



REVUE DES ETUDES MULTIDISCIPLINAIRES EN SCIENCES ECONOMIQUES ET SOCIALES

Numéro 7

Janvier – Juin 2018

**ENCLAVEMENT ET CONTRAINTES AU DÉVELOPPEMENT DES
TRANSPORTS AU SENEGAL : CAS DE LA VILLE DE ZIGUINCHOR**

**LANDLOCKED AND CONSTRAINTS TO THE DEVELOPMENT OF
TRANSPORT IN SENEGAL: CASE OF THE ZIGUINCHOR'S CITY**

Abdourahmane Mbade SÈNE

Enseignant-chercheur en aménagement du territoire

Département de Géographie - UFR des Sciences et Technologies

Université Assane Seck de Ziguinchor - BP: 523 Ziguinchor, Sénégal.

Email : asene@univ-zig.sn

Ibrahima KANE

Chercheur associé en géographie

Département de Géographie - UFR des Sciences et Technologies

Université Assane Seck de Ziguinchor - BP: 523 Ziguinchor, Sénégal.

Email : mbakhaned@yahoo.fr

Résumé

Les questions de désenclavement et d'inclusion territoriale par le développement des infrastructures de transport occupent une place centrale dans les problématiques de développement des pays, en particulier ceux d'Afrique subsaharienne. Notre article s'intéresse à ces questions en montrant les contraintes de l'enclavement de la ville de Ziguinchor au Sénégal sur les transports qui la desservent. La méthodologie repose sur des enquêtes réalisées sous forme de questionnaires, d'entretiens et d'observations. Les perspectives proposées pour le désenclavement de la ville suggèrent une réforme des politiques de transport de la région pour améliorer l'offre des transports terrestres et un développement des transports fluvio-maritimes.

Mots clés : Enclavement, transport terrestre, transport fluvio-maritime, infrastructures, Sénégal.

Abstract

Territorial inclusion issues through the development of transport infrastructure have a important role on the development issues of countries, particularly those in Sub-Saharan Africa. Our article focuses on these issues. It shows the landlocked constraints of the Ziguinchor city in Senegal on the transport. The methodology is based on investigations executed by questionnaires, interviews and observations. The perspectives to lift the landlock of the city are based on a reform of the transport policies of the region to improve the supply of land transport and a development of river-sea transport.

Key words: landlocked, land transport, river-sea transport, infrastructures, Senegal.

INTRODUCTION

La problématique du désenclavement et de l'inclusion territoriale par un développement des infrastructures de transport occupe aujourd'hui une place centrale dans les questions de développement des pays, en particulier ceux d'Afrique subsaharienne. La Commission Économique pour l'Afrique et *al.* (2016) considère ainsi que l'atteinte de l'objectif 1 des OMD (éliminer l'extrême pauvreté et la faim) du continent passe par un développement des infrastructures de transport. Ces dernières peuvent contribuer au développement durable en donnant accès à des opportunités pour les citoyens et les entreprises. Selon Harding, Palsson et Raballand (2007), les infrastructures de transport constituent la voix d'accès aux nouveaux marchés et aux nouvelles opportunités et permettent d'intégrer les petites et moyennes entreprises (PME) dans la chaîne logistique internationale, encourageant ainsi une croissance économique impulsée par les exportations, condition essentielle à la réduction de la pauvreté à grande échelle. D'autres auteurs démontrent également qu'il n'y a pas de développement possible sans organisation des transports (Offner, 1993 ; Frenay, 1996).

Les problèmes de desserte par les transports sont une dimension majeure de l'enclavement pour un territoire donné. L'essentiel des études sur l'enclavement le place au cœur des problèmes d'accessibilité (Debie, 2001 ; Debie et al, 2003). Les transports sont souvent présentés comme la clef pour se connecter au reste du monde, pour sortir de l'enclavement. Ils offrent de grandes possibilités de mobilité, d'échange et de développement économique et social (Jaglin et Steck, 2008 ; Arvis et al, 2007).

Au Sénégal, la ville de Ziguinchor connaît un enclavement de part sa position géographique. Cet enclavement se traduit par des problèmes de sa desserte par les transports, notamment terrestres à partir des autres régions du pays, surtout Dakar, la capitale nationale. Ces problèmes de desserte ont des conséquences à la fois économiques, sociales et politiques. La ville est aussi la capitale de l'une des régions les plus pauvres et la seule politiquement instable du Sénégal (Sène et Codjia, 2016). Pourtant, les autorités sénégalaises déroulent des stratégies de désenclavement. Malheureusement les résultats semblent décevants.

L'analyse des contraintes des transports pour la desserte de la ville de Ziguinchor présente alors un grand intérêt même si la ville n'a pas fait l'objet de productions scientifiques sous cet aspect. Toutefois, les problèmes de desserte par les transports de sa région sont au centre d'un débat national et régional. Ils font l'objet de séminaires et de conseils régionaux de développement. Seulement les publications scientifiques sont rares. Des chercheurs comme

Dieng (2008) les ont abordés de façon secondaire. Son étude a plus porté sur les télécommunications. Notre papier a pour objectif général de déterminer les impacts de l'enclavement de la ville de Ziguinchor sur les transports routiers qui la desservent. Les objectifs spécifiques consistent à caractériser l'enclavement de Ziguinchor, d'analyser les contraintes de sa desserte par les transports routiers et de proposer des perspectives pour son désenclavement. L'hypothèse principale à vérifier est que l'enclavement de la ville de Ziguinchor est une contrainte significative au développement des transports routiers qui desservent la ville tant sur le plan des infrastructures que sur celui des politiques de régulation.

1. Cadre méthodologique et caractérisation de l'enclavement

1.1. Méthodologie

Cette recherche s'inscrit dans le cadre d'une approche monographique. Les données sont recueillies à l'aide d'une recherche documentaire et des enquêtes sous forme d'entretiens, de questionnaires et d'observation.

La recherche documentaire a consisté à consulter des documents afférents à notre thème de recherche. La masse d'informations capitalisée a permis de mieux nous imprégner de la question et d'orienter la recherche. Nous avons aussi eu recours aux données quantitatives de ces documents et des structures comme la Direction régionale des transports terrestres, l'Agence Nationale de la Statistique et de la Démographique, etc.

Les enquêtes sont réalisées sous forme de questionnaires, d'entretiens et d'observations pendant la période de septembre à novembre 2015. Les observations sont très utiles pour comprendre certains aspects des contraintes du transport routier. Dans ce secteur informel, des raisons fiscales et superstitieuses poussent les acteurs à faire preuve de réticence aux enquêtes, notamment quantitatives. Des voyages ont alors été nécessaires pour observer directement et mieux comprendre certaines contraintes. Les observations permettent de se rendre compte de visu des pratiques en vigueur dans le secteur.

Les enquêtes qualitatives sont généralement des entretiens individualisés avec les acteurs du transport, notamment routier. A la gare routière de Ziguinchor, nous avons consulté le Président et le Secrétaire général du bureau, puis un membre du bureau de la gare routière de Dakar. Des intermédiaires ou « *coxeurs* » ont aussi été rencontrés au niveau des gares routières de Dakar, Bignona, Kolda, Diaobé et Cap Skirring au Sénégal, Bissau en Guinée-Bissau et Sélédi-Jiboro en Gambie, Concernant les syndicats, nous avons rencontré le

Président du Regroupement des Chauffeurs et Transporteurs de Ziguinchor (secteur poids lourds) et le Secrétaire général de la section régionale du Syndicat des Transports Routiers et Collaborateurs. Nous avons également eu des entretiens avec le Secrétaire administratif de l'Union des Professionnels du Transport/Ziguinchor et le Secrétaire général de la section régionale de la Confédération Nationale des Travailleurs du Sénégal/ Forces du Changement. Des transporteurs, chauffeurs et usagers (commerçants et voyageurs) ont été consultés. Le Secrétaire général de la Chambre de Commerce, d'Industrie et d'Agriculture de Ziguinchor a également été un de nos interlocuteurs.

Les questions ont porté sur les acteurs du transport routier, leurs perceptions du secteur, les caractéristiques des infrastructures routières desservant Ziguinchor, les différentes liaisons avec Ziguinchor, les temps de trajet, les flux de véhicules, les tarifs, notamment Dakar-Ziguinchor, les contraintes, les critères de formalisation des secteurs économiques, etc.

Les autorités administratives et politiques ont été aussi rencontrées. Ce sont les responsables de la Direction régionale des transports terrestres, de l'Agence Régionale de Développement, de l'Agence des Travaux et de Gestion des Routes et du Service régional de la planification. Ces entretiens ont porté sur le parc automobile, l'état des infrastructures, les programmes et politiques en vigueur ou en perspective.

Nous n'avons pas réellement procédé à des enquêtes quantitatives distinctes. Ce sont les entretiens formels ou informels qui, lorsque cela était possible, ont été des supports pour la production de données quantitatives. La méthode empirique de convenance a alors été choisie pour l'échantillonnage. Dans cette méthode, le choix dépend du jugement du chercheur qui forme son échantillon selon la population, le phénomène étudié et avec une logique qui lui est propre. Il n'existe pas alors de règle particulière. Enfin, le logiciel Arc GIS 10.1 a été mobilisé pour le traitement cartographique.

1.2. Ziguinchor, une ville géographiquement enclavée du Sénégal

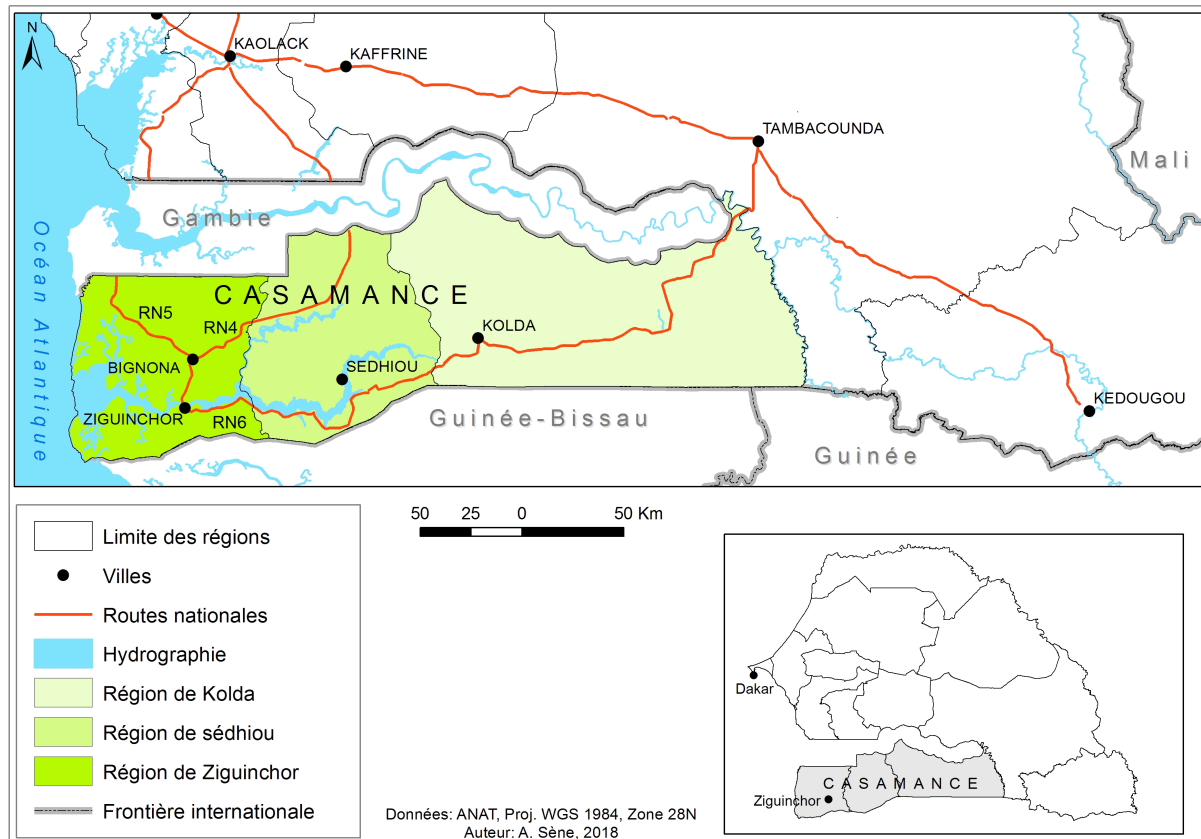
La ville de Ziguinchor, entre 12°33' de latitude Nord et 16°16' de longitude Ouest, est limitée au nord par le fleuve Casamance, à l'est et à l'ouest respectivement par les marigots de Boutoute et de Djibélor et au sud par la commune de Niaguis qui la ceinture. Elle est située au sud-ouest du Sénégal sur la rive gauche du fleuve Casamance, à 65 Km environ de son embouchure sur l'océan Atlantique. Elle couvre aujourd'hui une superficie de 4450 ha et est ainsi localisée dans un environnement naturel globalement amphibie.

Ziguinchor est le chef-lieu d'une région coincée entre trois frontières internationales : une maritime et deux terrestres. En effet, la région de Ziguinchor est limitée au sud par la Guinée-Bissau, à l'ouest par l'océan Atlantique sur 86 Km de côtes, et coupée du nord du Sénégal par la Gambie, enclave territoriale de 320 Km de long et 20 à 50 Km de large. La ville de Ziguinchor est ainsi à 15 Km de la frontière bissau-guinéenne et environ 96 Km de la frontière gambienne. Elle est respectivement à 142 Km et 153 Km des capitales ouest-africaines que sont Bissau et Banjul. Elle s'ouvre en même temps sur la Casamance historique et la région de Tambacounda, en direction du Mali.

La ville de Ziguinchor, avec seulement 30 000 habitants en 1960 est passée à 205 294 habitants en 2013 (ANSD, 2013). Passée de capitale régionale de la Casamance à la capitale régionale de Ziguinchor le 1er juillet 1984, la ville de Ziguinchor est la plus grande ville du Sud du Sénégal et de la Casamance. Il est à 454 Km au minimum de Dakar son principal pôle, la capitale du Sénégal (Fig. 1).

Finalement, la ville de Ziguinchor dispose d'un site très contraignant pour l'accessibilité, les infrastructures de communication terrestres et la mobilité. De même, sa situation constitue une entrave à son intégration au nord du Sénégal et à son accessibilité à partir de Dakar, son principal pôle. Elle est ainsi enclavée et se trouve dans une situation périphérique par rapport aux pôles essentiels d'activités économiques du pays. Cet enclavement est bien décrit par Lombard (2005 : 4) lorsqu'il écrit : « *la Casamance, grenier du Sénégal, reste isolée du Sénégal central et septentrional alors qu'elle regorge de richesses intellectuelles, économiques et sociales. Ce scandale géographique s'est accru avec la catastrophe du bateau le Joola survenue en 2001* ».

Figure 1 : Carte de localisation de la ville de Ziguinchor



Source : A. Sène, 2018

1.3. Un monopole du transport routier

La ville de Ziguinchor n'a pas toujours connu la forte dépendance aux transports terrestres notée présentement. Autrefois, les transports fluviomaritimes étaient très présents dans sa desserte. Avec l'indépendance du Sénégal en 1960, des changements notoires commencent à s'opérer dans les transports qui desservent la ville. La forte dépendance aux transports terrestres s'installe progressivement. Aujourd'hui, comme partout au Sénégal, les transports terrestres routiers sont devenus prédominants à Ziguinchor (Mbodji et Becker, 1999). Seulement, ces transports présentent d'innombrables insuffisances les rendant inaptes à assurer convenablement la desserte de la ville à partir des autres régions du Sénégal situées hors de la Casamance, notamment Dakar, la capitale du pays.

Le Sénégal dispose de trois modes de transport : routier, aérien, fluvio-maritime et ferroviaire. Ses transports terrestres sont routiers et ferroviaires. Toutefois, la ville de Ziguinchor, à l'image de la région naturelle de Casamance, n'a jamais disposé de transport ferroviaire. La Casamance est la seule région naturelle du Sénégal dans cette situation. Pourtant, elle participait à la production arachidière qui justifiait l'usage du réseau ferroviaire, surtout à l'époque coloniale. Nos entretiens avec des autorités administratives révèlent que le chemin de fer, malgré tous les discours étatiques, n'est pas encore une piste sérieuse dans la réflexion pour le désenclavement de la ville de Ziguinchor et sa région. Dans tous les cas, les conditions naturelles sont ici très contraignantes pour la pose du réseau ferroviaire et globalement des réseaux de transport terrestre.

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

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

1.4. Un transport routier marqué par la dérégulation et l'informalité

Au Sénégal, l'organisation des transports terrestres a subi les effets des politiques d'ajustement structurel et sectoriel. Le secteur a basculé donc dans la libéralisation ouvrant la voie à une dérégulation caractérisée par différentes transformations : suppression des licences de transport routier par itinéraire dès 1985, libéralisation des importations de véhicules en 1986, arrêt de liaisons ferroviaires et démontage de voies ferrées, démultiplication des agréments professionnels de transport, autorisation des licences toutes directions sur l'ensemble des axes routiers, allègement d'obligations relatives à la profession comme les visites techniques, les amendes, etc. (Lombard, 2003).

Le transport routier souffre de son caractère informel. Beaucoup de ses acteurs ont un niveau d'étude faible et ignorent la législation. Cette situation favorise une certaine inorganisation et instabilité car les groupes ont tendance à imposer leurs intérêts comme la règle. L'Etat rencontre alors beaucoup de difficultés à maîtriser et à organiser ce secteur libéralisé, d'autant

plus que les nombreux syndicats s'y livrent une bataille de positionnement se manifestant parfois par des grèves.

Toutefois, nous devons préciser que des transporteurs de ce secteur ont réussi à intégrer le secteur formel. Cependant, ces grands transporteurs demeurent très minoritaires. La grande masse des petits transporteurs demeure dans l'informel. Par contre, les transports aériens et fluvio-maritimes sont aujourd'hui sous haute surveillance étatique. Ils sont presque totalement formels.

2. Impacts de l'enclavement de Ziguinchor sur son accès par transport routier

2.1. Des défis considérables pour la construction et l'entretien du réseau routier

La desserte routière de la ville de Ziguinchor en partance de Dakar se fait par le nord et l'est. Par le nord, l'axe Dakar-Farafenni-Ziguinchor est finalisé par la Route Nationale 4 (RN4) alors que l'axe Dakar-Banjul, prolongé par la Route Nationale 5 (RN5), rejoint à Bignona la RN4. Celle-ci est alors réellement le seul moyen d'entrer par le Nord dans la ville de Ziguinchor. Par l'est, on passe par la voie de contournement ou « corniche ». C'est l'axe Dakar-Tambacounda-Kolda-Ziguinchor, finalisé par la Route Nationale 6 (RN6).

L'entrée à Ziguinchor par voie routière peut aussi se faire par le sud même si les localités de départ ne sont pas Dakar. La RN4 permet de joindre Ziguinchor en partant de Mpack, à la frontière avec la Guinée-Bissau. Cette route traversant trois pays (Sénégal, Gambie, Guinée-Bissau) de la CEDEAO (Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest) est internationale. Quant à la Route Régionale 20 (RR20), elle relie Cap-Skiring à Ziguinchor en passant par Oussouye (Fig. 2).

Figure 2 : Carte des principaux axes routiers desservant Ziguinchor



Source: A. Sène, 2018

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

Plusieurs ouvrages d'art sont alors nécessaires pour la continuité du réseau routier desservant la ville de Ziguinchor particulièrement à l'échelle régionale (Photo 1). Le département de Ziguinchor est ainsi celui qui compte le plus grand nombre de ponts dans sa région, 15 sur 37 soit 41 % (Dieng, 2008). Toutes les voies d'entrée de Ziguinchor passent par des ponts : Tobor, Emile Badiane, Niaguis, Niambalang, etc., sans compter les autres ouvrages d'art comme les tunnels. La traversée de huit ponts est nécessaire pour joindre Cap Skirring à Ziguinchor.

Photo 1 : Des ponts sur les routes menant à la ville de Ziguinchor

Source : I. Kane, 2015

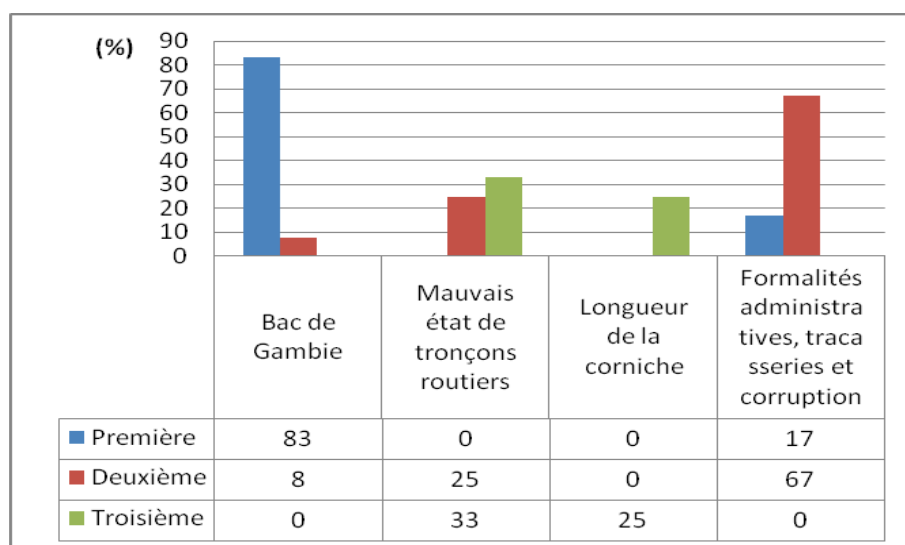
Les conditions naturelles exigent des routes de qualité supérieure, plus d'ouvrages d'art et des frais de réhabilitation et d'entretien théoriquement plus élevés. La construction, la réhabilitation et l'entretien du réseau routier desservant la ville de Ziguinchor, reviennent alors plus chers que partout ailleurs au Sénégal, d'autant plus que les matériaux utilisés proviennent presque exclusivement du Nord : Dakar et Thiès. Le montant total des besoins en infrastructures routières de la région de Ziguinchor sur la période 2011-2017 est estimé à 307,25 milliards F CFA. Les réhabilitations des ponts Emile Badiane et Katakalousse ont respectivement coûtées 13 et 2,33 milliards F CFA alors que le second pont de Ziguinchor devrait nécessiter 35 milliards F CFA (Ageroute, 2015). Le réseau routier desservant Ziguinchor était alors jusqu'à une date récente très défectueux. Toutefois, un important programme de réhabilitation du réseau routier sénégalais est en cours. L'axe Dakar-Tambacounda-Ziguinchor est presque entièrement réhabilité.

2.2. Corruption et lourdes formalités administratives renforcées par l'enclavement

Dans la desserte de Ziguinchor, le transport routier est celui qui connaît le plus de problèmes. Un jeu de corruption et des formalités enclavant s'y développent. Debie et Steck (2001) parlent de la corruption comme un grand producteur d'enclavement dans la mesure où elle est révélatrice d'un système où le jeu des acteurs multiplie la distance et rend la circulation,

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

Les difficultés des conducteurs à être à jour par rapport aux normes de transport, les poussent à privilégier le compromis avec l'agent étatique chargé du contrôle. Les chauffeurs enquêtés reconnaissent la corruption mais semblent s'y résigner. En réalité, ils semblent en faire une norme, voire la souhaiter. La probabilité est alors forte de trouver un interlocuteur intéressé du côté de l'agent étatique chargé du contrôle. Celui-ci, « mal rémunéré », peut profiter de sa position pour, impunément, accumuler des richesses. La circulation, particulièrement routière, est l'un des terrains les plus lucratifs pour cette entreprise. La multiplication des formalités administratives y couvre souvent des pratiques corruptives. Toutefois, la massification de ces pratiques rendent la circulation très contraignante et multiplient la distance. Ce système de discontinuités est alors producteur d'enclavement. 67 % des chauffeurs enquêtés placent les formalités administratives, les tracasseries et la corruption en deuxième position des contraintes. 17 % les placent même en première place d'autant plus qu'elles peuvent provoquer une majoration des dépenses et tarifs (Fig. 3).

Figure 3 : Place des contraintes de circulation routière sur les axes Ziguinchor-Dakar

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

Emprunter une route vers Ziguinchor, c'est alors passer une multitude de postes officiels et officieux. Sur l'axe Bissau-Ziguinchor, nos interlocuteurs de la gare routière de Ziguinchor ont recensé environ 12 postes officiels et deux ponts à péage en Guinée-Bissau. Les seuls paiements officiels portant sur ces derniers sont globalement de 1000 F CFA. Toutefois, des postes de paiements officieux existeraient tout au long du trajet.

Sur l'axe Dakar-Ziguinchor par la transgambienne, les 13 postes officiels recensés par les chauffeurs occasionnent globalement 1250 F CFA de dépenses pour les « taxi » et 2250 F CFA pour les minicars et bus en sus des tarifs du bac qui sont de 5 100 F pour les « taxis », 8 100 F pour les minicars et 12 100 F CFA pour les bus. Toutefois, il arriverait que des chauffeurs procèdent à des paiements officieux pour diligenter la traversée de la Gambie.

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

Au total, les formalités administratives et dépenses officielles pour traverser la Gambie peuvent atteindre, voire dépasser, 67 600 F CFA pour les véhicules de transport de

marchandises. Avec la corruption, elles pourraient être fortement majorées ou minorées. La principale contrainte est l'imprévisibilité des dépenses. En sus de ces dépenses existent des frais à payer au pont bascule pour la traversée par le bac des véhicules.

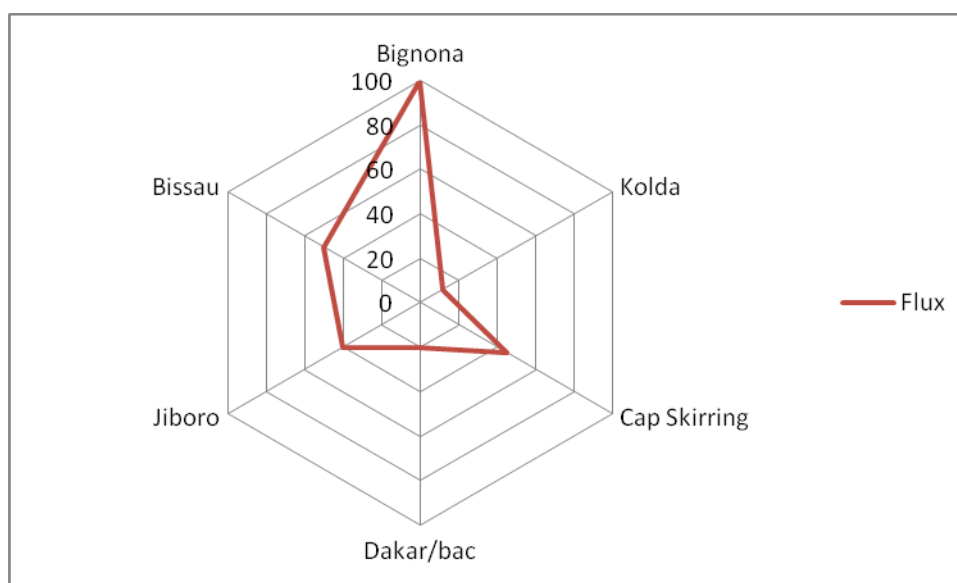
Sur l'axe Dakar-Ziguinchor par la corniche, la seule utilisée pendant la crise sénégalogambienne, les postes de contrôle auraient augmenté de façon exponentielle pendant cette période. Selon des chauffeurs, on pouvait compter jusqu'à 25 postes occasionnant des dépenses supplémentaires atteignant facilement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

2.3. Des flux de véhicules encore faibles

L'importance des contraintes dans les transports terrestres se traduit par des flux de véhicules encore faibles dans la desserte de Ziguinchor par les transports terrestres à partir de Dakar. Selon les responsables de la gare routière, plusieurs localités sont régulièrement desservies à partir de Ziguinchor : les régions de Ziguinchor, de Sédhiou et de Kolda, les villes de Tambacounda, Thiès, Mbour et Touba, les capitales nationales comme Dakar au Sénégal, Banjul en Gambie et Bissau en Guinée-Bissau, etc. Des localités comme Saint-Louis et Louga sont occasionnellement desservies lors des grands événements ou sur location.

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

Concernant la destination Dakar, le flux est relativement faible (Fig. 4). Deux éléments expliquent cette situation. Premièrement, le flux partant de Ziguinchor n'est pas autonome. Approvisionné par Dakar, il dépend des départs de cette ville et des difficultés rencontrées en cours de route, notamment en Gambie. Epuisés par le trajet, des chauffeurs préfèrent parfois desservir Bignona ou Kolda, le temps de se reposer.

Figure 4 : Flux moyen journalier de taxis partant de Ziguinchor

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

Deuxièmement, les contraintes de la Gambie font qu'au-delà d'une certaine heure, les « taxis » hésitent à sortir de Ziguinchor pour Dakar. Ils risquent de passer la nuit en Gambie car la rotation du bac de la Gambie s'arrête souvent vers 22 heures. Il devient alors très difficile, à partir de 14 heures, de trouver à Ziguinchor un « taxi » pour rejoindre Dakar alors que ceux-ci sont disponibles jusqu'à 18 heures pour Jiboro et 21 heures pour Bignona. Ces trajets, plus courts, ne souffrent pas des nombreuses formalités administratives de la transgambienne. 2 à 5 jours sont alors nécessaires pour un aller-retour sur l'axe Dakar-Ziguinchor alors que sur certaines destinations, on peut espérer réaliser un aller-retour voire plus par jour. La difficulté du trafic de Ziguinchor vers Dakar est également relevée par Lombard (2005 : 4) qui indique : « *les flux de la Casamance vers Dakar fonctionnent au ralenti, les conditions de circulation sur les routes casamançaises n'étant toujours pas complètement garanties et le passage de la Gambie et de la douane compliqué et aléatoire* ».

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

3. Perspectives de désenclavement et d'amélioration de la desserte de Ziguinchor

3.1. Des stratégies adaptatives pour le transport terrestre

Une synthèse des enquêtes auprès des différents acteurs, notamment les passagers et les chauffeurs montre que l'amélioration du système de transport routier pour la desserte de la ville de Ziguinchor passe par deux importants éléments : (1) une réforme de la politique de transport de la région ; (2) une révision des liens entre les différents acteurs intervenant dans le secteur y compris les professionnels et les usagers.

Les passagers suggèrent en général une meilleure implication de l'État dans la construction et l'amélioration des infrastructures de transport routier qui desservent la ville. À ce titre, l'État du Sénégal doit prendre les dispositions politiques nécessaires pour accompagner la CEDEAO à terminer dans les plus meilleurs délais la réalisation du pont de Farafenni dont les travaux ont déjà commencé. La réalisation de ce pont constitue une étape incontournable pour l'amélioration de leurs conditions de voyage et la fluidité du transport terrestre entre Ziguinchor et le reste du territoire national. Ils proposent également une amélioration de l'état des routes et une meilleure réglementation des contrôles policiers sur les axes routiers reliant Ziguinchor au reste du Sénégal. L'extension du réseau de bus « Sénégal Dem-Dikk » avec l'ouverture de la ligne Dakar-Ziguinchor-Dakar depuis avril 2017 constitue une avancée significative dans l'offre de transport de l'État pour désenclaver la ville de Ziguinchor. Toutefois, les tarifs appliqués (9000 FCFA par voyage) sont jugés coûteux par les populations même si elles saluent l'initiative politique.

Les transporteurs, qui sont des professionnels du secteur, sont les plus frappés par les tracasseries administratives de la traversée de la frontière gambienne. Ils proposent donc l'aménagement d'une voie de contournement de la Gambie plus courte que celle de la « corniche » qui passe actuellement par les villes de Kolda et de Tambacounda avant de rallier Dakar. Les transporteurs insistent également sur la nécessité de réguler les liens entre les différents acteurs concernés par le transport. Ils proposent notamment une sensibilisation des habitants des différentes localités longeant les axes routiers. Ces derniers doivent prendre les dispositions nécessaires pour organiser la cohabitation de leur bétail avec l'espace occupée par la route. Plusieurs accidents liés à la divagation des animaux domestiques sont en effet notés le long des axes routiers reliant Ziguinchor aux autres villes du Sénégal.

4.2. Nécessité de développement des transports fluvio-maritimes de la ville

Les enjeux des transports maritimes sont importants notamment pour les villes portuaires enclavées comme la ville de Ziguinchor. Selon Joncheray (2013), les espaces ne bénéficiant pas de ces systèmes de mise en valeur intégrés à l'économie mondiale sont restés enclavés et

à l'écart des dynamiques de développement. Aujourd'hui, le transport maritime est devenu le premier mode de transport de marchandises avec 90% du trafic mondial.

Pour réaliser des économies d'échelle, les compagnies maritimes ont investi dans le marché des transports maritimes en constante expansion. Ainsi, la croisière (transport maritime de passagers) et les porte-conteneurs contribuent de façon significative dans le désenclavement et le développement des territoires. Dehoorne (2011) stipule que la croisière est un secteur qui touche de plus en plus de régions du monde et connaît une augmentation fulgurante du nombre de passagers. D'après Furlanetto (2016), le nombre de passagers a donc augmenté de 200% grâce à un taux de remplissage des bateaux toujours très élevés et parfois même supérieur à 100%.

Il est aujourd'hui reconnu par un certain nombre de chercheurs que les transports maritimes restent incontournables dans le développement socio-économique mondial. Harding, Raballand et Palsson (2007) démontrent que les pays dont les économies dépendent des transports maritimes doivent impérativement adopter des stratégies en vue de promouvoir le transport maritime et l'efficacité des ports dans le but de renforcer leur croissance économique. Wang et Olivier (2003) stipulent que les villes portuaires dont le secteur des transports maritimes est développé sont plus attractives aux investissements directs à l'étranger (IDE) et constituent des pôles d'entrée et de sortie de capitaux et de technologies pour le développement économique orienté vers l'exportation.

En Afrique de l'Ouest, les transports maritimes et le secteur portuaire longtemps restés en marge des tendances mondiales présentent aujourd'hui d'importantes évolutions. Le développement du transport maritime et fluvial au plan régional contribue beaucoup à la lutte pour la réduction de la pauvreté et au désenclavement de la région.

La ville de Ziguinchor, dans le souci de régler le problème de son enclavement, a pourtant très tôt développé le secteur du transport maritime. Ainsi, la mise à disposition de trois navires par le COSAMA, concessionnaire de la liaison maritime Dakar-Ziguinchor entre dans le cadre de la politique de désenclavement et de développement de la Casamance en général et de la ville de Ziguinchor en particulier.

La ville de Ziguinchor dispose ainsi d'un port depuis 1937 (CCIAZ, 2010). D'ailleurs, la localité avait été choisie comme poste fortifié portugais à cause de sa position de carrefour sur les voies d'eau entre la Gambie et la ville de Cacheu en Guinée-Bissau. Cette situation explique pendant longtemps la faiblesse du réseau routier interne. Les échanges entre

Ziguinchor et la métropole se faisaient surtout par voie fluviomaritime (Trincaz, 1984). Le port entame alors sa modernisation dès 1955.

Seulement, d'innombrables contraintes empêchent aujourd'hui le transport fluviomaritime de jouer pleinement son rôle. Les infrastructures demeurent encore de taille modeste et les coûts de transport sont tellement chers qu'il connaît des problèmes de viabilité.

Les infrastructures portuaires de la ville de Ziguinchor, très tôt mises en place et régulièrement modernisées, positionnent, par leur trafic, Ziguinchor au deuxième rang national derrière Dakar. Toutefois, elles demeurent de taille encore modeste, sont secondaires et pratiquement concernées que par le trafic national. Elles arrivent alors très loin derrière Dakar. Le port de Ziguinchor a un trafic de 166 navires, 90 504 passagers et 63 362 tonnes en 2013 contre 2 745 navires et 12,2 millions de tonnes pour Dakar (ANSD, 2013).

Le port fluviomaritime, connaît de grandes difficultés pour la navigation nocturne et pour accueillir les navires à grand tirant d'eau. En dépit du projet de réhabilitation et d'extension (Orio-Pdpz) réalisé en 2016 à hauteur d'une vingtaine de milliards de francs CFA avec le Royaume des Pays Bas, le dragage n'est toujours pas suffisant. Par ailleurs, malgré les efforts de subvention de l'État sur les coûts du transport de la liaison maritime Dakar-Ziguinchor, les tarifs sont globalement considérés par les populations comme élevés.

Conclusion

La ville de Ziguinchor est enclavée et se trouve dans une situation périphérique par rapport aux pôles essentiels d'activités économiques du pays. L'enclavement de la ville se caractérise également par la faiblesse des réseaux de transport qui la desservent. Bien que localisée dans un site amphibie avec d'importantes potentialités pour les transports fluviomaritimes, le secteur des transports de la ville est pourtant largement dominé par les transports terrestres routiers. Ces derniers présentent plusieurs limites d'ordre organisationnel (informalité, imprévisibilité des dépenses, corruption, importance des formalités administratives) et infrastructurel (problèmes de construction, de réhabilitation et d'entretien du réseau). Ces limites sont la conséquence directe de l'enclavement de la ville qui rend sa desserte très contraignante.

L'analyse des perspectives de désenclavement de la ville montre la nécessité d'adopter des stratégies pour améliorer l'offre actuelle des transports terrestres et de développer les

transports fluvio-maritimes. L'amélioration des transports terrestres suppose une réforme de la politique de transport de la région et une révision des liens entre les différents acteurs intervenant dans le secteur y compris les professionnels et les usagers. Cela passe par une plus grande implication de l'État qui doit veiller non seulement à la finalisation des travaux de la construction du pont de Farafenni mais également jouer le rôle d'arbitre pour une régulation des interactions entre les différents acteurs partageant le secteur.

La modernisation et le renforcement des capacités du transport fluvio-maritime reste une option capitale pour faciliter le désenclavement de la ville de Ziguinchor. À ce titre, plusieurs travaux scientifiques ont montré l'intérêt des transports maritimes dans les stratégies de désenclavement et de développement des territoires en Afrique ou d'autres régions du monde. Leur développement au niveau de la ville de Ziguinchor, via le renforcement des capacités du port, l'augmentation du nombre de bateaux et de rotations et l'offre de tarifs compétitifs accessibles aux populations, constitue alors une solution viable et durable à ses problèmes actuels d'enclavement.

BIBLIOGRAPHIE

- AGEROUTE. (2015), Les projets d'infrastructures routières et le désenclavement dans la région de Ziguinchor. Rapport de compte rendu du CRD du 07 juillet 2015, Ziguinchor.
- ANSD. (2013). Deuxième enquête de suivi de la pauvreté au Sénégal (ESPS-II 2011). 191p.
- Arvis, J-F., Raballand, G., et Marceau, J-F. (2007). The Cost of Being Landlocked: Logistics Costs and Supply Chain Reliability. Policy Research Working Paper N° 4258. World Bank. 81 p.
- Chambre de Commerce, d'Industrie et d'Agriculture de Ziguinchor (CCIAZ), (2010), Rapport d'enquêtes d'opinion sur les opérateurs économiques de la région de Ziguinchor, juillet-août 2011. 24 p.
- Commission Économique pour l'Afrique et al. (2016), OMD-Agenda 2063/ODD. Rapport de transition, Addis-Abeba, 155p.
- Debie, J. & Steck, B. (2001). L'enclavement, réévaluation théorique et application à l'Afrique de l'Ouest. L'Espace géographique, Tome 30, N° 1, 26-36.
- Debie, J. (2001), De la continentalité à l'Etat enclavé. Circulation et ouvertures littorales des territoires intérieurs de l'ouest africain. Thèse de doctorat non publié, Université du Havre, Le Havre, 347 p.
- Debie, J., Eliot, E. et Steck, B. (2003). Mondialisation des réseaux de circulation en Afrique de l'Ouest. Mappemonde 71 (3), 7-12.
- Dehoorne O., Petit-Charles N. & Theng S. 2011. Le tourisme de croisière dans le monde : permanences et recompositions. Études caribéennes, N°18.
- Dieng, M. (2008), Réseaux et systèmes de télécommunications dans une région périphérique du Sénégal : Ziguinchor en Casamance. Thèse de doctorat non publié, Université de Bordeaux III, Bordeaux, 391 p.
- Frenay P. 1996. Efficacité, concurrence, compétitivité : la chaîne de transport en Afrique subsaharienne. In SITRASS, Brazzaville, 27-37.

- Furlanetto, G. (2016). L'impact de la croissance du transport maritime de passagers dans le développement de l'attrait touristique des villes-ports. Etude du cas dans la rangée nord-européenne. *Geotransports*, N°7, 95-108.
- Harding A., Raballand G. & Pálsson G. 2007. Ports et transport maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre : les défis à relever. Document de travail SSATP n°84F, The World Bank, 56 p
- Jaglin, S., et al. (2008). Réseaux et frontières Géopolitiques. Flux N° 71, Janvier - Mars 2008, 4-7.
- Joncheray, M. (2013). Le rôle moteur des transports dans le développement en période post-conflit : les « pays du Niari » en République du Congo. *Geotransports*, N°1-2, 245-260.
- Lombard J. 2005. Continuités ou ruptures territoriales au Sénégal : au risque du transport ? *Les Cahiers d'Outre-mer*, 229, pp.4.
- Lombard, J. 2003. Sénégal : des dérives du système des transports à la catastrophe du Joola. *Afrique contemporaine*, 207(3), 165-184.
- Mbodj, M. & Becker, Ch. (1999). "De la traite à la crise agricole. Historique des échanges commerciaux dans le Sine". In André Lericollais, *Paysans sereer*. Paris, IRD.
- Offner J.-M., 1993, Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique, *L'Espace géographique*, n°3, pp. 233-242.
- Sène, A. M. & Codjia, C. (2016). Dynamiques de l'aménagement du territoire et inégalités socio-spatiales au Sénégal. Québec. *Cahiers de géographie du Québec*, Vol. 60, N° 169, avril 2016, 1-17.
- Trincaz, P. X. (1984). Colonisation et régionalisme Ziguinchor en Casamance. Paris : Editions de l'ORSTOM, Collection Travaux et documents N° 172, 259 p.
- Wang, J. & Olivier D. (2003). La gouvernance des ports et la relation ville-port en Chine. *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, N°44, 25-54.