

14. Quels sont les matériaux utilisés aujourd'hui pour la couverture de votre (vos) toit (s) ?

1. Paille 2. Tôles (Zincs)
 3. Feuilles de palmier 4. Feuilles de rônier
 5. Autres

Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

15. Si "Autres", précisez

16. Si "Tôles (Zincs)", comment les avez-vous acquis ?

1. Par aide 2. Par achat 3. Autre

Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

17. Si "Par aide" ou "Autre", précisez

18. Où étiez-vous réfugié (e) pendant les moments de conflits ?

1. Oussouye 2. Ziguinchor
 3. Guinée-Bissau 4. Gambie
 5. Ailleurs

19. Si "Ailleurs", précisez

20. En quelle période avez-vous effectué le retour, après le conflit ?

1. Avant 2000 2. 2000-2002
 3. 2002-2004 4. 2004-2006
 5. Après 2006

21. Qu'est-ce qui vous a motivé à revenir ?

1. Accalmie notée
 2. Construction des écoles
 3. Activités rizicoles
 4. Construction de maisons par l'Etat ou ONG
 5. Précarité dans les zones de refuge
 6. Autre

Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

22. Si 'Autre', précisez

II- Causes de l'enclavement de la commune de Santhiaba Manjaque

23. Selon vous, qu'est-ce qui est à l'origine de l'enclavement de la commune ?

1. Conflit casamançais
 2. Position géographique
 3. Ne sait pas
 4. Autre

Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

24. Si 'Autre', précisez :

III- Impacts de l'enclavement sur la mobilité dans la commune de Santhiaba Manjaque

25. De quel (s) moyen (s) de déplacement disposez-vous ?

1. Vélo 2. Moto
 3. Pirogue à rame 4. Pieds
 5. Brouette 6. Charrette
 7. Voiture 8. Autres

Vous pouvez cocher plusieurs cases.

26. Si "Autres", précisez

27. Effectuez-vous des déplacements vers certaines localités de la commune ?

1. Oui 2. Non

28. Si "Non", pourquoi ?

29. Si "Oui", quelle (s) est (sont) la (les) raison (s) de vos déplacements ?

1. Santé 2. Achat 3. Visite
 4. Commerce 5. Travail 6. Décès
 7. Autre

Vous pouvez cocher plusieurs cases.

30. Si 'Autre', précisez :

31. Quelle est la fréquence de vos déplacements ?

1. Occasionnelle 2. Par jour
 3. Par semaine 4. Par mois
 5. Par année

Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

32. Quel (s) moyen (s) de transport utilisez-vous le plus ?

1. Vélo 2. Moto
 3. Pirogue à rame 4. Pieds
 5. Charrette 6. Pirogue à moteur
 7. Voiture 8. Autre

Vous pouvez cocher plusieurs cases (3 au maximum).

33. Si "Autre", précisez

34. Comment est l'accès à votre destination ?

1. Facile 2. Difficile 3. Ne sait pas

35. Pourquoi ?

36. Effectuez-vous des déplacements vers l'extérieur de la commune ?

1. Oui 2. Non

37. Si "Non", pourquoi ?

38. Si "Oui", quelle (s) est (sont) la (les) principale (s) destination (s) ?

1. Ziguinchor 2. Oussouye
 3. Cap-Skiring 4. Guinée-Bissau
 5. Ailleurs

Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

39. Si "Ailleurs", précisez

40. Quelles sont les raisons les plus fréquentes de vos déplacements ?

1. Travail
 2. Santé
 3. Visite
 4. Bourse familiale
 5. Besoins administratifs
 6. Autre

Vous pouvez cocher plusieurs cases.

41. Si "Autre", précisez

42. Quel (s) moyen (s) de déplacement utilisez-vous fréquemment ?

1. Vélo 2. Moto
 3. Pirogue à rame 4. Pied
 5. Charrette 6. Pirogue à moteur
 7. Voiture 8. Autre

Vous pouvez cocher plusieurs cases (3 au maximum).

43. Si "Autre", précisez

44. Quelle est la fréquence de vos déplacements ?

1. Occasionnelle 2. Par jour
 3. Par semaine 4. Par mois
 5. Par année

Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

45. Comment est l'accès à votre destination ?

1. Facile 2. Difficile 3. Ne sait pas

46. Comment qualifiez-vous les conditions de déplacements ?

1. Bonnes 2. Mauvaises
 3. Acceptables 4. Ne sait pas

47. Pourquoi ?

48. En quelle période de l'année rencontrez-vous plus de problèmes lors de vos déplacements ?

1. Saison sèche 2. Saison des pluies
 3. Ne sait pas

49. Notez-vous plus ces problèmes sur la voie terrestre ou sur celle fluviale ?

1. Voie terrestre 2. Voie fluviale
 3. Ne sait pas

50. Pourquoi ?

51. Qui pensez-vous être à l'origine du blocage de la réalisation de la piste, initialement prévue du village de Sigamar à celui de Youtou ?

1. MFDC 2. Village de Sigamar
 3. Ne sait pas 4. Autre

Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

52. Si 'Autre', précisez :

53. Pourquoi selon vous ?

IV- Impacts de l'enclavement sur le développement de la commune de Santhiaba Manjaque

54. Quelle (s) est (sont) votre (vos) source (s) d'éclairage ?

- 1. Electricité
- 2. Panneau solaire
- 3. Bougie
- 4. Lampe torche
- 5. Lampe tempête
- 6. Mini panneau solaire
- 7. Autres

Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

55. Si "Autres", précisez

56. Quelle (s) est (sont) votre (vos) source (s) d'information ?

- 1. Radio
- 2. Téléphone portable
- 3. Téléviseur
- 4. Ne dispose pas
- 5. Autres

Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

57. Si "Autres", précisez

58. Si "Radio" ou "Téléphone portable", parvenez-vous à bien capter les ondes des radios du Sénégal ?

- 1. Oui
- 2. Non

59. Quelle (s) est (sont) votre (vos) source (s) de ravitaillement en eau pour la boisson ?

- 1. Forage
- 2. Puits modernes
- 3. Puits traditionnels
- 4. Autre

Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

60. Si "Autre", précisez

61. Quel type de médecine faites-vous plus recours ?

- 1. Moderne
- 2. Traditionnelle
- 3. Automédication

62. Si "Médecine traditionnelle", pourquoi ?

63. Si "Médecine moderne", où faites-vous vos achats de médicaments ?

- 1. Ziguinchor
- 2. Oussouye
- 3. Cap-Skiring
- 4. Ailleurs

Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

64. Si "Ailleurs", précisez

65. Avez-vous une fois été évacué (e) ou quelqu'un, dans la famille, a une fois été évacué (e) hors de la commune pour des raisons de santé ?

- 1. Oui
- 2. Non

66. Si "Oui", avec quel moyen de transport ?

67. Disposez-vous d'un téléphone portable ?

- 1. Oui
- 2. Non

68. Si "Oui", rencontrez-vous des problèmes de réception du réseau téléphonique ?

- 1. Oui
- 2. Non

69. L'opérateur téléphonique de quel pays êtes-vous abonné (e) ?

- 1. Sénégal
- 2. Guinée-Bissau
- 3. Abonné (e) sur les deux pays

70. Quel (s) est (sont) le (s) nom (s) de votre (vos) opérateur (s) téléphonique (s) abonné (s) ?

- 1. Orange (Sénégal)
- 2. Free
- 3. Expresso
- 4. Orange (Guinée-Bissau)
- 5. MTN
- 6. Autre

Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

71. Si "autre", précisez

72. Où transformez-vous vos produits agricoles en cas de panne des décortiqueuses ou moulins qui se trouvent dans votre village ?

- 1. Au village voisin (dans la commune)
- 2. Guinée-Bissau
- 3. Oussouye
- 4. Ailleurs

Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

73. Si "Ailleurs", précisez

V- Stratégies développées par rapport à l'enclavement de la commune de Santhiaba Manjaque

74. Avez-vous développé des stratégies ou participez-vous à leur mise en place pour atténuer les difficultés liées à la mobilité ?

- 1. Oui 2. Non

75. Si "Non", pourquoi ?

76. Si "Oui", la (les) quelle (s) ?

- 1. Réhabilitation des digues de circulation
- 2. Entretien des ponts traditionnels
- 3. Remblayage
- 4. Autre (s)

Vous pouvez cocher plusieurs cases.

77. Si "Autre", précisez

78. Comment sont les résultats des stratégies développées pour atténuer les problèmes liés à la mobilité ?

- 1. Suffisants 2. Moyens
- 3. Insuffisants 4. Ne sait pas

79. Si "Moyens" ou "Insuffisants", quelles en sont les limites ?

ANNEXE 3 : Guide d'entretien

GUIDE D'ENTRETIEN ADRESSÉ AUX CHEFS DE VILLAGES DE LA COMMUNE DE SANTHIABA MANJAQUE

- I- Causes de l'enclavement de la commune de Santhiaba Manjaque
.....
- II- Impacts de l'enclavement sur la mobilité et le développement de la commune
.....
- III- Stratégies d'adaptation et leurs limites
.....

GUIDE D'ENTRETIEN ADRESSÉ AUX CHEFS D'ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES

- I- Fonctionnement du secteur de l'éducation
.....
- II- Difficultés dans le secteur de l'éducation
.....

GUIDE D'ENTRETIEN ADRESSÉ AUX PRÉSIDENTES DES GPF

- I- Organisation et fonctionnement des activités
.....
- II- Contraintes au dynamisme des activités
.....

GUIDE D'ENTRETIEN ADRESSÉ AUX PRÉSIDENTS D'ASC

- I- Stratégies développées
.....
- II- Limites des stratégies d'adaptation
.....

GUIDE D'ENTRETIEN ADRESSÉ AU DIRECTEUR DU CNAMS

- I- Situation sécuritaire de la commune de Santhiaba Manjaque
.....
- II- Obstacles à l'opération de déminage dans la commune de Santhiaba Manjaque
.....

GUIDE D'ENTRETIEN ADRESSÉ AUX AGENTS DE SANTÉ

- I- Fonctionnement du secteur de la santé
.....

II- Difficultés dans le secteur de la santé

.....

GUIDE D'ENTRETIEN ADRESSÉ AUX COMMERÇANTS

I- Fonctionnement du commerce dans la commune de Santhiaba Manjaque

.....

II- Contraintes du commerce

.....

GUIDE D'ENTRETIEN ADRESSÉ AUX RESPONSABLES DE STRUCTURES ET OCB (SDDR, FADDO, SERVICE DE PÊCHE, SERVICE D'ÉLEVAGE)

I- Organisation des secteurs d'activités

.....

II- Contraintes des secteurs d'activités de la commune de Santhiaba Manjaque

.....

GUIDE D'ENTRETIEN ADRESSÉ AU MAIRE DE LA COMMUNE DE SANTHIABA MANJAQUE

I- Causes de l'enclavement de la commune de Santhiaba Manjaque

.....

II- Impacts de l'enclavement sur la mobilité et le développement de la commune

.....

III- Stratégies d'adaptation et leurs limites

.....

GUIDE D'ENTRETIEN ADRESSÉ AU MAIRE DE LA COMMUNE D'OUKOUT ET LES CHEFS DE VILLAGES DE SIGANAR ET DE DIAKÈNE DIOLA

I- Causes du blocage de la réalisation de la piste prévue dans la commune de
Santhiaba Manjaque

.....

II- Perception sur la réalisation de la piste dans la commune d'Oukout

.....

III- Perception sur le manque de réseau téléphonique à Essaout

.....

GUIDE D'ENTRETIEN ADRESSÉ AUX CHEFS DES BASES DE DETACHEMENT DU MFDC

- I- Situation sécuritaire de la commune de Santhiaba Manjaque
.....
- II- Perception sur l'enclavement de la commune de Santhiaba Manjaque
.....

GUIDE D'ENTRETIEN ADRESSÉ A L'INSPECTEUR DU SRTRZ ET AUX PIROGUIERS MOTORISÉS

- I- Organisation du transport dans la commune de Santhiaba Manjaque
.....
- II- Difficultés dans le transport
.....

GUIDE D'ENTRETIEN ADRESSÉ AU COMMANDANT DES EAUX ET FORÊTS D'OUSSOUYE

- I- Situation actuelle du PNBC
.....
- II- Perspectives d'ouverture
.....

GUIDE D'ENTRETIEN ADRESSÉ AUX CHEFS DES CANTONNEMENTS MILITAIRES

- I- Situation sécuritaire de la commune de Santhiaba Manjaque
.....
- II- Difficultés de mobilité et stratégies d'adaptation
.....

GUIDE D'ENTRETIEN ADRESSÉ AUX ARTISANS DE LA COMMUNE

- I- Organisation des artisans de la commune de Santhiaba Manjaque
.....
- II- Contraintes des secteurs d'activités
.....

ANNEXE 4 : Focus group

FOCUS GROUP AUX PERSONNES RESSOURCES

- I- Stratégies d'adaptation par rapport à l'enclavement de la commune de Santhiaba Manjaque
.....

II- Limites des stratégies développées

.....

FOCUS GROUP AUX ENSEIGNANTS

I- Fonctionnement des enseignements

.....

II- Contraintes du secteur de l'éducation

.....

TABLE DES ILLUSTRATIONS

LISTE DES CARTES

Carte 1 : Localisation de la commune de Santhiaba Manjaque	24
Carte 2 : Structures scolaires de la commune de Santhiaba Manjaque.....	28
Carte 3 : Structures sanitaires de la commune de Santhiaba Manjaque	30
Carte 4 : L'hydraulique et les télécommunications de la commune de Santhiaba Manjaque	32
Carte 5 : Situation sécuritaire dans la commune de Santhiaba Manjaque	51
Carte 6 : Trajectoire de la piste bloquée	57
Carte 7 : Réseau hydrographique de la commune de Santhiaba Manjaque	59
Carte 8 : Occupation du sol de la commune de Santhiaba Manjaque.....	61

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Chefs de ménages interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque, disposant d'un téléphone portable.....	31
Figure 2 : Évolution des types de constructions dans la commune de Santhiaba Manjaque ..	36
Figure 3 : Évolution des matériaux de couverture de maisons dans la commune de Santhiaba Manjaque selon les chefs de ménages interrogés.....	37
Figure 4 : Procuration de tôles par les chefs de ménages interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque	38
Figure 5 : Dotation de tôles aux chefs de ménages interrogés par les partenaires dans la commune de Santhiaba Manjaque.....	39
Figure 6 : Composition ethnique de la commune de Santhiaba Manjaque.....	40
Figure 7 : Structure par âge et par sexe des chefs de ménages interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque	40
Figure 8 : Causes de l'enclavement de la commune de Santhiaba Manjaque selon les chefs de ménages interrogés.....	43
Figure 9 : Lieux de refuge des chefs de ménages interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque durant le conflit casamançais	46
Figure 10 : Périodes de retour des chefs de ménages interrogés, des zones de refuge vers la commune de Santhiaba Manjaque.....	47
Figure 11 : Raisons de retour vers les villages de la commune de Santhiaba Manjaque selon les chefs de ménages interrogés	48
Figure 12 : Raisons de blocage du projet de réalisation de la piste dans la commune de Santhiaba Manjaque, selon les chefs de ménages interrogés	53

Figure 13 : Moyens de transport disposés par les chefs de ménages interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque	65
Figure 14 : Moyens de transport utilisés par les chefs de ménages interrogés lors des déplacements au niveau interne de la commune de Santhiaba Manjaque.....	71
Figure 15 : Motifs des déplacements au niveau interne selon les chefs de ménages interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque	71
Figure 16 : Fréquence des déplacements au niveau interne selon les chefs de ménages interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque	73
Figure 17 : Appréciations de l'accès à destination des déplacements effectués au niveau interne selon les chefs de ménages interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque	73
Figure 18 : Motifs des déplacements effectués vers l'extérieur de la commune de Santhiaba Manjaque selon les chefs de ménages interrogés	75
Figure 19 : Principales destinations des déplacements effectués vers l'extérieur de la commune de Santhiaba Manjaque selon les chefs de ménages interrogés	77
Figure 20 : Moyens de transport utilisés par les chefs de ménages interrogés lors des déplacements vers l'extérieur de la commune de Santhiaba Manjaque.....	78
Figure 21 : Fréquence des déplacements effectués vers l'extérieur de la commune de Santhiaba Manjaque selon les chefs de ménages interrogés	79
Figure 22 : Appréciations de l'accès à destination des déplacements effectués au niveau externe selon les chefs de ménages interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque	79
Figure 23 : Appréciations des conditions de déplacements selon les chefs de ménages interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque	80
Figure 24 : Difficultés des déplacements en fonction des saisons selon les chefs de ménages interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque	80
Figure 25 : Difficultés des déplacements en fonction des voies de communication selon les chefs de ménages interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque	81
Figure 26 : Sources d'éclairage des chefs de ménages interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque.....	87
Figure 27 : Chefs de ménages ayant une fois été évacués vers l'extérieur de la commune pour des raisons de santé	90
Figure 28 : Moyens utilisés lors des évacuations sanitaires vers l'extérieur de la commune de Santhiaba Manjaque par les chefs de ménages interrogés	90

Figure 29 : Lieux d'achats des médicaments par les chefs de ménages interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque.....	92
Figure 30 : Médecine recourue par les chefs de ménages interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque	92
Figure 31 : Source de ravitaillement en eau des chefs de ménages interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque	94
Figure 32 : Problème de réception du réseau téléphonique rencontré par les chefs de ménages interrogés disposant d'un téléphone portable dans la commune de Santhiaba Manjaque	99
Figure 33 : Différentes sources d'informations des chefs de ménages interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque.....	100
Figure 34 : Chefs de ménages confrontés au problème de réception des ondes des radios communautaires du Sénégal, interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque	101
Figure 35 : Les activités socio-économiques dans la commune de Santhiaba Manjaque.....	101
Figure 36 : Lieux de transformation des produits agricoles des femmes interrogées dans la commune de Santhiaba Manjaque.....	113
Figure 37 : Chefs de ménages ayant participé ou ayant développé des stratégies sur les voies terrestres dans la commune de Santhiaba Manjaque.....	121
Figure 38 : Différentes stratégies développées sur les voies terrestres par les chefs de ménages interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque	121
Figure 39 : Perception des stratégies développées par les chefs de ménages interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque.....	125

LISTE DES PHOTOS

Photo 1 : Boulangerie traditionnelle pour la production du pain à Youtou	33
Photo 2 : Décortiqueuse de riz de Kahème	34
Photo 3 : Maison en banco à Effoc.....	35
Photo 4 : Maison à étage en dur dans le village d'Essaout	35
Photo 5 : Distribution de tôles par le CICR à Effoc pour encourager le retour des populations déplacées à cause du conflit en Casamance	38
Photo 6 : Mine anti-char déterrée par de jeunes cultivateurs à Djirack	49
Photo 7 : Piste réhabilitée par la KFW sur l'axe Diakène Diola-Diakène Ouoloff	52
Photo 8 : Pont traditionnel du village de Sigamar	54
Photo 9 : État de la piste d'Essaout pendant l'hivernage	64
Photo 10 : Moto "diarama" stationnée dans une concession à Youtou	66

Photo 11 : Embarquement de passagers à bord de la pirogue à moteur à Effoc	67
Photo 12 : Brouette chargée d'un sac de riz à Youtou (A) et des bidons d'eau à Effoc (B)	68
Photo 13 : Traversée du marigot de Youtou par des habitants, en direction de Kaguitte, à l'aide de la pirogue à rame	69
Photo 14 : Ruissellement d'eaux pluviales sur la route départementale 14.2.00 à Youtou	82
Photo 15 : Vélo supporté par un voyageur sur l'axe Youtou-Kaguitte	83
Photo 16 : Exposition des passagers au soleil au niveau du débarcadère d'Effoc (Source : Coly, février 2020).....	84
Photo 17 : Rechargement de téléphones portables à l'aide d'un mini panneau solaire à Kahème	88
Photo 18 : Évacuation d'une malade devant la case de santé d'Effoc	89
Photo 19 : Regroupement d'enfants autour d'un puits à la recherche d'eau.....	93
Photo 20 : Borne fontaine à Youtou	93
Photo 21 : Puits traditionnels à Youtou	95
Photo 22 : Abri provisoire à l'école élémentaire de Kahème (A) et celle de Youtou (B)	96
Photo 23 : Bloc informatique non fonctionnel à Effoc	97
Photo 24 : Absence de clôture au CEM d'Effoc	97
Photo 25 : Tambours en bois à Effoc	98
Photo 26 : Culture sur billon dans les rizières d'Effoc à l'aide du " <i>Kajandu</i> "	102
Photo 27 : Manguiers (<i>Mangifera indica</i>) abattus pour la production du charbon de bois à Youtou.....	104
Photo 28 : Artisan de « <i>Kajandu</i> » (A) et tisserand de paniers (B) à Effoc	105
Photo 29 : Abreuvoir du bétail non fonctionnel à Youtou	106
Photo 30 : Pirogue de pêche artisanale à Youtou	107
Photo 31 : Point de vente de divers articles à Essaout	109
Photo 32 : Marchandise exposée au soleil (A) et évacuation de sacs de riz à l'aide de la péniche (B).....	110
Photo 33 : Seul puits assurant l'approvisionnement en eau dans le bloc maraîcher d'Effoc .	110
Photo 34 : Semis d'oignons dans le bloc maraîcher d'Effoc.....	111
Photo 35 : Décortiqueuse de riz en panne et abandonnée à Youtou	112
Photo 36 : File d'attente devant la décortiqueuse de riz d'Effoc.....	114
Photo 37 : Pirogue du village de Youtou	118
Photo 38 : Pirogue du CEM de Youtou.....	119

Photo 39 : Péniche de la case de santé d'Effoc.....	120
Photo 40 : Pont traditionnel sur l'axe Effoc-Siganar	123
Photo 41 : Travaux de réhabilitation de la digue de désenclavement sur l'axe Effoc-Émaye (A) et digue réhabilitée sur l'axe Youtou-Kaguitte (B).....	124
Photo 42 : Remblayage effectué sur la route départementale 14.2.00 à Youtou (A) et sur un sentier sur l'axe Effoc-Émaye (B)	124
Photo 43 : Pirogue non fonctionnelle au débarcadère d'Effoc	126
Photo 44 : Pont traditionnel en état de fissuration.....	127
Photo 45 : Difficultés de déplacement d'un habitant à cause de l'état bourbeuse de la digue de désenclavement sur l'axe Effoc-Siganar.....	128
Photo 46 : Digue de désenclavement submergée par la crue sur l'axe Effoc-Siganar.....	129
Photo 47 : Route départementale 14.2.00 dégradée par les eaux de ruissellement à Effoc (A) et à Youtou (B).....	129

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Échantillonnage des ménages interrogés dans la commune de Santhiaba Manjaque	15
Tableau 2 : Déroulement et évolution du conflit en Casamance dans la commune de Santhiaba Manjaque.....	45

TABLE DES MATIÈRES

DÉDICACE.....	i
REMERCIEMENTS	ii
SOMMAIRE	iii
LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS	iv
RÉSUMÉ.....	vi
ABSTRACT.....	vii
INTRODUCTION GÉNÉRALE	1
I. PROBLÉMATIQUE	3
1.1- Contexte	3
1.2- Justification	6

1.3- Questions de recherche	7
1.4- Objectifs de recherche.....	8
1.5- Hypothèses de recherche.....	8
II- ANALYSE CONCEPTUELLE	8
III- MÉTHODOLOGIE DE RECHERCHE	11
3.1- La revue documentaire.....	11
3.2- La collecte de données	12
3.2.1- Les données quantitatives.....	12
3.2.1.1- Les données démographiques	13
3.2.1.2- Les enquêtes de terrain	13
3.2.1.3- Méthode d'échantillonnage	14
3.2.2- Les données qualitatives.....	15
3.2.2.1-Le guide d'entretien.....	15
3.2.2.2- Le focus group	17
3.2.2.3- Les données cartographiques	17
3.2.2.4- Les données photographiques.....	17
3.3- Le traitement et l'analyse des données obtenues	17
3.3.1- Les données quantitatives.....	17
3.3.2- Les données qualitatives.....	18
3.3.2.1- Le guide d'entretien et le focus group	18
3.3.2.2- Les données cartographiques	18
3.4- État de l'art.....	18
PREMIÈRE PARTIE : PRÉSENTATION DU CADRE D'ÉTUDE ET CAUSES DE	
L'ENCLAVEMENT DE LA COMMUNE DE SANTHIABA MANJAQUE.....	22
CHAPITRE I : PRÉSENTATION DU CADRE D'ÉTUDE.....	23
I.1- SITUATION GÉOGRAPHIQUE ET CADRE BIOPHYSIQUE	23
I.1.1- Situation géographique	23

I.1.2- Le cadre biophysique.....	25
I.1.2.1- Le climat	25
I.1.2.2- Le relief et les sols	25
I.1.2.3- La végétation.....	25
I.1.2.4- L’hydrographie	26
I.2- LES INFRASTRUCTURES DE BASE ET L’HABITAT	26
I.2.1- Les infrastructures de base	26
I.2.1.1- Les infrastructures socio-éducatives	26
I.2.1.2- Les infrastructures sanitaires.....	29
I.2.1.3- L’hydraulique et les télécommunications	31
I.2.1.4- Les infrastructures socio-économiques.....	33
I.2.2- Le type d’habitat dans la commune de Santhiaba Manjaque	34
I.2.2.1- Évolution de l’habitat dans la commune de Santhiaba Manjaque	34
I.2.2.2- Évolution des matériaux de couverture des maisons dans la commune de Santhiaba Manjaque	36
I.3- PRÉSENTATION HUMAINE	39
I.3.1- Les ethnies	39
I.3.2- Structure par âge et par sexe.....	40
I.3.3- Mouvements migratoires	41
Conclusion partielle du premier chapitre.....	42
CHAPITRE II : CAUSES DE L’ENCLAVEMENT DE LA COMMUNE DE SANTHIABA MANJAQUE	43
II.1- LE CONFLIT EN CASAMANCE : UN FACTEUR DE L’ENCLAVEMENT DE LA COMMUNE DE SANTHIABA MANJAQUE	43
II.1.1- Analyse et évolution du conflit en Casamance dans la commune de Santhiaba Manjaque.....	43
II.1.2- Impacts du conflit en Casamance sur l’organisation sociale.....	45

II.1.3.1- Influence du Mouvement des Forces Démocratiques de la Casamance (MFDC)	48
II.1.3.2- Un projet de réalisation d'une piste bloqué	52
II.1.3.2.1- L'action de la coopération allemande	52
II.1.3.2.2- Les raisons du blocage du projet.....	53
II.1.3.2.2.1- Les raisons du blocage du projet selon les habitants du village de Siganar.....	53
II.1.3.2.2.2- Les raisons du blocage du projet selon le Mouvement des Forces Démocratiques de la Casamance (MFDC).....	54
II.1.3.2.2.3- Les raisons du blocage du projet selon les habitants de la commune de Santhiaba Manjaque	55
II.2- LA POSITION GÉOGRAPHIQUE DE LA COMMUNE DE SANTHIABA MANJAQUE.....	58
II.2.1- La circonscription administrative.....	58
II.2.2- Un milieu physique contraignant	60
Conclusion partielle du deuxième chapitre.....	62
Conclusion de la première partie	62
DEUXIÈME PARTIE : IMPACTS DE L'ENCLAVEMENT SUR LA MOBILITÉ ET LE DÉVELOPPEMENT DE LA COMMUNE DE SANTHIABA MANJAQUE.....	63
CHAPITRE III : IMPACTS DE L'ENCLAVEMENT SUR LA MOBILITÉ DANS LA COMMUNE DE SANTHIABA MANJAQUE.....	64
III.1- Analyse des infrastructures de transport dans la commune de Santhiaba Manjaque	64
III.2- Les moyens de déplacements existants dans la commune de Santhiaba Manjaque	65
III.2.1- Les moyens de transport motorisés	65
III.2.2- Les moyens de transport non motorisés	67
III.3- Les caractéristiques de la mobilité.....	69
III.3.1- Les déplacements	69

III.3.2- Les destinations	70
III.3.2.1- Au niveau interne.....	70
III.3.2.2- Au niveau externe	74
III.4- Les difficultés des déplacements	80
III.4.1- Les difficultés des déplacements sur les voies terrestres	81
III.4.2- Les difficultés des déplacements sur les voies fluviales	84
Conclusion partielle du troisième chapitre	85
CHAPITRE IV : IMPACTS DE L'ENCLAVEMENT SUR LE DÉVELOPPEMENT DANS LA COMMUNE DE SANTHIABA MANJAQUE	86
IV.1- Sur le plan social.....	86
IV.1.1- L'électricité	86
IV.1.2- La santé	88
IV.1.3- L'accès à l'eau potable.....	93
IV.1.4- L'éducation	95
IV.1.5- Les communications	98
IV.2- Sur le plan économique	101
IV.2.1- L'agriculture.....	102
IV.2.2- L'artisanat	104
IV.2.3- L'élevage.....	105
IV.2.4- La pêche	107
IV.2.5- Le commerce.....	108
IV.2.6- La promotion féminine.....	110
IV.2.7- Les acteurs au développement	114
Conclusion partielle du quatrième chapitre	115
Conclusion de la deuxième partie	115
TROISIÈME PARTIE : STRATÉGIES D'ADAPTATION PAR RAPPORT À L'ENCLAVEMENT DE LA COMMUNE DE SANTHIABA MANJAQUE.....	116

CHAPITRE V : DIFFÉRENTES STRATÉGIES DÉVELOPPÉES PAR RAPPORT À L'ENCLAVEMENT DE LA COMMUNE DE SANTHIABA MANJAQUE	117
V.1- Stratégies développées sur les voies fluviales.....	117
V.1.1- Mise en place des pirogues pour le transport en commun	117
V.1.2- Mise en place d'une pirogue et des péniches dans les structures sociales de base	119
V.2- Stratégies développées sur les voies terrestres.....	120
V.2.1- L'entretien des ponts traditionnels	121
V.2.2- La réhabilitation des digues de désenclavement	123
V.2.3- Le remblayage des voies de circulation	124
Conclusion partielle du cinquième chapitre.....	124
CHAPITRE VI : LIMITES DES STRATÉGIES D'ADAPTATION PAR RAPPORT À L'ENCLAVEMENT DE LA COMMUNE DE SANTHIABA MANJAQUE	125
VI.2- Limites des stratégies développées sur les voies fluviales	125
VI.3- Limites des stratégies développées sur les voies terrestres	127
VI.3.1- L'entretien des ponts traditionnels.....	127
VI.3.2- La réhabilitation des digues de désenclavement.....	128
VI.3.3- Le remblayage des voies de circulation	129
Conclusion partielle du sixième chapitre	130
Conclusion de la troisième partie.....	130
CONCLUSION GÉNÉRALE	131
BIBLIOGRAPHIE	134
ANNEXES	I
TABLE DES ILLUSTRATIONS	XII