

SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	1
LISTE DES ABREVIATIONS	2
INTRODUCTION GENERALE	6
PROBLEMATIQUE	7
 METHODOLOGIE	 10
PREMIERE PARTIE : L'ESPACE URBAIN DE ZIGUINCHOR.....	17
Chapitre 1 : LE SITE DE ZIGUINCHOR	19
Chapitre 2 : LES CARACTERISTIQUES ET L'EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE	26
Chapitre 3 : L'ECONOMIE ET LES INFRASTRUCTURES	38
CONCLUSION	43
DEUXIEME PARTIE : LES CONDITIONS DE TRANSPORT DANS LA	
COMMUNE DE ZIGUINCHOR	44
Chapitre 1 : SYSTEME ET ORGANISATION DE TRANSPORT A ZIGUINCHOR	45
Chapitre 2 : FONCTIONNEMENT DE L'ACTIVITE DE TRANSPORT URBAIN A ZIGUINCHOR	61
Chapitre 3 : MOBILITE ET USAGE DES MODES DE TRANSPORT DANS LA VILLE DE	
ZIGUINCHOR	71
CONCLUSION	80
TROISIEME PARTIE : LIMITES ET PERSPECTIVES DES TRANSPORTS	
URBAINS A ZIGUINCHOR.....	81
Chapitre 1 : LES DIFFICULTES QUI ENTRAVENT LE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS	
URBAINS A ZIGUINCHOR.....	82
Chapitre 2 : REALISATIONS, PERSPECTIVES ET SUGGESTIONS	95
CONCLUSION	99
CONCLUSION GENERALE	100
BIBLIOGRAPHIE.....	103
LISTE DES PHOTOS	107
LISTE DES TABLEAUX.....	107
LISTES DES FIGURES	107
QUESTIONNAIRE.....	108

LISTE DES ABREVIATIONS

AATR: Agence Autonome de Travaux Routiers
ADM: Agence de Développement Municipal
AGETIP: Agence d'Exécution des Travaux d'intérêt Public
AV: Avenue
BDR: Banque de Données Routières
BM: Banque Mondiale
BU: Bibliothèque Universitaire
CETUD: Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar
DAT: Direction de l'Aménagement du Territoire
DDD: Dakar Dem Dik
DEA: Diplôme d'Etudes Approfondies
DPS: Direction de la Prévision et de la Statistique
DRS: Direction Régionale de la Statistique
DRTT: Direction Régionale des Transports Terrestres
DTT: Direction des Transports Terrestres
DU: Direction de l'Urbanisme
ENEA: Ecole Nationale de l'Economie Appliquée
ESIS: Enquête Sénégalaise sur les Indicateurs de la Santé au Sénégal
FNGTS: Fédération Nationale des Groupements de Transporteurs du Sénégal
FNTS: Fédération Nationale des Transporteurs du Sénégal
GCTZ: Groupement des Chauffeurs et Transporteurs de Ziguinchor
GIE: Groupement d'intérêt Economique
IRD: Institut de Recherche et de Développement
PADELU: Programme d'Appui au Développement Local Urbain
PAST: Programme d'Ajustement Sectoriel des Transports
PDU: Plan Directeur d'Urbanisme
PIP: Programme d'Investissement Prioritaire
PME: Petite et Moyenne Entreprise
PNB: Produit National Brut
PNC: Programme de Nutrition Communautaire

PST: Programme Sectoriel des Transports

RGPH: Recensement Général de la Population et de l'Habitat

RN: Route Nationale

RR: Route Régionale

SNTCP: Syndicat National des Transporteurs et Chauffeurs Propriétaires

SODIZI: Société du Domaine Industriel de Ziguinchor

SRS: Service Régional de la Statistique

TER: Travail d'Etudes et Recherches

TIC: Technologie de l'Information et de la Communication

UCAD: Université Cheikh Anta DIOP de Dakar

UGB: Université Gaston Berger

UE: Union Européenne

VU: Voirie Urbaine

AVANT-PROPOS

Ce travail d'études et recherches entre dans le cadre d'un mémoire de maîtrise. L'université Cheikh Anta Diop, à travers le département de géographie, nous invité à produire un mémoire de fin d'étude en vue de l'obtention du diplôme.

La ville de Ziguinchor, à l'instar de toutes les autres villes des pays en développement, est confrontée à la poursuite d'une urbanisation galopante non maitrisée. Cette urbanisation s'explique par l'attractivité de la ville. En effet, depuis la période coloniale et après l'indépendance, les pouvoirs publics ont concentré dans la ville de Ziguinchor, les activités les plus rémunératrices, les sources d'enrichissement les plus efficaces, les cadres de vie les plus modernes et les bassins d'emploi au détriment des compagnes victimes de la péjoration climatique et de la crise « politico-militaire » qui sévit dans la région. Cette attractivité a entraîné une forte croissance démographique et l'étalement de la ville. Ce gigantisme croissance urbaine de Ziguinchor nécessite le développement des transports urbains. L'importance et l'impact positif des transports urbains sur le plan socio-économique nous ont poussé à choisir le thème «Les transports urbains dans la commune de Ziguinchor». Notre étude, loin d'être une solution aux problèmes du transport dans la ville de Ziguinchor, veut en effet une réflexion sur les problèmes que pose ce dernier, mais aussi sur les difficultés que rencontrent les acteurs. Toutefois notre étude tente d'apporter une contribution à la compréhension et à l'amélioration des problèmes de transport pour les planificateurs et les décideurs de la ville de Ziguinchor et du Sénégal.

Ce travail d'études et de recherches, qui constitue nos premiers pas dans la recherche, n'a pu se réaliser qu'après avoir fourni un très grand effort personnel. Cependant, il n'aurait pu aboutir sans l'apport des uns et des autres. Ainsi, à travers l'opportunité qui nous est offerte, nous leur exprimerons notre profonde reconnaissance.

Avant tout, nous tenons d'abord adresser nos vifs remerciements à Monsieur Amadou Fadel KANE chargé d'enseignement au département de Géographie à l'UCAD qui, malgré ses nombreuses charges a accepté d'être notre Directeur de recherche. Ses conseils et son soutien depuis le début de ce TER ont été déterminants pour l'aboutissement de ce travail.

Nous remercions exceptionnellement nos parents qui n'ont ménagé aucun effort pour notre réussite. Nos remerciements vont aussi à l'ensemble du corps professoral du département de Géographie, particulièrement à Monsieur DACOSTA H. pour son esprit d'ouverture et ses conseils depuis notre première année à l'université.

Nous remercions aussi l'ensemble du personnel de tous les services et structures visités, en particulier à Monsieur Abdou BADJI secrétaire général du regroupement des transporteurs et chauffeurs de Ziguinchor qui n'a ménagé aucun effort pour mettre à notre Disposition toutes les informations nécessaires.

Nos remerciements s'adressent à tous ceux qui nous ont aidé pour la réalisation de ce travail : Yaya M. DIEDHIOU, Barnabé E. A. DIEME, Claudette S. DIATTA, Pape S. CISSOCO et Mamadou L. FANNE.

A tous nos amis, compagnons frères et sœurs : Bernadette DASYLVA, Victorine MENDY, Jean C. MENDY, Emmanuel BASSE, Edouard MENDY, Louis MENDY, Nadège SYLVA, François GOMIS, Moussa SAGNA, Hélène GOMIS, Amélia GOMIS, Philippe MENDY, Prosper DIATTA, Kéby GOMIS, David GOMIS, Suzanne DASYLVA, Daouda DIA, DIOUF; Cheikh DJIMERA, Khady NDIAYE.

INTRODUCTION GENERALE

PROBLEMATIQUE

Les transports sont définis comme l'ensemble des moyens mis à la disposition de l'homme en vue de se déplacer et de faire circuler des biens d'une localité à une autre. Cette définition met en évidence l'importance, voire la nécessité de ceux-ci dans toute société humaine, plus particulièrement en ville. C'est ce qui fait dire à MARCADON J. et al. (1997) que «villes et transports sont indissociables: tout d'abord, parce que toute ville représente un marché qu'il faut approvisionner et un centre de production nécessitant de multiples échanges»¹. En effet, la mobilité quotidienne des personnes et la circulation des biens sont essentielles au fonctionnement de la ville et inhérentes à la pluralité des fonctions qu'elle exerce. Car tout dans la ville implique la mobilité qu'il s'agisse du travail, des achats ou des loisirs². D'où la nécessité de l'existence de moyens adéquats de transport

De plus, le constat en ce début du XXI^e siècle est que les villes, particulièrement celles des pays d'Afrique au sud du Sahara, sont caractérisées, par une forte évolution démographique qui s'accompagne évidemment d'une importante consommation spatiale corrélative. Cette double croissance (à savoir la concentration croissante des individus et l'étalement résidentiel) concourt à renforcer l'ampleur et l'amplitude des déplacements quotidiens. Elle impose aussi aux citoyens des besoins en déplacement sans cesse croissants et sur de longues distances. Devant cette extension, les lieux de résidence et de travail, les centres d'affaires et de loisirs sont de plus en plus éloignés les uns des autres ainsi que de la zone centrale et originelle de la ville³. Dès lors, les attributions assignées aux transports deviennent déterminantes dans le dynamisme urbain, vu le développement actuel des modes de transport liés à l'évolution de l'humanité. Les citoyens disposent des moyens diversifiés et efficaces pour assurer leurs besoins en déplacement dont la variété et la multiplication ne cessent de se poser dans le monde marqué de plus en plus par une urbanisation galopante.

Ce phénomène d'urbanisation qui s'accélère de façon considérable dans la plupart des villes des pays en développement, signifie que plus de gens résideront et travailleront dans les villes, mais aussi que d'avantage de personnes et de biens effectueront un plus

¹ Jacques Marcadon, Etienne Auphan, Alain Barré, Michel Chesnais : Les transports : géographie de la circulation dans le monde d'aujourd'hui. 1997, 215P.

² Ibidem

³ Maurice Wolkowitsch : Géographie des transports ; Collection Armand Colin 1973, 383p. p.294

grand nombre de déplacements et couvriront plus d'espace⁴. Cette croissance urbaine entraîne de multiples problèmes dont celui des transports urbains est le plus préoccupant dans la mesure où les citadins ont besoin de se déplacer. Ainsi, circuler en ville apparaît comme l'un des enjeux majeurs du troisième millénaire dans les centres urbains des pays au sud du Sahara.

A l'instar de ces villes, celles du Sénégal n'échappent pas à ce phénomène. Les problèmes de transport et de circulation que connaissent aujourd'hui la ville de Dakar doivent servir de leçon. Ils doivent donner le signal d'alarme sur la nécessité de réfléchir davantage sur la question des transports urbains afin de planifier et de mieux gérer le devenir des villes secondaires qui sont aussi concernées tant bien que mal par ce phénomène d'explosion urbaine. Mais tel n'est pas le cas, car au Sénégal, les politiques de transport urbain accordent peu d'importance aux villes moyennes au profit de Dakar. Pourtant, l'intérêt d'une étude sur ces villes pourrait résider dans le fait qu'elles peuvent constituer le support privilégié de politiques équilibrées d'aménagement du territoire dans le domaine des transports urbains. Ces villes secondaires dont la courbe d'accroissement présente une allure similaire à celle de la capitale, connaissent des problèmes de même nature. Parmi ceux-ci nous notons l'accès aux logements, l'assainissement, l'approvisionnement en eau potable, les transports urbains, etc.

Rompre avec cette tradition qui consiste à laisser en rade les villes secondaires au profit de Dakar, nous amène à choisir d'examiner la question des transports urbains dans la ville de Ziguinchor. En effet, son contexte historique (ancien comptoir colonial), son statut de capitale régionale, sa position frontalière entre la Gambie et la Guinée Bissau, son important rôle économique en tant que lieu de concentration des entreprises de la région et l'influence du port font de Ziguinchor une ville attractive. Et cette attractivité fait que la vie de relation dans cette ville est très intense et des déplacements s'y effectuent quotidiennement pour plusieurs motifs.

Cependant, les problèmes de transport ne manquent pas de se poser à Ziguinchor, qui à l'image des autres centres urbains, est confronté à une forte croissance démographique qui se traduit par le débordement des limites administratives originelles. En effet, ses zones d'extension ne sont pas souvent dotées d'équipements socio-économiques (école, marché,

⁴ Maurice Wolkowitsch : Géographie des transports ; Collection Armand Colin 1973, 383p. p.294

poste de santé etc.) et d'infrastructures (routes). Ainsi se pose de plus en plus le problème de l'accessibilité du centre ville, qui dans toutes les villes d'origine coloniale est le lieu de la concentration de la quasi-totalité des activités et services. Face à ce contexte d'urbanisation galopante, l'accomplissement des déplacements à travers la ville de Ziguinchor nécessite l'existence d'une offre de transport qui est l'ensemble des moyens mis à la disposition des habitants pour leur mobilité. A l'image des autres centres urbains du pays, Ziguinchor est desservie par les cars urbains, les taxis, « les taxis clandos », les motocyclettes et les véhicules hippomobiles.

Puisque les transports sont devenus indispensables à l'existence quotidienne comme l'alimentation ou l'énergie⁵, il urge de mener une recherche géographique sur les transports urbains qui peut apporter une contribution aux solutions des problèmes de localisation des activités et des hommes en fonction du système de transport, dans une ville comme Ziguinchor, qui est l'une des plus vieille du Sénégal et la plus importante de la Casamance.

Ce travail d'études et de recherches a pour objectifs d'analyser la situation des transports urbains dans la ville de Ziguinchor, d'étudier la relation entre l'expansion urbaine et le développement des transports; d'analyser son fonctionnement et afin de voir les difficultés qu'ils rencontrent et les problèmes qu'ils posent.

Pour atteindre ces objectifs nous sommes amenés à émettre les hypothèses suivantes.

- La croissance démographique accélérée et l'extension spatiale à laquelle est confrontée Ziguinchor accentuent les besoins de mobilité dans la commune.
- La position frontalière de la ville entraîne un important trafic de transit qui s'ajoute au trafic urbain.
- Un parc automobile vétuste et en déficit surtout en ce qui concerne les cars urbains.
- Le transport est plus développé dans le quartier centre
- La diversité des moyens de transport entraîne des problèmes de fluidité du trafic.
- Les conditions naturelles comme la pluviométrie entraînent la dégradation des routes qui se répercute sur les transports.

⁵ Maurice Wolkowitsch : Géographie des transports « Aménagement et environnement » Collection Armand Colin Paris 1992, 191p.

METHODOLOGIE

La réalisation de ce TER suppose une importante documentation et des enquêtes de terrain pour aboutir d'abord à la collecte des données, puis à leur traitement et enfin à leur analyse.

1. La collecte des données

Cette collecte s'est déroulée en deux phases.

1.1. La recherche documentaire

Cette étape nous a amené à consulter les ouvrages d'ordre général et les revues académiques (thèses, mémoires de maîtrise et de D.E.A et articles) dont le thème est relatif aux transports urbains. Certains sites internet sont aussi visités.

Un fichier bibliographique a été constitué grâce aux différentes institutions qui ont été visitées à Dakar et à Ziguinchor à savoir :

A Dakar

- La Bibliothèque Universitaire de Dakar (BU.)
- La bibliothèque des départements d'histoire et de géographie de la faculté des lettres et sciences humaines de l'UCAD
- La Direction de l'Aménagement du Territoire (DAT)
- La Direction de l'Urbanisme
- La Direction des Transports Terrestres
- L'Agence de Développement Municipal (ADM)
- L'Ecole Nationale d'Economie Appliquée (ENEA)
- La Direction de la Prévision et de la Statistique (DPS)

A Ziguinchor

- La Division Régionale des Transports Terrestres
- L'Agence d'Exécution des Travaux d'Intérêt Public (AGETIP)
- Le Commissariat Urbain
- Le Service Régional du Cadastre
- Le Service Régional de l'Urbanisme et de l'Habitat
- La Mairie

- La Station Météorologique de Ziguinchor
- La Direction Régionale de la Statistique

1.2. Le travail de terrain

Il s'agit des observations et des enquêtes de terrain. Il a été effectué en deux temps : Août-septembre 2009 et Avril 2010.

❖ Les observations de terrain

Sur le terrain, nous avons pu faire plusieurs constats parmi lesquels :

- L'inégale répartition des équipements et voiries urbains. Le centre-ville est plus équipé que les quartiers périphériques et les zones d'extension comme Diabir, Alwar, Kandialang, Kenya qui sont totalement dépourvus d'équipements de base.
- Les cars urbains ne circulent que dans les quartiers du centre ville.
- La vétusté et le déficit du parc automobile, surtout des cars urbains et une voirie dégradée malgré les efforts de la municipalité.
- La marche à pied est le moyen de transport le plus emprunté par les populations des localités non desservies par les cars urbains.

❖ Les enquêtes

Elles se sont effectuées à travers des entretiens (interview) et un sondage.

a) Entretiens

Ces entretiens ont été faits en interrogeant certaines personnes ressources.

A Dakar

- Le Directeur des Transports Terrestres (DTT)
- Le Chef de la division de la sécurité routière et de la circulation

A Ziguinchor

- Monsieur Marc Acine (chef de la Division Régionale des Transports Terrestres)
- Monsieur Youssouf Mandiang (Station Météorologique de Ziguinchor)
- Monsieur Sanka de la Division Régionale des Statistiques (DRS)
- Monsieur Abdou Badji (Secrétaire administratif de la section régionale du syndicat national des Transporteurs de Ziguinchor)
- Monsieur Diaka Abdoul Wagué de la Division Régionale des Travaux Publics
- Monsieur Pape Soukouna (président des chauffeurs des cars urbains)

b) Le sondage

Le sondage est une enquête menée auprès d'un certain nombre de personnes considérées comme représentatives d'un ensemble social donné en vue de déterminer leur opinion. A partir de cette base, nous avons choisi un certain nombre d'unités (échantillon) dans la population Ziguinchoroise afin d'étudier les caractéristiques de la mobilité de cette population.

Dans cette étude, la situation d'insécurité « conflit politico-militaire », que connaissent certains quartiers de la ville durant la période de l'étude de terrain nous a poussé de choisir sur les vingt six quartiers de la commune six quartiers, dans lesquels nous avons mené nos enquêtes. Ces quartiers ont été choisis sur la base d'un certain nombre de critères.

-Choix des quartiers à enquêter: nous avons défini quatre critères auxquels doivent répondre ces quartiers. Ils sont définis en fonction des facteurs explicatifs de la demande en transport. Il s'agit entre autres :

- de la taille du quartier
- du niveau d'équipement du quartier
- de la situation du quartier par rapport au centre ville
- du degré de pauvreté ou de richesse du quartier

Pour ce qui est de la taille, le quartier de Santhiaba est le plus peuplé de la commune avec 26250 habitants et le quartier le moins peuplé est Diabir avec 1033 habitants⁶. En ce qui concerne le niveau de l'équipement, les quartiers Kandialang, Diabir sont quasiment dépourvus d'infrastructures contrairement à ceux de Boudody-Escale, Santhiaba et Néma où se concentrent tous les équipements de la ville. Au plan de la situation du quartier, par rapport au centre ville, Colobane à l'ouest est le quartier le plus éloigné (3 à 4 km), et le quartier de Kandialang au sud est le plus éloigné (7km). Cependant, Santhiaba est le quartier qui est contiguë au centre ville. Enfin, pour ce qui est du degré de richesse ou de pauvreté du quartier nous nous sommes basés sur le revenu mensuel moyen des ménages de chaque quartier. Ainsi, avec la classification faite par la DPS, Boudody-Escale et Néma sont les quartiers les plus riches avec un revenu mensuel moyen dépassant 150000 FCFA. A l'opposé, Diabir et Kandialang sont dans le groupe dont le revenu mensuel par ménage ne

dépasse pas 50000 FCFA. Cependant, il faut rappeler que ces chiffres représentant les revenus mensuels des ménages de ces quartiers ne reflètent pas toujours la réalité. Le nombre important de concessions et le facteur temps, nous ont poussés à choisir un échantillon de 100 concessions, réparties dans les différents quartiers à enquêter. Nous avons aussi choisi 70 conducteurs des différents moyens de transport urbain utilisés dans la ville.

-Technique d'échantillonnage: Notre échantillonnage porte sur 100 concessions de l'ensemble des concessions que comptent les 6 quartiers choisis.

Tableau 1: Répartition du nombre de concessions suivant les six quartiers enquêtés

Nom de quartier	Nombre de concessions
Boudody-Escale	356
Colobane	151
Diabir	127
Kandialang	873
Néma	1393
Santhiaba	2154
Total	5254

Source : D.P.S. (R.G.P.H 2002

Tableau 2 : Répartition par quartier de la population des six quartiers à enquêter

Nom de quartier	Population
Boudody-Escale	2945
Colobane	3715
Diabir	1033
Kandialang	8864
Néma	16250
Santhiaba	26092
Total	58899

Source : Direction de la Prévision des statistiques (D.P.S)

Le tableau 2 montre la répartition de la population dans les six quartiers choisis. Pour rendre représentatif notre échantillon, nous avons procédé de la façon suivante: puisque nous connaissons le nombre de concessions à enquêter (100) et la population totale des six quartiers qui est de 58899 habitants.

Ainsi, nous pouvons appliquer la formule qui permet de connaître les concessions à enquêter dans chaque quartier. Cette formule consiste à diviser la population de chaque quartier par la population totale des six multipliée par les 100 concessions .

De ce fait, pour le quartier de :

$$\text{Boudady Escale} = \frac{2945}{58899} \times 100 = 5$$

$$\text{Colobane} = \frac{3715}{58899} \times 100 = 6,3 = 6$$

$$\text{Kandialang} = \frac{8864}{58899} \times 100 = 15,04 = 15$$

$$\text{Diabir} = \frac{1033}{58899} \times 100 = 1,75 = 2$$

$$\text{Nema} = \frac{16250}{58899} \times 100 = 27,58 = 28$$

$$\text{Santhiaba} = \frac{26092}{58899} \times 100 = 44,29 = 44$$

Nous avons dû arrondir certains résultats obtenus par défaut pour des raisons de représentativité. Mais aussi pour obtenir les 100 concessions.

Tableau 3: Répartition de l'échantillon des concessions enquêtées

Quartiers	Nombre
Boudody-Escale	5
Colobane	6
Diabir	2
Kandianlang	15
Néma	28
Santhiaba	44
Total	100

Source : enquête Joël Dasyuva

Pour ce qui est de l'enquête des conducteurs des différents moyens de transport, nous avons procédé de la sorte.

Tableau 4: Répartition de l'échantillon des conducteurs des moyens de transport

Moyens de transport	Nombre
Cars urbains	12
Taxis	15
Deux roues	33
Autres	10
Total	70

Source : Enquête Joël Dasylva 2010

c)Le questionnaire

Il s'agit d'un questionnaire-concession et d'un questionnaire-conducteur des moyens de transport. En effet, l'objectif de cette enquête est de recueillir toutes les informations sur les comportements de la population en matière de déplacement dans le but de connaître:

- l'organisation du système de transport au niveau de la ville.
- la mobilité des populations, c'est-à-dire la possibilité qu'elles ont à se déplacer dans la ville.
- la répartition de ces déplacements selon les moyens de transport.
- l'effet ou l'influence de la distance sur les déplacements.
- les motifs de ces déplacements.

Le questionnaire-concession comporte plusieurs types de questions: nous avons d'abord, des questions portant sur l'identification et les caractéristiques du ménage, qui sont destinées aux chefs de famille. En suite, nous avons des questions individuelles portant sur les motifs de déplacement, les modes ou moyens de transport empruntés et enfin des questions d'opinion destinées à tous les membres de la famille susceptible d'effectuer un déplacement.

Pour ce qui concerne le questionnaire conducteur de véhicule de transport, il concerne les caractéristiques du véhicule, l'identification des chauffeurs, leurs activités, etc.

Difficultés rencontrées

Comme tout travail de recherche, les difficultés n'ont pas manqué durant le déroulement de l'enquête. Ces difficultés sont aggravées par la situation d'insécurité qui sévit dans la région. On peut noter entre autres difficultés:

- Quelques réticences de la part de certaines personnes interrogées.

- L'incompréhension et l'indisponibilité de la part de certaines personnes interrogées. Il y a aussi la difficulté de trouver parfois tous les membres de la famille au même moment.
- La méfiance de certains chefs de ménage et conducteurs interrogés. Ils se sont presque tous rétractés sur des questions relatives au caractère du ménage (taille de la famille) et aux revenus.
- Les enquêtes ont généralement été difficiles. Au fait, il est impossible de s'entretenir avec un chauffeur en service faute de temps, car à chaque fois que son véhicule atteint le nombre de passagers autorisés, il est obligé d'interrompre l'entretien.
- L'absence de données et d'études relatives à notre sujet au niveau de la ville.

Cependant, malgré de nombreuses difficultés rencontrées, l'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions grâce à la compréhension et la disponibilité dont ont fait preuve les gens interrogés.

Traitement de l'information

Après la phase d'enquête et de dépouillement, nous avons conçu une base de données avec le tableur Excel qui nous a permis de traiter les informations. Les graphiques, les tableaux et les chiffres en constituent les résultats et les supports d'analyse.

Analyse des données

Les données analysées ont permis de mieux cerner et d'apprécier la situation des transports urbains et leurs problèmes au niveau de la ville de Ziguinchor. Cette analyse a abouti à la rédaction de ce document final dans lequel nous présentons la synthèse des résultats de ce travail d'études et de recherches. Ce document est structuré en trois parties.

- La première partie présente l'espace urbain de Ziguinchor en abordant son cadre physique, sa composition démographique et socio-économique.
- La deuxième traite des conditions de transports urbains. Dans cette nous aborderons d'abord le système de transport urbains à Ziguinchor avant de montrer son rôle pour enfin montrer le poids de la mobilité dans la ville.
 - La troisième et la dernière aborde les limites et les perspectives des transports urbains dans la ville de Ziguinchor.

PREMIERE PARTIE : L'ESPACE URBAIN DE ZIGUINCHOR

Dans cette première partie, il sera question de présenter l'espace urbain de la ville de Ziguinchor dans son cadre physique, morphologique, humain et économique.

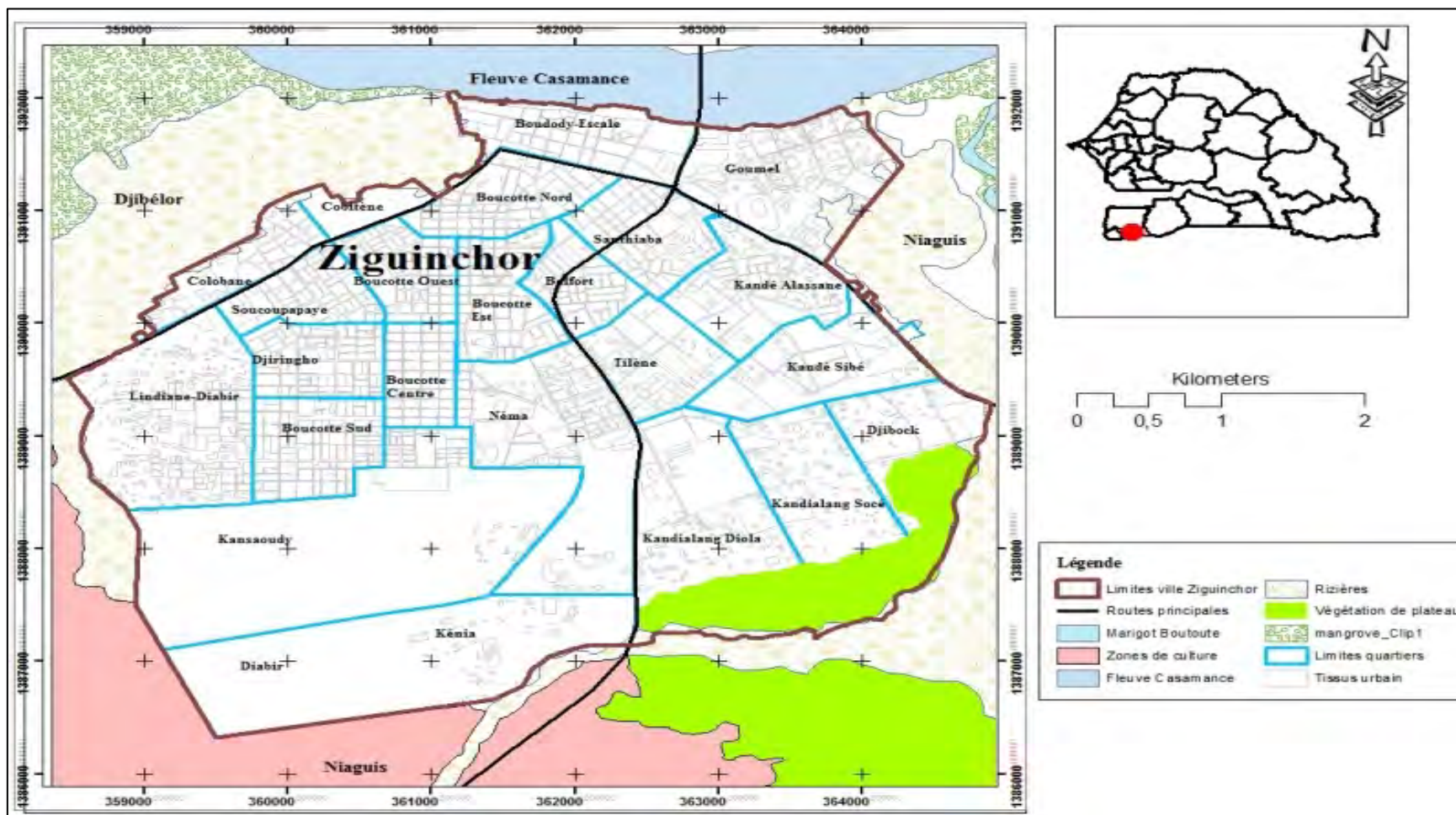


Figure 1: Carte de présentation de la ville de Ziguinchor

Chapitre 1 : LE SITE DE ZIGUINCHOR

La configuration générale de l'espace urbain de Ziguinchor se caractérise par l'existence d'un milieu physique relativement plat. C'est sur cet espace que s'est bâtie la ville.

1 Présentation de la ville de Ziguinchor

La présentation de la ville de Ziguinchor va se faire par la situation géographique, le cadre physique et la morphologie de la ville.

1.1 Situation géographique

Jusqu'en 1984, la ville de Ziguinchor était la capitale régionale de la Casamance, une vaste entité de 28750 km² située au sud du Sénégal. Ce n'est donc qu'à partir du 1^{er} juillet 1984, avec la réforme divisant la Casamance en deux régions: Ziguinchor et Kolda, qu'elle est devenue capitale de la région qui porte son nom. Cette nouvelle région qui a une superficie de 7739 km² est l'une des plus petites du Sénégal et compte trois départements: Ziguinchor, Bignona et Oussouye. Elle est limitée:

- Au nord par la république de Gambie;
- Au sud par la république de la Guinée Bissau;
- A l'est par la nouvelle région de Sédhiou;
- A l'ouest par l'océan atlantique.

La ville de Ziguinchor est située sur la rive gauche du fleuve Casamance, longitude 16°16'W et latitude 12°38'N, à environ 60 km de son embouchure sur l'océan atlantique. Par rapport aux pays limitrophes et aux chefs-lieux de département de la région, la ville est à: 19 km de la Guinée Bissau, environ 135 km de la Gambie, 30 km de Bignona et 40 km d'Oussouye.

Ses limites actuelles fixées par décret 72-459 du 22 avril 1972 sont:

Au nord, le fleuve Casamance, à l'est et au sud-est, la limite suit la vallée du marigot de Boutoute jusqu'à l'intersection de la route de Mpack qui conduit vers la Guinée Bissau, au sud, elle suit la ligne est-ouest jusqu'à l'intersection de la piste de Toubacouta, à l'ouest, la vallée du fleuve Casamance en longeant la forêt classée de Djibelor.

1.2 Le cadre physique de la ville de Ziguinchor

La ville de Ziguinchor est bâtie en un point de resserrement de l'estuaire de la Casamance. C'est un lambeau de l'ancienne terrasse Ouljienne situé au dessus du niveau des hautes marées qui a formé le site initial.

1.2.1 Le relief

Le relief, relativement plat est composé de deux formes topographiques : les bas plateaux et les dépressions inondables.

❖ Les bas plateaux

Ce sont des structures tabulaires très disséquées que l'on trouve au sud de la basse vallée de la Casamance. Ils se subdivisent en deux ensembles inégaux de part et d'autre de la dépression centrale.

➤ Le plateau du Nord Ouest, communément appelé plateau de peyrissac. Il s'enfonce entre les basses terres du marigot de Djibélôr qu'il domine par une pente d'environ 7 % et la cuvette de Tilène. Il culmine en une table de 18 m d'altitude.

➤ Les plateaux méridionaux plus vastes se rattachent au sud-est à la structure tabulaire qui s'allonge entre les basses terres riveraines de la Casamance. Ils sont aussi appelés plateau de Néma et culminent à plus de 25 m.

❖ Les dépressions ou les basses terres

Elles partent des berges du fleuve jusqu'à 4 ou 5 m d'altitude. A l'Est comme à l'Ouest, les dépressions inondables des marigots de Boutoute et de Djibélôr se confondent en aval avec les basses terres riveraines du fleuve et ont empêché toute extension de la ville le long du fleuve. Elles touchent les quartiers de Boudody-Escale, Colobane, le Nord de Santhiaba, le Nord de Boucotte Ouest et le Nord de Boucotte Est, le Nord de Kandé, Djibock, Kandialang, Alwar et Djefaye.

1.2.2 Le réseau hydrographique

Le réseau hydrographique de la ville de Ziguinchor est constitué surtout du fleuve Casamance qui est sa limite Nord et de ses affluents que sont les marigots de Boutoute à l'Est et de Djibélôr à l'Ouest. Mais à côté de ces principaux cours d'eau limitrophes.

1.2.3 Le climat

La ville de Ziguinchor se situe dans le domaine sud-soudanien côtier⁷, caractérisé par un climat chaud et humide. Ce climat est toutefois plus ou moins adouci par l'influence de la mer. La température moyenne tourne autour de 28° C avec un minimum de 18° C (janvier février) et un maximum de 38° C (avril, mai). De novembre à décembre soufflent les vents secs. Ils deviennent humides de mai à novembre. Des courants d'air froid longeant les côtes apportent de la fraîcheur jusqu'à l'intérieur des terres durant la période allant de fin novembre à mi-février. La pluviométrie, très forte, est répartie sur cinq mois de mi-mai à mi-octobre en année normale ; elle est de 1000 mm par an. En année exceptionnelle, elle dépasse 1500 mm et l'évolution annuelle des pluies fait remarquer un maximum au mois d'août.

L'analyse de la figure 2 montre que dans la ville de Ziguinchor, les hauteurs annuelles dépassent quasiment les 800 mm durant la période 1990-2008. Par ailleurs, l'année la plus déficitaire est l'année 2002 où l'on a enregistré que 811,7 mm. A l'inverse, la station peut enregistrer en année exceptionnelle 1500 à 1900 mm comme en 1999, 2004, 2005, 2008. Cette forte pluviométrie enregistrée dans la ville montre que Ziguinchor reste une zone très arrosée, puisqu'elle enregistre sur 18 ans, une moyenne de 1272,5 mm. Cependant, cette importante quantité pluviométrique qu'enregistre la ville contribue à la dégradation des routes.

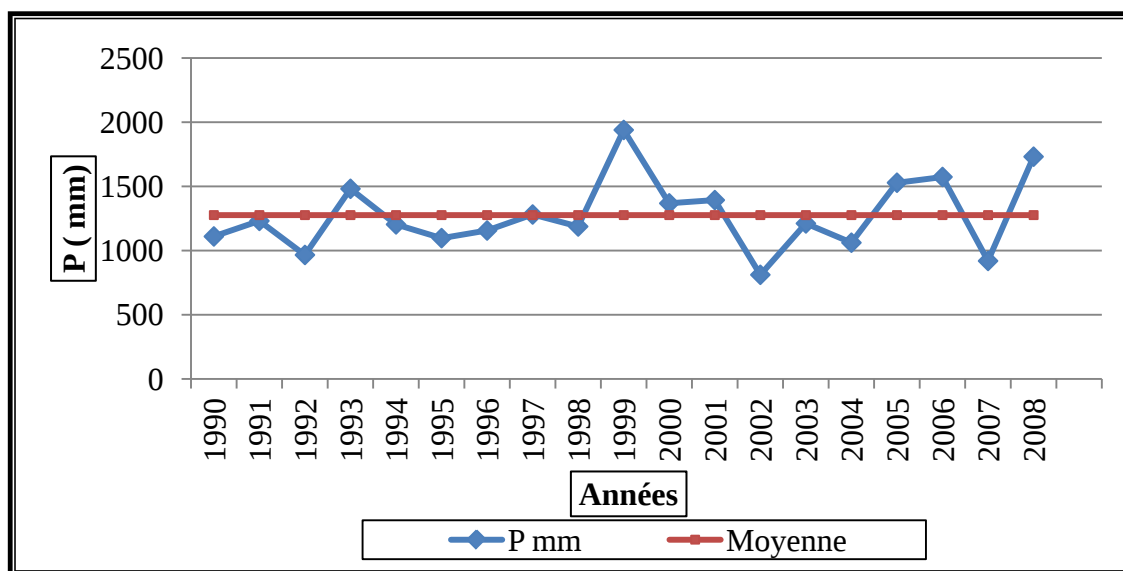


Figure 2: pluviométrie enregistrée à la station de Ziguinchor de 1990 à 2008

Source : Station Météorologique de Ziguinchor

⁷ SAGNA P. Caractéristiques climatiques ; in Atlas du Sénégal, 1^{re} édition, Paris, Les Editions J.A. aux éditions Jaguar France, pp. 66-69.

1.2.4 Les sols

La ville de Ziguinchor présente une diversité de sols. Le paysage pédogéomorphologique de la ville de Ziguinchor et ses environs immédiats peut se diviser en deux zones plus ou moins distinctes.

La première est caractérisée par une topographie relativement basse et par la dominance de trois types de sols :

- Les sols hydro-morphes à Gley : on les rencontre le plus souvent dans les dépressions ou au niveau des vallées à nappe peu profonde. Il s'agit des sols argileux ou sablo-argileux et d'une salure acide accentuée. Ils sont dus à la présence permanente ou temporaire de l'eau. L'hydromorphie est provoquée par des nappes profondes ou perchées ou par la stagnation des eaux de surface quand le drainage est insuffisant.

- Les sols acidifiés salés : ils se trouvent en bordure du fleuve. Ce sont des sols anciennement occupés par la mangrove maintenant dégradés. Il s'agit de tannes herbacées nues et inondées, souvent argileuses, d'une salure relativement accentuée.

- Les sols humides à Gley salés : ils se présentent le long du fleuve et des chenaux. Il s'agit de sols salés, riches en matières organiques.

La deuxième zone couvre la partie ouest de la ville. C'est la zone de plateau (Peyrissac, Néma, Alwar, etc.) de la ville avec des terres souvent exondées qui sont essentiellement des sols ferrugineux tropicaux. Les sols ferrugineux beiges apparaissent sur les parties centrales des plateaux mal drainés et sur les pentes. Ces sols ont parfois atteint le terme ultime de l'évolution.

Tableau 5: Les différents types de sols rencontrés dans la ville de Ziguinchor

Types de sols	Caractéristiques d'ensemble	Conséquences hydrologiques
Sol de tanne	Argileux rarement sableux Acide et salé	Inondation
Sols de mangrove	Salés Potentiellement acide en cas de drainage Argileux, vaseux, inondés Pourvus en matière organique	Sols favorable aux inondations
Sols hydromorphes à Gley	Argileux à argilo-sableux profonds Très rarement salé ; inondés en hivernage en eau douce	Erosion et Inondation
Sols alluviaux hydro morphes ou sols gris	Sableux à sablo-argileux Profonds	Erosion
Sols ferrugineux ou ferralitique de plateau	Sableux	Erosion

Source : SONED-Afrique, 1981

C'est sur ces différents types de sols que sont construites les infrastructures de transport de la ville de Ziguinchor.

L'espace urbain de Ziguinchor présente une position très centrale par rapport à la région. Et son cadre physique se caractérise par un relief relativement bas sur lequel des cuvettes succèdent aux plateaux. C'est sur ce site que s'est développé la ville de Ziguinchor avec sa morphologie particulière.

2 Morphologie de la ville de Ziguinchor

La forme que présente la ville de Ziguinchor est comme celle des villes en développement où le caractère rural domine largement. La structure des quartiers se caractérise par des quartiers spontanés et une organisation marquée par son passé colonial.

La ville de Ziguinchor a une morphologie assez monotone. Le plan en damier est composé d'anciens quartiers et quartiers périphériques.

2.1 Les anciens quartiers

Ils sont constitués par le damier de l'Escale et de ses annexes. C'est la première génération des quartiers lotis qui s'étendent de l'Escale (au nord) à Néma (au sud). On les appelle quartiers centraux.

- Escale, quartier implanté au cœur de la ville avec un maillage assez régulier de ses rues et de ses grandes et vieilles bâtisses coloniales. C'est le siège de l'essentiel des fonctions urbaines : administrative, financière, industrielle et culturelle...
- Santhiaba, implanté sur les basses terres sablonneuses est le plus ancien lotissement indigène de Ziguinchor. Il dispose d'un quadrillage orienté obliquement par rapport à Escale.
- Boucotte sur son plateau tracé en damier, aux axes rigoureusement méridiens, est fort mal raccordé aux quartiers précédents ; mais fait corps avec son extension méridionale où l'on trouve les grandes emprises de l'aéroport et du lycée.

Dans cette zone, on peut noter un type d'habitat africain constitué de grandes concessions notamment des villas à toiture ou en terrasse. Au niveau de ces quartiers anciennement lotis, on a un fort coefficient d'occupation des sols. D'après les enquêtes, réalisées en 1998 par la SENAGROSOL-CONSULT / CREPA : « le nombre de parcelles par hectare est fort variable d'un quartier à l'autre environ 15 à l'Escale, 12 à Santhiaba, 10 à boucotte »⁸.

2.2 Les quartiers périphériques

Les quartiers périphériques sont ceux qui ont été lotis en 1972 : Boucotte Ouest (Soucoupapaye, Niéfoulène), Boucotte sud (Grand Dakar, Lyndiane), et Tiléne rattaché à Santhiaba. Les habitations sont pour la plupart en torchis et en terre. Ces constructions, en banco et à toiture en tôle ou même en chaume, sont regroupées sur des parcelles aux contours mal définis. La proportion de maisons en banco, notée en 1996 dans ces zones est de 69 % contre 28 % en ciment⁹ Ces établissements humains sont généralement précaires et insalubres, avec des constructions de type traditionnel ou rural.

⁸ Source Plan d'assainissement global de Ziguinchor

⁹ Coly (y) 1997 : Trafic et système logistique en basse Casamance 1860-1920, mémoire de maîtrise UCAD, 142 pages

2.3 Structuration de l'espace urbain de Ziguinchor

Il s'agit de faire une analyse des zones d'habitation spontanée et de l'organisation générale de la ville.

2.3.1 Les zones d'habitation spontanée

Ces quartiers sont constitués par le reste de la ville, allant de Soucoupapaye à Kénia. Ce dernier se trouve à l'extrême limite de la ville, jadis village traditionnel, aujourd'hui absorbé par la ville de Ziguinchor. Dans ces quartiers, le coefficient d'occupation du sol est relativement faible (sauf à Kadior) et le nombre de parcelles à l'hectare est inférieur à 10. Le nombre d'habitants par parcelles est fort variable.¹⁰

Ces zones sont aujourd'hui en cours restructuration. Il s'agit de Belfort, Colobane, Kandialang, Diabir, djibock, Léona, Alwar, etc. Ce sont des quartiers qui possèdent un habitat encore anarchique. Les extensions dues à l'afflux des ruraux donnent un aspect jamais achevé au paysage urbain.

2.3.2 L'organisation dans les quartiers

La forme que revêt Ziguinchor actuellement est en bien des points semblable à celle des villes moyennes du Sénégal, car elles apparaissent toutes comme le reflet d'une même évolution historique en trois temps.

- Le centre est l'origine de la ville est « l'Escale », lotissement commercial édifié pour les besoins de la traite près du port fluvial. Ce vieux centre est encore le lieu de concentration des affaires administratives et économiques de la ville.
- Adjacent à l'escale, on trouve des quartiers lotis, ayant remplacé les anciens villages noirs de type traditionnel qui s'étaient constitués près du centre de traite. Le souci d'urbaniser ces quartiers n'est apparu qu'au début du XX^{ème} siècle. C'est par vagues successives que furent créées ces lotissements lorsque l'on voulait mettre de l'ordre dans les implantations spontanées qui proliféraient.
- C'est à la périphérie de la ville, débordant à l'Ouest de Boucotte et au Sud de Santhiaba, que s'est créée une zone d'urbanisation spontanée de quartiers anarchiques, correspondant au boom démographique et abritant une bonne partie de la population. Ce sont des quartiers semi-ruraux, avec le plus souvent regroupement ethnique et habitat d'un type nouveau très particulier expression d'une société qui se crée à l'entour de la ville.

¹⁰ Plan d'assainissement global de Ziguinchor

Chapitre 2 : LES CARACTERISTIQUES ET L'EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE

Avec une population de plus de 159578 habitants en 2007 (DRS de Ziguinchor), Ziguinchor est l'une des villes du Sénégal ayant enregistré les plus fortes croissances démographiques au cours de ces dernières années. Cette population essentiellement jeune est caractérisée par la prédominance de l'ethnie Diola.

1 Les caractéristiques démographiques

La composition et la structure de la population sont les deux variables retenues pour étudier les caractéristiques démographiques de Ziguinchor.

1.1 Composition démographique

Ziguinchor se distingue des autres régions du pays par le caractère cosmopolite de sa population. Par ailleurs, l'analyse de la composition ethnique, religieuse et socioprofessionnelle fait apparaître d'autres disparités.

1.1.1 Composition ethnique

La ville de Ziguinchor, se caractérise par l'extrême diversité ethnique et culturelle de sa population, source de richesse et facteur de tolérance. On y rencontre des proportions non négligeables de tous les grands groupes ethniques constituant la population Sénégalaise. C'est un « melting pot ethnique ». C'est ce qui fait dire au président Léopold Sédar Senghor cité dans la Situation économique et sociale de Ziguinchor de 2005 que « Ziguinchor est en réalité une terre de passage et de rencontre, de métissage et d'échange »¹¹.

L'analyse des groupes ethniques de la commune montre que l'ethnie Diola est majoritaire avec 33 % de la population, dépassant de très loin l'ethnie Mandingue et Poular qui viennent avec 16 %. En suite, suivent les autres ethnies avec le pourcentage qui varie entre 7 et 4 %, (figure 3).

¹¹ Situation économique et sociale de Ziguinchor année 2005

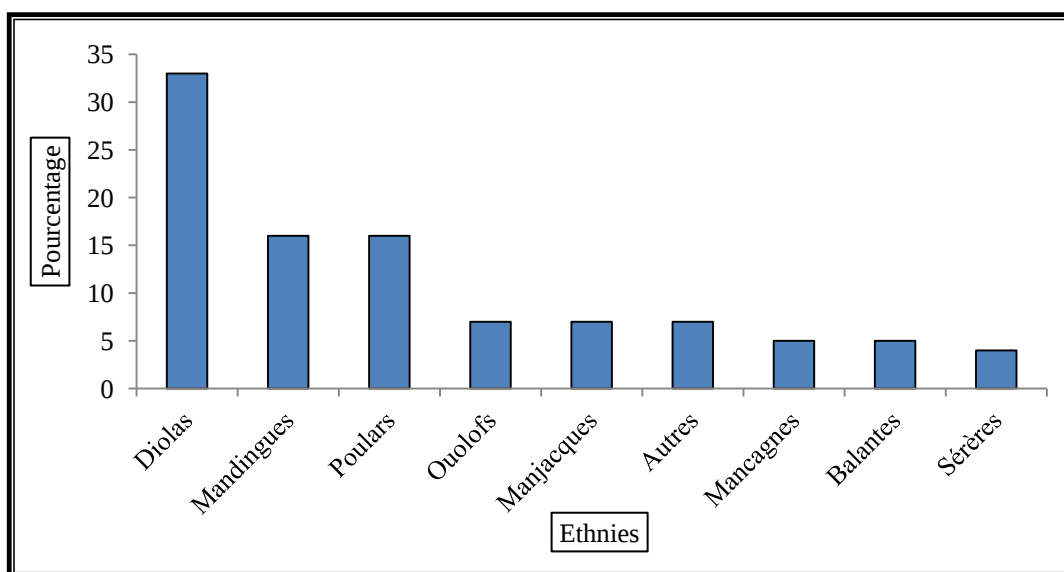


Figure 3: Pourcentage des groupes ethniques de la ville de Ziguinchor

Source : Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie

1.1.2 Composition socioprofessionnelle

A cause du manque de données à l'échelle communale, nous avons utilisé les données de notre enquête de terrain effectuée dans les six quartiers (Colobane, Escalé-Boudody, Diabir, Kandialang, Néma, Santhiaba), pour analyser la composition socioprofessionnelle.

Tableau 6: Composition professionnelle des enquêtés

Profession	Effectif	Pourcentage
Agents de la fonction publique ou privée	22	22
Agriculteurs	17	17
Artisans	16	16
Ménagères	21	21
Commerçants	10	10
Autres	14	14
Total	100	100

Source : enquête Joël DASYLVA 2010

Le tableau 7 révèle que les agents de la fonction publique ou privée et les ménagères arrivent en première et deuxième position avec respectivement 22 % et 21 %. Ils sont suivis des agriculteurs (17 %), des artisans (16 %) et des commerçants (10 %). Les autres professions représentent 14 % de l'effectif. Ce qu'il faut retenir de ce tableau c'est que les catégories socioprofessionnelles sont tirées en majorité vers le secteur primaire. Ceci

caractérise la situation de Ziguinchor marquée par l'inexistence d'industries affirmées et d'un secteur tertiaire réel.

1.2 La structure de la population

Les variables suivants : structure par sexe et par âge sont retenues pour l'étude de la population de la ville de Ziguinchor.

La structure par groupe d'âge donne une pyramide à large base et à sommet rétréci à l'instar des pays en développement. Cette répartition de la population par âge et par sexe (tableau 8) a varié en fonction des différentes phases de croissance enregistrées par la ville. Ainsi à partir de 1950, la population qui était encore flottante et plutôt masculine, commence à prendre une structure plus équilibrée. Le recensement de 1951 montre un taux de masculinité de l'ordre de 113 %. Mais à partir de 1960, les structures démographiques semblent avoir atteint un certain équilibre avec un taux de 101,9 % en 1967. Ce taux qui était largement favorable aux hommes a chuté lors du recensement de 2002 avec 97%.

Tableau 7: Répartition de la population par groupe d'âge et de sexe

	Sexe						
	Hommes		Femmes		Total		
Groupes d'âges	Effectifs	Pourcentage	Effectifs	Pourcentage	Effectifs	Pourcentage	Masculinité
0-19 ans	46660	58,6	45058	54,4	91718	57,5	103
20-34 ans	16738	21	17377	21,8	34115	21,4	96
35-59 ans	12579	15,7	13801	17,2	26380	16,5	91
60 ans et +	3713	4,7	3652	4,6	7365	4,6	101
Total	79690	100	79888	100	159578	100	97,8

Source : Recensement Général de la population et de l'habitat 2002

Au regard de cette structure, il apparaît que les moins de 20 ans sont nettement majoritaire avec 57,5 % de l'effectif total contre 4,6 % pour les plus de 60 ans. C'est donc une population essentiellement jeune dans la mesure où la tranche 20-59 ans représente un pourcentage non négligeable (37,9 %).

2 L'évolution démographique

La population de Ziguinchor a évolué de façon progressive. Cette évolution est liée aux mouvements naturels et à l'immigration.

2.1 Les mouvements de la population

L'intérêt des populations à migrer vers la ville de Ziguinchor est un fait ancien dont la rapidité dépasse largement la capacité d'accueil de la ville.

2.1.1 Les mouvements naturels

A l'échelle régionale, on ne dispose pas pour Ziguinchor de données fiables sur le taux de mortalité et de natalité qui caractérisent les mouvements naturels. Cependant, les données des résultats de l'Enquête Sénégalaise sur les Indicateurs de Santé au Sénégal (E.S.I.S) donnent des indicateurs sur les niveaux actuels de fécondité des femmes dans la région. Le rapport montre une tendance à la baisse de la fécondité des femmes au Sénégal en général et dans la région de Ziguinchor en particulier. « Le nombre d'enfants par femme est en effet passé de 6 à 5,1 entre 1992-1993 et 1999, soit une baisse relative de 15 % »

Le taux de mortalité est très élevé pendant la saison des pluies. Les décès dus au paludisme représentent 30 % de l'ensemble des décès durant la période de forte transmission, c'est-à-dire en août-octobre¹². D'une manière générale le taux de mortalité infantile est en baisse avec le suivi des enfants et femmes enceintes mené dans le cadre du programme du P.N.C.

Au total, l'accroissement naturel est estimé à environ 3 % ce qui correspond à la moyenne nationale. L'apport de population dans la ville est surtout imputable aux mouvements migratoires.

2.1.2 Les migrations

L'exode rural est le principal phénomène qui rythme les mouvements migratoires qui affectent la commune de Ziguinchor. Il a commencé depuis l'époque coloniale avec l'essor de la traite du caoutchouc, puis de l'arachide en Casamance. Cet essor a permis à Ziguinchor de

¹² Diaw M. Programme de lutte contre la mortalité palustre dans le district de Ziguinchor, UCAD, institut de santé et développement 2001, 42 pages

s'affirmer très rapidement comme premier port, avec l'afflux de la main d'œuvre. Ces migrations sont aussi accentuées par la guerre de libération de la Guinée Bissau des années 1970 et le conflit politico-militaire qui sévit en Casamance. Aujourd'hui les raisons de ces migrations sont nombreuses, mais elles ont toutes pour dénominateur commun l'amélioration des conditions de vie. La ville est la convoitise des jeunes gens à la recherche d'un gain monétaire. Ils travaillent le plus souvent comme des journaliers dans les industries telles que la SONACOS (actuelle SUNEOR) ou comme des domestiques (pour les filles) ou encore comme vendeurs qui viennent écouler leurs produits dans les grands marchés de la ville.

Certains de ces jeunes migrent aussi en direction de la ville de Ziguinchor pour des raisons scolaires. En effet, la ville avec ses nombreux établissements scolaires notamment, les lycées Djignabo et Djibock accueillent bon nombre d'élèves provenant des villages environnants. Cette situation s'accroît aujourd'hui avec la création de l'université de Ziguinchor, qui accueille des étudiants venus de tout le Sénégal.

On note aussi des immigrants qui viennent des autres régions du pays. Celles-ci constituent aussi des zones de destination des émigrants de Ziguinchor. Selon le dernier recensement, la commune a un solde migratoire nettement négative. Cela veut dire que les départs des natifs de la ville sont plus importants que les entrées des natifs d'ailleurs. Les échanges sont plus importants avec les régions de Dakar, Kolda, Thiès, Kaolack et Saint-Louis.

En plus de ces mouvements internes s'ajoutent les migrations internationales que connaît la région de Ziguinchor et particulièrement la commune. Ces migrations sont dues à la position frontalière de la région avec la Gambie et La Guinée Bissau. Ces flux migratoires ont occasionné une augmentation de la population de la ville qui est aujourd'hui estimée à environ 200000 habitants. Cette population s'est éparpillée inégalement dans l'espace communal.

2.1.3 La répartition spatiale de la population

La population de la ville de Ziguinchor est inégalement répartie dans les quartiers. En effet, on note un fort coefficient d'occupation des sols dans les quartiers centres (Boudody, Escale, Diéfaye) et dans les quartiers anciennement lotis (Santhiaba, Boucotte est, Boucotte

ouest, Boucotte sud et Boucotte centre). Ces quartiers ont un taux de densité très élevé (plus de 200 habitants/ha. Par contre dans les quartiers périphériques de la ville, l'habitat y est faible avec un coefficient d'occupation des sols relativement faible, ce qui favorise le jardinage à l'intérieur et à l'extérieur des concessions. Le taux de densité dans ces quartiers varie entre 100 et 50 habitants/ha.

3 La dynamique urbaine de la ville de Ziguinchor

Deux paramètres sont indispensables pour étudier l'urbanisation de la ville de Ziguinchor. Il s'agit de l'histoire de la ville qui permet de retracer les différentes étapes d'implantations de la population et la dynamique actuelle.

3.1 Ziguinchor à travers l'histoire

La plupart des villes d'Afrique noire d'aujourd'hui sont un produit de la colonisation. Créées à des fins militaires, industrielles ou commerciales, ces villes n'avaient pour premier but que de servir au mieux l'intérêt du colonisateur qui en exploitait la situation stratégique ou tirait profit des ressources naturelles de la région environnante.

La basse Casamance par la variété de son paysage composé de palmeraies et de mangrove, la richesse de son sol parcouru par d'innombrables marigots propices à la riziculture, l'abondance de sa pluviométrie, offrait aux colonisateurs un site plein de potentialités que les portugais et les français occupèrent successivement malgré la résistance des populations locales.

Dès le XVI^e siècle, le Portugal avait réussi sa pénétration. En effet, en 1645, l'administrateur portugais de Cacheu GONYALO fonde EZEGUICHOR, comptoir de transit pour le commerce des esclaves, de la cire, des peaux et de l'ivoire. C'était surtout une étape sur la route intérieure « Nord-Sud », un point stratégique de défense de la route de la Gambie à Cacheu à la limite du pays diola.

La France convoita Ziguinchor pour sa position très favorable au commerce entre Karabane et Sédhiou et par la situation générale privilégiée aux confins des zones forestières et productrices.

C'est en 1888 que Ziguinchor devint française, et de gros bourg qu'elle était sous domination portugaise, elle se transforma peu à peu, sous le contrôle d'administrateurs dévoués, en une véritable ville bien quadrillée en quartiers. Les populations des bords du

fleuve étant soumises, son activité portuaire se fit intense et l'arachide introduite par le colonisateur malgré bien des résistances dans une zone essentiellement vouée à la riziculture devint une des principales denrées d'exportation.

Déjà en 1900, la prééminence de Ziguinchor dans la zone s'affirmait par la création d'une chambre de commerce et la présence d'une administration centrale. Très vite, Ziguinchor mérite le titre de capitale régionale. Elle le conserve aujourd'hui et demeure tant par sa taille que par son développement industriel, commercial, culturel et touristique.¹³

Une légende locale voudrait que Ziguinchor tire son nom d'une double expression manding et créole sigi : assieds toi et thiora: pleure qui ferait allusion à la traite des esclaves. Quoique séduisante, cette explication paraît peu vraisemblable, et il est plus volontiers permis de croire que le site actuel de Ziguinchor appartenait au clan Bâinouk des Iziguichos dont il est fait mention dans certains récit portugais du XVI^e et XVII^e siècle. Le suffixe "or" signifie terre, Iziguichor a donné Ezeguichor déformé par la suite en Sigichor puis en Ziguinchor que la population locale ont d'ailleurs surnommée EBĚBĚ «la ville des blancs».¹⁴

¹³ Trincaz Jacqueline 1981 : colonisation et religion en Afrique noire l'exemple de Ziguinchor Paris harmattan
357 pages

¹⁴ Ibidem

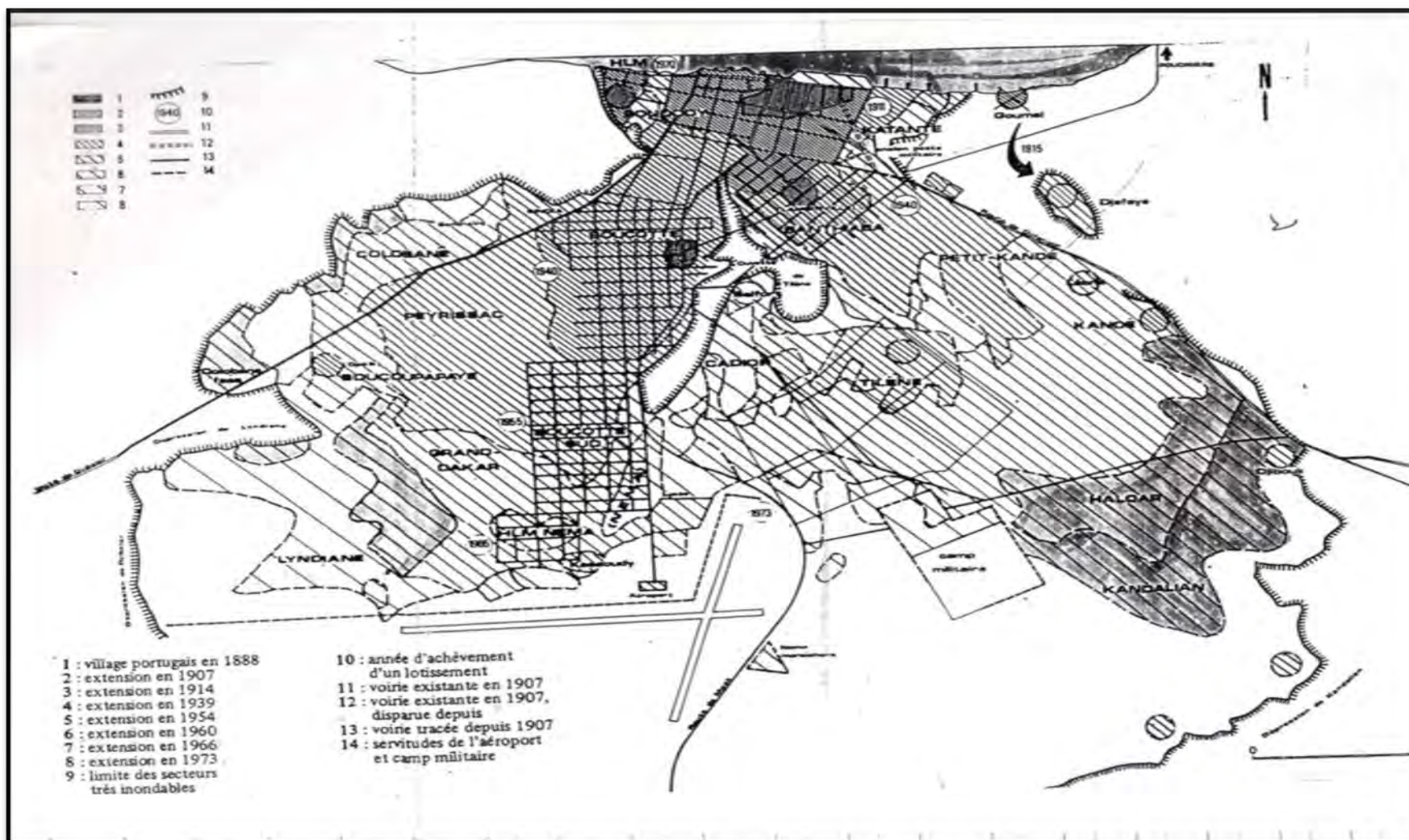


Figure 4: Les étapes d'extension de la ville de Ziguinchor (source : service technique de Ziguinchor)

3.2 La dynamique actuelle

A l'image des autres villes du Sénégal, Ziguinchor est en pleine mutation. Elle a conservé son ancien héritage colonial : le centre ville où sont concentrées toutes les activités et les infrastructures économiques et la périphérie qui regroupe la majorité de la population. La croissance naturelle et les migrations ont contribué à l'extension spatiale de la ville.

La figure 5 fait état de la dynamique spatiale de Ziguinchor depuis la création de la ville jusqu'à l'extension en 1973. Ainsi, les secteurs de Lyndiane, Goumel et de Kandialang qui constituaient les zones d'inondation du site de Ziguinchor sont aujourd'hui occupées du fait de l'urbanisation sans précédente que connaît la ville. Cette extension spatiale est provoquée par les flux migratoires. En effet, la pression urbaine a occasionné une occupation rapide et spontanée de tous les espaces libres de la ville et n'a pas laissé le temps pour la réalisation des aménagements préalables indispensables pour toute zone d'habitation. Cette rapidité de l'urbanisation a mis à rude épreuve la capacité de la ville à satisfaire les besoins en matière d'accès aux logements, aux services sociaux de base comme le transport.

Les signes de cette urbanisation non maîtrisée se lisent à travers cet univers créé de toutes pièces par des populations prises par l'oppression de la ville sous toutes ses formes. Les nouveaux arrivants se sont installés de façon anarchique sur les flancs périphériques de la ville dans les quartiers tels que Colobane, Niéfoulène, Peyrissac, Lyndiane, Kandé, Alwar, Belfort, etc. renforçant dans la majorité des cas des zones d'urbanisation spontanée déjà existantes.

Pour faire face à l'urbanisation qui déborde la ville de Ziguinchor de ses limites administratives les autorités municipales ont envisagé d'élargir la ville.

3.3 L'extension envisagée de la ville de Ziguinchor

Les problèmes d'espace qui se posent avec acuité actuellement dans la ville de Ziguinchor, ont inspiré les autorités municipales de concert avec certains services décentralisés de l'Etat (cadastre, domaine, urbanisme), à envisager de nouvelles extensions communales notamment avec la mise sur pied du nouveau PDU. Il s'agit d'élargir les limites de la ville en intégrant le maximum d'espace de l'arrondissement limitrophe afin de renouer

avec de grandes opérations de lotissement pouvant désengorger la ville existante, et du coup d'en limiter les occupations irrégulières. Par rapport à cette situation neuf villages environnants ont été ciblés:

A l'ouest: Djibélor; à l'est: Boutoute, Gouraf, Djifanghor et Boulom et au sud: Baraf, Mandina Mancagne, Mandina Diola et Bourofaye Diola. Seule la limite du nord de la ville avec le fleuve restera intacte. Toutes, les autres limites devront être modifiées si toutefois les populations riveraines acceptent comme ce fut le cas en 1972, lors de la première extension. La surface envisagée est estimée à 4.372 ha. Ajoutée à celle déjà occupée c'est-à-dire les 4.450 ha, la ville de Ziguinchor pourrait avoir à l'horizon une superficie de 8.822 ha.

Cependant, l'extension envisagée par les autorités municipales risque de se heurter à certaines difficultés. En effet, dans les neuf villages précités pour l'extension de la ville, les vergers d'anacardier occupent des superficies très importantes qui jouent un rôle primordial dans l'approvisionnement de la ville en produits agricoles. Cette augmentation envisagée de la superficie de la commune vers ces zones de production laisse penser que les vergers sont condamnés à disparaître avec les grandes opérations de lotissement et d'urbanisation. En plus, l'urbanisation de ces zones risque de poser des problèmes, car la plupart de ces localités sont touchées par l'insécurité qui secoue la Casamance.

Chapitre 3 : L'ECONOMIE ET LES INFRASTRUCTURES

Dans ce présent chapitre, nous tenterons d'abord d'étudier l'économie de la ville de Ziguinchor., avant d'analyser ensuite les différents équipements et infrastructures de celle-ci.

1 L'économie de la ville de Ziguinchor

Ziguinchor possède sur le plan économique d'importantes potentialités. L'économie de la ville et de son arrière pays est basée sur l'existence d'une industrie qui est dépendante de la production du secteur primaire. Ce secteur est caractérisé par une agriculture qui résiste tant bien que mal aux effets pervers de la sécheresse et d'un secteur informel encore émergent¹⁵. A côté de celle-ci existent d'autres activités tels que l'industrie, l'artisanat, le tourisme et le commerce.

1.1 Le secteur agricole

L'essor économique de Ziguinchor est fortement lié à son agriculture, qui demeure l'activité la plus importante.

Comme beaucoup de pays en développement, l'activité économique de la ville de Ziguinchor reste dominée par l'agriculture. En effet, Ziguinchor offre une gamme variée de produits agricoles avec une prédominance de la riziculture.

La culture du riz est la principale activité en basse Casamance, surtout à Ziguinchor. En effet, pendant la période coloniale le riz était utilisé pour payer les impôts et participer à l'effort de guerre. Actuellement, il est un critère de richesse dans certains milieux Diola, ce qui explique qu'une grande partie des surfaces cultivables lui est consacrée¹⁶. Au cours de ces dernières années, on a remarqué une nette régression de la riziculture pluviale dans les bas fonds, du fait de la baisse de la pluviométrie et de l'abandon des rizières suite à l'acidification et à la salinisation des terres, mais aussi à cause du conflit « Casamançais ». Mais le riz n'est pas la seule plante cultivée par les populations de la ville de Ziguinchor. Ces populations

¹⁵ Ndecky. (G). Pauvreté urbaine : cas des quartiers périphériques de la ville de Ziguinchor, mémoire de maîtrise, UCAD 1996, 95 pages

¹⁶ Manga Emilie : Eaux et pluies à Ziguinchor: écoulement et problèmes d'environnement, mémoire de maîtrise ; UGB 2002, 120p

cultivent aussi du mil, du maïs et pratiquent le maraichage qui est l'apanage des groupements économiques féminins.

Cependant, l'agriculture risque de disparaître dans un avenir proche, faute de terres. En effet, la demande de plus en plus présente en parcelles d'habitation et la salinisation des terres, sont de véritables limites au développement de l'agriculture dans la ville.

1.2 La pêche et l'élevage

➤ La pêche constitue un secteur dynamique dans la ville l'économie. En effet, la commune dispose de trois points de débarquement des poissons et des crustacés. Cette activité est pratiquée en amont du fleuve Casamance, à l'embouchure et sur la façade maritime de la région. Elle est effectuée particulièrement par les Guet-Ndariens et les Nionminka du Saloum. Par manque d'équipements de chaîne de froid pour assurer une bonne conservation des produits frais, une partie des mises à terre est destinée à la transformation artisanale et l'autre est destinée à la consommation locale.

➤ L'élevage dans la commune de Ziguinchor constitue une activité complémentaire à l'agriculture. Il joue un rôle très important dans l'économie de la ville mais souffre de pratique traditionnelle et de son caractère extensif. Il est très peu développé et ne concerne que le petit bétail (ovins, caprins, porcins) et la volaille. Ces techniques de production sont encore rudimentaires. Pourtant pratiqué d'une manière intensive et rationnelle, il pourrait constituer une source de revenus non négligeable pour les populations et un créneau pour la satisfaction des besoins lors de certains grands événements (Tabaski, Korité, Noël, Pacques, etc.)

1.3 L'industrie

Comme dans les autres capitales régionales, Ziguinchor n'a pas échappé à la concentration industrielle exercée par Dakar. Les unités industrielles y sont peu développées. En effet, dans la ville on compte quelques industries agroalimentaires, dont la SUNEOR pour l'arachide, AGRIMER, SOSECHAL et CRUSTAVIF pour l'exploitation des crevettes. En outre, la ville possède la Société du Domaine Industriel de Ziguinchor (SODIZI) qui a vu le jour avec l'émergence d'un certain nombre de Petites et Moyennes Entreprises (PME)

orientées vers le conditionnement des crevettes et poissons, l'imprimerie, la mécanique générale, la menuiserie métallique, les travaux publics, etc.

1.4 L'artisanat

L'artisanat représente une forme d'activité de transformation beaucoup plus enracinée dans la population que l'industrie d'origine étrangère. Il occupe à Ziguinchor une place très importante dans la mesure où il emploie une partie importante de la population. Il existe un village artisanal et une chambre des métiers, principaux lieux d'échanges des produits artisanaux.

1.5 Le tourisme

Ziguinchor possède de nombreux atouts touristiques avec un climat doux et ensoleillé, une végétation luxuriante, une architecture originale et de nombreuses infrastructures pouvant abriter des touristes. Plusieurs types de tourisme cohabitent à Ziguinchor : du tourisme grand standing matérialisé par les hôtels (tourisme d'affaires) au tourisme rural intégré, matérialisé par les campements. La ville compte actuellement 8 hôtels et 12 campements.

1.6 Le commerce

Le commerce évolue actuellement dans un cadre caractérisé par la libéralisation de l'économie. Les commerçants sont soit grossistes ou demi-grossistes et occupent les secteurs d'activités de la boulangerie, de la quincaillerie, du textile et de l'alimentation.

Le secteur du « détail » et du « micro-détail », composé en majorité de ressortissants des pays voisins, est implanté un peu partout dans la ville. Le secteur « gros » et « demi-gros » est monopolisé par une infime partie de la population commerçante. Ce secteur est installé le plus souvent dans le centre ville communément appelé Escale. On note cependant, la naissance d'une nouvelle race d'opérateurs économiques constitués de jeunes diplômés agissant individuellement ou constitués en Groupement d'intérêt Economie (GIE). La ville compte cinq grands marchés, trois mini- marchés et deux marchés d'importance secondaire.

2 Les équipements et infrastructures de la commune de Ziguinchor

Les équipements et les infrastructures sont nécessaires au bon fonctionnement de la ville. Une zone urbaine se caractérise par diverses fonctionnalités : sociales, éducatives, administratives, économiques et sanitaires. Ce qui incite à une diversité des équipements et des infrastructures dans le but d'assurer le déroulement stable et correct des activités urbaines¹⁷. Les équipements et infrastructures de la ville de Ziguinchor, contrairement à sa population ne connaissent pas une dynamique évolutive, même s'ils sont variés.

2.1 Les équipements

Les équipements de la ville de Ziguinchor occupent environ 1 166 ha. Ils sont surtout d'ordre administratif et socioéconomique.

2.1.1 Les équipements administratifs

Ils sont essentiellement constitués par des services d'administration générale, centralisés pour la plupart dans les quartiers Escale et Boudody. Ces services sont au nombre de 28 et occupent environ 6,7 ha. A côté de ces services d'administration on note aussi la présence des services d'encadrement technique qui sont au nombre de 25. Ces derniers sont répartis un peu partout dans le tissu urbain. Presque 1/3 d'entre eux n'ont pas de bâtiments qui leur sont propres mais logent dans les locaux conventionnés.

2.1.2 Les équipements socio-économiques

Les équipements socio-économiques sont divers et sont localisés dans les quartiers centres même si certains d'entre eux sont éparpillés au niveau des autres quartiers. Ils sont d'ordre sanitaire, éducatif et économique comme le montre le tableau ci-dessous.

¹⁷ Sadio M, 2009

Tableau 8: Equipement socio-économique

Equipements	Nombre
Hôpital régional	1 (avec 140 lits)
Centre de santé	1 (100 lits)
Dispensaires	15
Pharmacies	Plusieurs
Etablissements d'enseignement primaire	48
Etablissements d'enseignement moyen et secondaire	31
Université	1
Ecoles de formation professionnelle	12
Centre de formation technique féminin	1
Ecole de formation des instituteurs	1
Ecole de formation des agents techniques de l'agriculture	1
Industries	5
PME et PMI	Plusieurs
Banques	Plusieurs
Sociétés d'Etat	Plusieurs
Marchés	6
Sport et culture	Stades(3), dojos(3)
Lieux de culte	Nombreux
Structures touristiques	Plusieurs
Autres	Gare routière(1) port(1) aéroport(1)

Source : PACTE(2006) DIEME(2007) et enquête

2.2 Les infrastructures environnementales

Les infrastructures environnementales concernent tout le dispositif mis en place pour la protection de l'environnement. Il s'agit des infrastructures d'évacuation des eaux de pluies, du réseau d'égouts, des dépôts d'ordures ménagères, des routes, etc.

Les infrastructures d'évacuation des eaux pluviales sont en nombre insuffisant (7800 m de canalisation) et ne sont localisées principalement qu'au centre (Escale et Boudody) et au Nord-ouest de la ville. Elles sont constituées d'un réseau ancien mis en place en 1992 et d'un nouveau réseau mis en place après cette date. A Ziguinchor on note l'existence d'un réseau d'égout classique, dans le quartier des H.L.M Boudody. Ce réseau est construit en 1970 et n'est plus fonctionnel. S'agissant des décharges d'ordures, nous pouvons remarquer leur répartition très inégale à travers la ville. Les décharges officielles sont plus nombreuses que celles dites sauvages qui sont localisées pour la plupart à la périphérie.

Enfin pour ce qui concerne le réseau routier au niveau de la commune, il fera l'objet d'étude d'un chapitre ultérieurement.

Conclusion

La ville de Ziguinchor présente un site assez contraignant avec des cuvettes qui se succèdent aux plateaux.

Aujourd'hui, le rythme d'urbanisation de la ville est incontrôlable du fait de l'afflux des populations qui quittent les villages environnants pour habiter la ville. Ce phénomène s'est accentué avec la crise qui secoue la région. Cette urbanisation est à l'origine de la prolifération de l'habitat spontané et entraîne un déficit en équipement collectif divers, des problèmes environnementaux et sociaux. Elle a également des incidents sur les transports urbains. En effet, cette forte urbanisation a provoqué l'extension de la ville qui n'est pas suivie d'infrastructures routières. Dès lors l'offre de transport au niveau de la ville ne répond pas à la demande.

DEUXIEME PARTIE : LES CONDITIONS DE TRANSPORT DANS LA COMMUNE DE ZIGUINCHOR

Les transports urbains dans la ville de Ziguinchor sont caractérisés par un système artisanal (faute d'entreprise de transport) qui joue un rôle important dans la de la ville. Car il assure la mobilité des populations grâce à la coexistence de plusieurs moyens de transport. Dans cette partie nous analyserons d'abord le système des transports urbains, pour en suite montrer son rôle et en fin le poids de la mobilité dans la ville de Ziguinchor.

Chapitre 1 : SYSTEME ET ORGANISATION DE TRANSPORT A ZIGUINCHLOR

La ville de Ziguinchor est caractérisée par une urbanisation qui est de plus en plus forte. Cette urbanisation entraîne des conséquences qui se posent en termes de déplacement au sein de la ville. Ainsi, pour répondre à la demande croissante des transports, les autorités locales ont mis en place un système de transport, qui est un ensemble d'éléments organisés pour permettre une bonne mobilité des personnes et des marchandises. En effet, ce système est constitué d'infrastructures de transport (routes, points de stationnement, etc.) et des moyens de transport (cars, vélos, charrettes, etc.). En un mot ce système se résume à l'offre de transport et de l'organisation des transports.

1 L'offre de transport à Ziguinchor

L'offre de transport peut être considérée comme l'ensemble des moyens mis en place, soit par les pouvoirs publics, soit par les structures privées pour permettre un bon déplacement des populations. Autrement dit pour satisfaire la demande de transport existante. Il s'agit des infrastructures (routes, gares routières, etc.) et du matériel roulant (cars urbains, taxis deux roues etc.)

1.1 Le réseau routier

Les voies de communication jouent un rôle important dans le fonctionnement d'une ville. En effet, certaines d'entre elles constituent l'ossature de l'espace urbain et permettent des mouvements des personnes et des biens indispensables à toute ville. « Elles guident l'urbanisation, structurent l'espace, établissent des relations entre centres et périphérie »¹⁸. Le transport urbain s'organise autour d'un réseau routier. Ainsi, la construction des routes est à la base de toutes les initiatives car La ville est inconcevable sans route¹⁹.

Dans la commune de Ziguinchor, le réseau routier est réparti en réseau classé et en réseau non classé. La voirie classée est sous la tutelle du gouvernement, c'est-à-dire sous l'administration de la direction des travaux publics du ministère des infrastructures et des transports. Et la voirie non classée est sous la tutelle de la municipalité. Le réseau bitumé est

¹⁸ Marie Madeleine Damien : transport et logistique. Edition Dunod, Paris 2001 ; p.447. p.434

¹⁹ Jacques Bugnicourt : Disparités régionales et aménagement du territoire en Afrique, Armand Collin 1971 p.32

très faible dans la mesure où la voirie revêtue n'est que de 45 km dont 35 km de voies classées et de 18 km de voies non classées ou communales.

L'étude de la voirie urbaine de Ziguinchor nous a permis d'observer trois types de voirie (figure 6).

Le premier type de voirie est constitué de voies primaires qui sont des voies interurbaines ou celles qui assurent des liaisons de longue distance. Ce sont elles qui relient la commune aux autres départements de la région, aux autres régions du pays mais aussi aux pays limitrophes. Ce sont des Routes Nationales (RN) comme la RN4 (Ziguinchor-Kaolack-Fatick-Dakar) et la RN6 (Ziguinchor- Sédhiou-Kolda), des routes Régionales comme la R20 les routes départementales. Il y'a le boulevard 54 m qui dessert plusieurs quartiers de la ville et par lequel on transite vers la Guinée Bissau. Tous ces axes routiers ont des intersections avec des voies urbaines à l'entrée de la ville au niveau du rond point Aline Sitéo Diatta.

Le deuxième type de voirie est constitué de voies secondaires, qui assurent la liaison entre les différents quartiers de la ville. Ce réseau urbain n'est pas dense car la voirie revêtue y est rare avec seulement une vingtaine de kilomètres. Il est essentiellement concentré dans le centre ville et ses environs au détriment de la périphérie où on note une quasi-absence de routes bitumées même si la mairie est entrain de desservir certaines de ces localités avec la construction des routes en pavés.

Enfin, le troisième type est constitué de voies tertiaires, qui sont des rues tracées dans les quartiers. Le plan en damier de la ville laisse apparaître à l'intérieur des quartiers des rues très larges recouvertes de sable. Ce qui limite la bonne circulation de l'automobile surtout en saison des pluies. Elles sont cependant plus aptes à la circulation des véhicules hippomobiles et vélomoteurs du fait de la souplesse et de la maniabilité de ces derniers pour affronter les rues sablonneuses.

Les voies revêtues sont inégalement réparties dans les quartiers de la commune. Ainsi, la classification de ces quartiers selon le niveau de desserte par la voirie revêtue laisse apparaître trois groupes de quartiers.

- Les quartiers sans aucune voie revêtue. Ces quartiers se localisent dans la périphérie de la ville. Il s'agit entre autres des quartiers de Djibock, Alwar, Kandialang, Kenya, Diabir.

- Les quartiers médiocrement desservis. En effet, ces quartiers sont traversés par des routes régionales: c'est le cas de Belfort, Tilène-Kadior et Tilène Central avec le boulevard du 54 m; de Colobane avec la route d'Oussouye et de Kandé-Léona avec la route de Ziguinchor Kolda. L'intérieur de ces quartiers est constitué de rues non revêtues en mauvais état.
- Les quartiers bien desservis. Ils correspondent au centre ville et à son alentour. Il s'agit des quartiers de Boudody, Escale, Santhiaba, boucotte (est, sud et ouest) et Néma. Ces quartiers abritent les grands équipements et la quasi-totalité des bâtiments à caractère administratif et économique de la ville (hôpitaux, lycée, grand marché aéroport, port, etc.).

Cette classification nous amène à dire que l'essentiel des voies goudronnées de la commune de Ziguinchor sont concentrées dans le centre ville et ses environs au détriment des quartiers périphériques où la demande est très forte car la majorité de la population s'y trouve.

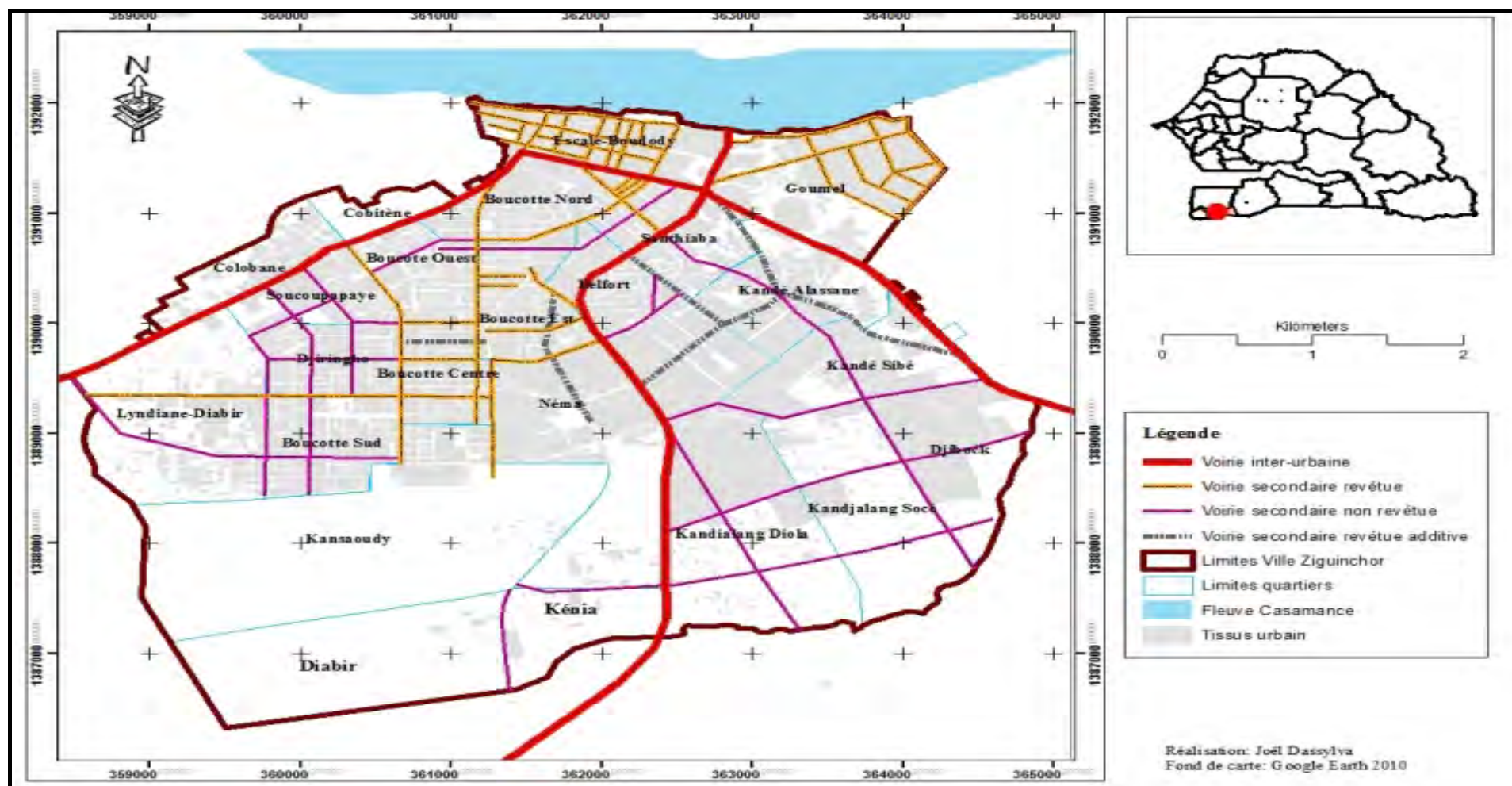


Figure 5: Carte du réseau routier de la ville de Ziguinchor

1.2 Les zones de stationnement

Ils sont définis comme des sites aménagés spécialement pour l'accueil et l'information des usagers de transport public. Ils sont des lieux privilégiés de rencontre entre les véhicules et les passagers. Ces sites sont constitués de gares routières et de parkings. Ces lieux de stationnement occupent des places de choix dans l'organisation de l'espace urbain. La ville de Ziguinchor a une gare routière où stationnent les véhicules de transport urbain et interurbain. Mais la ville est dépourvue de parkings de stationnement surtout dans le centre ville.

L'insuffisance et l'état dégradé des rues ont des conséquences sur les transports urbains de la commune car les localités dépourvues de celles-ci ne sont pas desservies par tous les moyens de transport. Néanmoins, ce sont ces rues qu'empruntent divers moyens de transport pour assurer les déplacements de plus en plus important de la population.

1.3 Les divers moyens de transport urbain utilisés à Ziguinchor

Ce sont l'ensemble des moyens mis à la disposition des populations pour la satisfaction de leurs besoins de déplacement. Ils constituent en fait un paramètre important pour apprécier les différentes opportunités, ainsi que les alternatives qui s'offrent aux individus pour effectuer leurs déplacements. Ainsi, pour satisfaire leurs besoins de déplacement, les usagers de la ville de Ziguinchor disposent de différents moyens de transport qui se répartissent entre le transport motorisé assuré par les automobiles et les motocyclettes et le transport non motorisé réalisé par la traction animale ou la marche à pied.

Cependant, tous ces moyens ne sont pas utilisés de la même manière par l'ensemble de la population de la ville car certains sont plus fréquents que d'autres. En effet, leur utilisation varie d'un quartier à l'autre et dépend du niveau de revenu des populations mais aussi de la qualité de la voirie dans les différents quartiers. D'après les résultats de nos enquêtes sur les différents moyens utilisés par la population Ziguinchoroise (tableau 10), la marche est le moyen de transport le plus utilisé avec 38 % suivi des deux roues avec 25 %, les cars urbains (15 %) et les taxis (14 %).

Tableau 9 : Les différents moyens de transport utilisés dans la ville de Ziguinchor

Quartiers Moyens	Escale	Colobane	Diabir	Kandialang	Néma	Santhiaba	Total	%
Marche à pied	32	41	8	67	61	90	299	38
Cars urbains	15	12	0	0	45	34	116	15
Motos	3	8	2	20	14	19	66	9
Vélos	1	21	9	47	26	18	122	16
Taxis	30	13	1	5	34	29	112	14
Calandos	0	0	3	14	0	0	17	2
Particuliers	9	2	0	1	7	6	25	3
Charrettes	0	4	2	7	0	3	16	2
Autres	0	2	0	4	0	1	7	1
Total	90	103	25	165	187	210	780	100

Source : enquête Joël DASYLVA, 2010

1.3.1 Les transports motorisés

Ils concernent l'ensemble des moyens motorisés que les populations utilisent pour assurer leur circulation. Ils sont de catégorie et de capacité différentes. Il s'agit des cars urbains, des taxis réguliers et non réguliers (clandos), des particuliers et des mobylettes.

1.3.1.1 Les cars urbains

Ils sont constitués pour la plupart de vieux véhicules retirés du trajet interurbain et affectés au transport urbain. Au nombre de 22²⁰, ils présentent une capacité moyenne de 25 places. Ces cars se caractérisent par leur vétusté et leur manque de confort. Leur âge moyen est de 15 à 20 ans.

A Ziguinchor, les cars urbains ne desservent pas tous les quartiers de la ville (tableau 10). Ils ont un circuit bien déterminé. Les quartiers dont la majorité des voies restent revêtues sont desservis. En effet, la situation actuelle du réseau routier fait que sur quelques huit à dix lignes, seules quatre circuits ont été expérimentés dont trois sont fonctionnels. Avant la création de l'université, le transport urbain régulier des cars ne constituait qu'une boucle qui concernait les quartiers de Boudody-Escale, une partie de Santhiaba, Boucotte

²⁰ Sièges des cars urbains de Ziguinchor

(nord, centre, est, ouest), une partie de Néma, le nord de Kansaoudy et la partie de Djiringho. C'est ce circuit que nous appelons ligne à fluidité permanente; car elle est fréquentée régulièrement par les cars (figure 7). Il y'a aussi la ligne marché Escale Colobane qui ne fonctionne que le matin. Cette ligne permet de transporter les commerçants vers le marché Escale. Avec la création de l'université de Ziguinchor, d'autres lignes étaient exploitées pour faciliter l'accès des étudiants à leur établissement. Nous les avons nommées lignes de fluidité faible; car quelques cars seulement les empruntent aux heures de pointe (7 h, 12 h, 14 h et 18 h) pour transporter les étudiants. Au départ, ces lignes étaient au nombre de trois, mais finalement deux d'entre elles ont été conservées car l'autre n'était pas rentable. Leurs itinéraires sont les suivants:

- la ligne 1 qui prend départ au niveau de l'hôtel Diola passe par le rond point de la gare routière, longe le boulevard des 54 m jusqu'à la hauteur du Camp militaire tourne à droite pour rejoindre la route du Camp sapeur pompier pour se terminer à l'université.
- La ligne 2 part du rond point Jean Paul II passe par Boucotte (rond point Belal LY) arrivée au niveau du Village artisanal, elle tourne à droite prolonge la route de Yamatoye jusqu'à Grand Dakar tourne à gauche remonte ensuite la route jusqu'à la hauteur du Lycée Djinabo passe par la gendarmerie pour rejoindre la route du Camp sapeur pompier pour enfin se terminer à l'université.

Cependant, il faut signaler que ces lignes qui desservent l'université ne sont fonctionnelles qu'en période scolaire.

L'insuffisance des rues bitumées et l'état vétuste des cars urbains font que beaucoup de quartiers surtout ceux qui se trouvent à la périphérie ne sont pas desservis. Ainsi, nous pouvons dire qu'à Ziguinchor les cars urbains ne desservent que le centre ville et ses environs. Ceci explique le faible taux des populations qui utilisent ce moyen de transport (15 %) malgré que les tarifs soient abordables. La tarification des cars urbains est de 100 FCFA, appliquée sur toutes les distances parcourues.

Les cars urbains sont soumis à un certain nombre de charges, mais ils génèrent aussi des recettes (tableau 11).

Tableau 10 : Charges et recettes des exploitants des cars urbains à Ziguinchor

Charges							Recettes
	Assurance	Taxes		Carburant	Salaire du chauffeur	Versement quotidien	
		Vignette	Timbre de visite				
		Patente	Technique				
Journalier				7000 à 10000F		15000F	15000 à 25000F
Mensuel			2500F par Six mois		40000F		
Annuel	50000F	30000F					

Source : Enquête Joël Dasylva, 2010

Ce tableau ne reflète pas l'ensemble des charges que supportent les exploitants des cars urbains. En effet, à côté de celles-ci s'ajoutent celles de l'entretien (lavage et dépannage) qui sont très fréquents et surtout le dépannage à cause de la vétusté de ces cars mais aussi de la qualité des routes. Il y'a aussi le mandat des apprentis et des «coxeurs ».

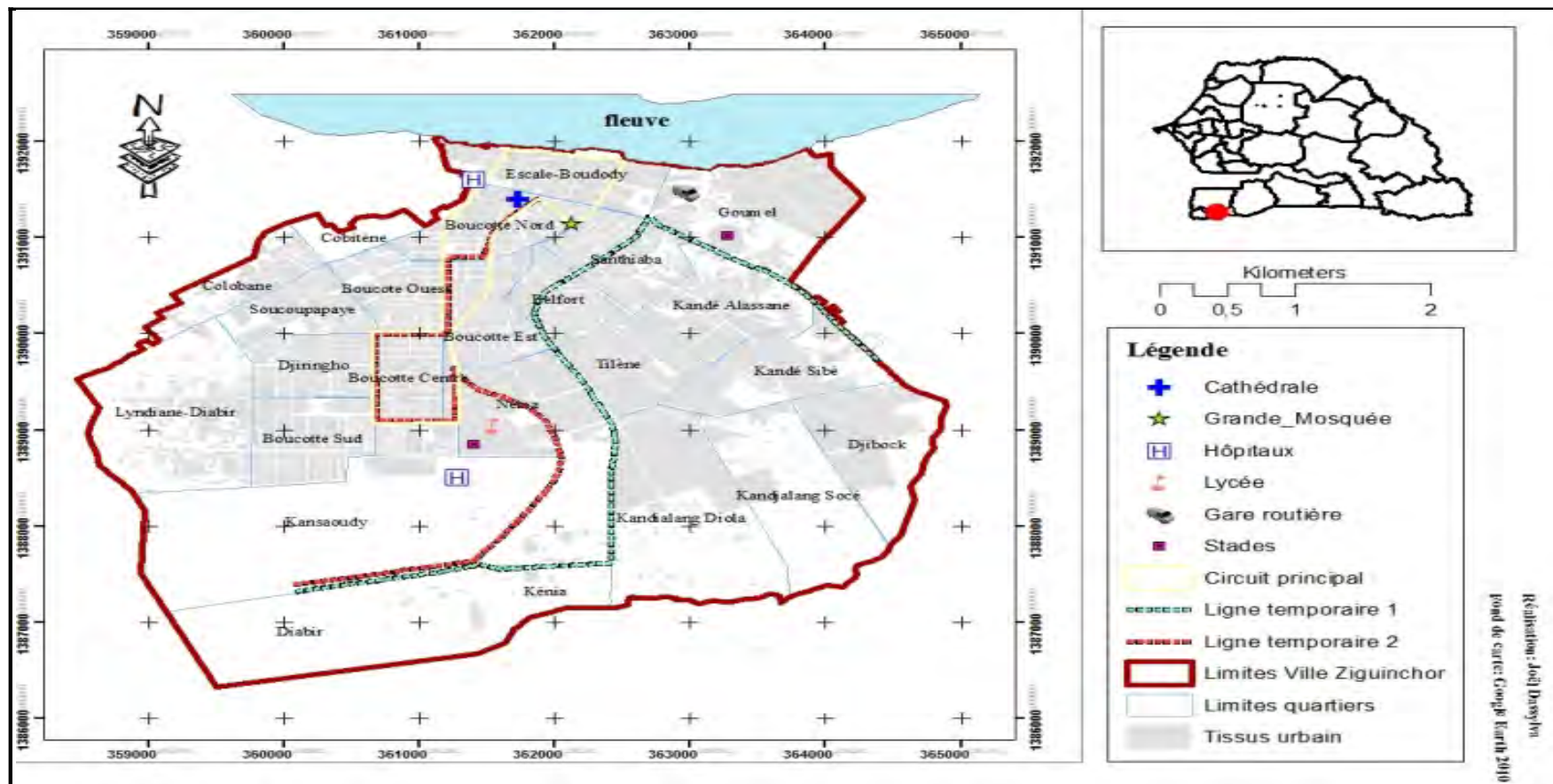


Figure 6: Carte du circuit des cars urbains dans la ville de Ziguinchor

1.3.1.2 Les taxis

A Ziguinchor, une partie du trafic est assurée par les taxis. Cependant il y'a des taxis réguliers et des taxis non réguliers appelés communément « clandos ».

❖ Les taxis urbains réguliers

Outre les cars, la ville de Ziguinchor dispose d'une centaine de taxis urbains qui assurent la mobilité des personnes et de leurs biens. Ces taxis se caractérisent pour la plupart par leur vieillesse. Cette vieillesse s'explique par l'importance de la part des véhicules d'occasion comme par ailleurs dans l'ensemble du territoire national. La libération de l'économie a permis à certaines couches de la population de se convertir en importateurs de véhicules d'occasion qui coutent moins chère environ 2 à 4 Millions l'unité.

Ainsi, pour des raisons de sécurité, l'assainissement du marché des voitures d'occasion devrait également être vu sous l'angle de la sécurité publique, car les contribuables veulent certes une voiture à meilleur prix mais veut aussi les meilleurs garanties pour ne pas se mettre au volant d'un cercueil roulant. Toutefois les véhicules d'occasion peuvent résoudre bien des problèmes mais aussi il faut protéger la qualité du parc automobile. Nous devons suivre l'évolution de la technologie et ne pas accepter d'être le récupérateur de productions surannées²¹.



Photo 1: Exemple d'un taxi urbain (Source : Joël DASYLVA)

²¹ Le soleil, mardi 7 février 1989 ; Voitures d'occasion : les chicanes du marché

Cette photo est l'exemple d'un taxi urbain dans la commune de Ziguinchor où leur âge moyen est de 10 à 15 ans.

Contrairement aux cars urbains qui ont des circuits spécifiques, les taxis circulent dans les différents quartiers de la ville dans la mesure du possible. Cependant les tarifs diffèrent d'un quartier à l'autre mais aussi entre le jour et la nuit.

Tableau 11 : Répartition des tarifs selon les localités et l'heure

Zone	Tarif en FCFA Jour	Tarif en FCFA Nuit
Zone I	400	700
Zone II	500	800 à 1000

Source : Secrétariat du regroupement des chauffeurs et transporteurs de Ziguinchor

Dans la ville de Ziguinchor le prix des taxis varie de 400 à 1000 FCFA. Ces prix dépendent des quartiers desservis. En effet, il y'a deux zones: zone 1 et zone 2.

- La zone 1 s'étend du centre-ville jusqu'à la route d'Oussouye plus précisément au niveau de l'école de Colobane dans la partie Ouest de la ville; du centre-ville à Léona au Sud-est et du centre-ville jusqu'au camp militaire et l'aéroport pour le Sud-ouest. Dans cette zone tout déplacement en taxis coûte 400 FCFA le jour et 700 FCFA à partir de minuit jusqu'à 05 heures du matin.
- La zone 2 concerne tout le reste de la ville. Les tarifs sont de 500 FCFA le jour et de 800 à 1000 francs de 00heure à 05 heures.

Les taxis desservent plus le centre ville que la périphérie. C'est ce qui fait qu'il est rare de trouver un taxi dans les quartiers périphériques à l'instar de Kandialang et Alwar. Cela est dû à des raisons financières (faible revenu) mais aussi à l'état des routes qui sont défectueuses.

A l'instar des cars urbains, l'exploitation des taxis est soumise aussi à un certain nombre de charges: assurance, vignette, patente etc. En plus de ces taxes, il y'a la cherté du carburant et les pannes très fréquentes en période d'hivernage. Le versement journalier est de 10000 FCFA pour une recette d'environ 10000 à 12500 FCFA. La faiblesse des recettes s'explique par le fait qu'à Ziguinchor, les taxis ne sont pas à la portée de tous: seulement environ 14 % de la population les utilisent comme moyen de transport. Ainsi, la presque

totalité des ménages interrogés jugent chère les tarifs. Alors ils préfèrent emprunter les taxis irréguliers dits « clandos », dont des courses réclament des prix plus abordables.

❖ **Les taxis irréguliers ou clandos**

Ce sont des taxis qui ne sont pas en règle avec l'administration, car ils ne payent pas des taxes et ne figurent pas sur des fichiers « visite technique ». Ils sont généralement constitués de taxis réguliers qui ne peuvent plus satisfaire aux conditions de visite technique. Leur nombre n'est pas assez important car ils ne desservent pas l'ensemble des quartiers de la ville. En effet, ces taxis clandestins ne desservent que les quartiers à accès difficile. C'est-à-dire des quartiers qui sont dépourvus de routes bitumées, c'est ce qui explique le faible taux (2 %) des personnes qui les utilisent comme moyens de transport. Leurs points de stationnement sont le plus souvent les marchés. C'est ce que nous observons au marché Saint Maure de Boucotte et celui de Tilène où quelques dizaines de véhicules stationnent pour assurer les déplacements des populations. Ces taxis appartiennent à des particuliers qui exercent, occasionnellement ou de façon permanente, une activité de transport. Le but recherché est d'obtenir une rentrée d'argent complémentaire. Ce sont des propriétaires rentiers au sens de Godard et Teurnier²². Ainsi, avec des prix souvent plus bas 100FCFA par personne, ces taxis «clandos» concurrencent les taxis réguliers en empruntant parfois les mêmes itinéraires.

1.3.1.3 Les véhicules particuliers

Le niveau de vie moyen voire faible qui caractérise en général les populations des pays en voie de développement comme le Sénégal, explique la faiblesse de l'utilisation de la voiture particulière, pour les déplacements. Ziguinchor n'échappe pas à cette caractéristique

En effet, à Ziguinchor le niveau de vie des populations varie d'un quartier à l'autre et la part des voitures particulières suit cette logique. Par exemple dans les quartiers enquêtés, c'est dans le quartier de Boudody-Escale où le nombre de véhicules particuliers est assez important, où sur les 90 personnes interrogées 9 ont comme moyens de transport la voiture

²² Godard et Teurnier P. Transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement. Redéfinir le service public. Karthala-Inrets, 1992 244p.

particulière, ce qui n'est pas le cas pour Diabir. Ceci justifie la faiblesse de leur utilisation dans la ville de Ziguinchor avec un taux de 2% pour l'ensemble des quartiers enquêtés. Ainsi, pour assurer leur mobilité, les populations se sont procurées un moyen de transport individuel moins cher et plus pratique, à savoir les deux-roues.

1.3.1.4 Les deux roues

Les mobylettes et les bicyclettes communément appelés « deux roues », sont l'un des moyens de transport motorisé les plus utilisés (25 %) par les usagers de la commune de Ziguinchor. L'avantage de ces moyens de transport repose sur le fait qu'ils peuvent accéder à toutes les zones, particulièrement dans les quartiers périphériques aux routes impraticables. Ce qui explique l'usage d'un nombre important de ces moyens de transport par les populations de ces localités.

A côté des moyens de transport motorisés, les habitants de Ziguinchor utilisent aussi des moyens non motorisés.

1.3.2 Les transports non motorisés

Ces moyens de transport sont fréquents dans les milieux urbains du Sénégal, particulièrement dans les villes secondaires. Leur importance s'explique par la faiblesse des revenus mais surtout par les caractères ruraux de ces villes. Ces moyens sont constitués de la traction animale et de la marche à pied.

1.3.2.1 La traction animale

C'est un mode très utilisé dans les villes du Sénégal. Il est né de l'initiative des ruraux qui, poussés par les aléas climatiques (sécheresse des années 1970) et la crise économique, viennent chercher du travail dans les villes²³. Car la plupart des conducteurs enquêtés sont des paysans, même si le caractère lucratif de l'activité attire d'autres catégories socioprofessionnelles. Le transport hippomobile, même s'il prend de l'ampleur dans la commune de Ziguinchor, ne concerne que les marchandises. Dans la ville de Ziguinchor, les charrettes sont tirées non pas par les chevaux, mais par les ânes et quelque fois par les bœufs.

²³ Seynabou Ndao Fall : Les transports urbains à Kaolack ; Mémoire de maitrise, 1999 UCAD p. 67

Contrairement à ce qui se passe dans les villes du nord du Sénégal. Cette absence de transport hippomobile assuré par les chevaux, s'explique par les difficultés d'élever des chevaux à cette latitude de climat soudano-guinéen. C'est pourquoi le transport hippomobile est assuré par les charrettes à âne.

❖ Les charrettes

Dans la commune de Ziguinchor, les charrettes n'assurent pas le transport des personnes contrairement à ce qui se passe dans les autres villes du pays où elles jouent un double rôle: transport des personnes et des marchandises. Au nombre indéterminé faute d'immatricule, elles assurent le transport des marchandises à l'intérieur de la ville . Leurs points de stationnement sont les marchés et les devantures des grands magasins. La plupart des conducteurs de ces charrettes résident dans les quartiers périphériques; et ils sont en majorité propriétaire de ces véhicules. La recette journalière d'une charrette à Ziguinchor varie entre 1500 et 2500 FCFA. Elles ne sont pas en règle car, elles ne payent pas de taxes et concurrencent parfois des taxis.

Ce mode de transport, aux tarifs supportables (entre 300 et 1000 FCFA) a du mérite car il dessert tous les quartiers, même ceux dont les routes sont impraticables par les véhicules automobiles. Il participe aussi à la diminution de la pollution. Cependant, force est de constater qu'il pose certains problèmes de sécurité. En effet, les charrettes ralentissent parfois la circulation par leur lenteur et sont impliquées directement ou indirectement dans certains accidents de la route pour les raisons suivantes:

- l'âge des conducteurs qui sont souvent des jeunes
- l'ignorance du code de la route
- les animaux sont parfois affolés par les freinages brusques des automobilistes
- le non existence de dispositifs d'éclairage et de signalisation.

A Ziguinchor, le transport des marchandises n'est pas seulement assuré pas les charrettes. Il existe aussi un autre mode parallèle, à traction humaine assuré par les charrettes à bras, communément appelées pousse-pousse. Ces dernières sont le plus souvent tractées par des étrangers notamment des ressortissants de la Guinée Conakry. Ces charrettes à bras n'assurent que des déplacements de marchandises sur de courtes distances surtout à l'intérieur des marchés.

Néanmoins ces pousse-pousse posent certains problèmes. Ces charrettes à bras soulèvent des difficultés d'insertion avec les autres modes de transport sur la voirie: lorsque celle-ci est étroite dans certaines zones centrales (le centre ville), la présence de ces véhicules à progression relativement lente provoque de sérieux encombrements en ralentissant la circulation automobile. Lorsque les routes sont plus larges, le risque d'accident est amplifié par cette coexistence dans un même espace de voirie des véhicules se déplaçant à des vitesses très différentes²⁴.

Ces modes de traction animale et humaine sont de véritables pourvoyeurs d'emplois et de revenus

1.3.2.2 La marche

La marche est le moyen de transport le plus utilisé dans les pays en développement. Elle est également le moyen le plus fréquent dans des villes africaines. Ainsi sa part dans l'ensemble des déplacements est en hausse grâce à la pauvreté qui sévit avec la crise économique, malgré l'allongement des distances provoqué par le développement urbain²⁵. Ziguinchor ne fait pas exception.

Les résultats de nos enquêtes en sont une illustration. En effet, la marche à pied occupe une place importante dans les déplacements; car la majeure partie des déplacements de la ville sont effectués à pied. Ainsi, parmi 780 personnes enquêtées, 299 se déplacent à pied, soit 38% de l'ensemble. L'importance de ce taux s'explique par la faiblesse du revenu de la population, mais aussi par le poids des liens familiaux et des réseaux de solidarité qu'entretiennent des citadins et qui se font en général à pied.

Cependant même si la marche est plus fréquente dans la ville de Ziguinchor, on constate qu'elle varie d'un quartier à un autre. Car elle est sensible au statut socio-économique des personnes, à la proximité des lieux d'activité et des équipements et à l'accessibilité des moyens de transport. Même si elle est le moyen le plus utilisé, elle est néanmoins confrontée à certains obstacles qui limitent son usage. Selon. Ces obstacles sont liés par : le versement des eaux usées, les saletés, les agressions, les odeurs, le manque

²⁴ Godard et Teurnier P. Transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement. Redéfinir le service public. Karthala-Inrets, 1992 244p. P. 137-138

²⁵ Seynabou Ndao Fall : Les transports urbains à Kaolack ; Mémoire de maitrise, 1999 UCAD p. 70

d'éclairage, la chaleur, le risque d'accident, le bruit, l'encombrement des trottoirs, la pollution...²⁶.

Malgré son caractère «artisanal», le transport urbain dans la ville de Ziguinchor est basé sur une certaine organisation et joue aussi un rôle socio-économique dans la ville.

²⁶ Godard et Teurnier P. Transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement. Redéfinir le service public. Karthala-Inrets, 1992 244p

Chapitre 2 : FONCTIONNEMENT DE L'ACTIVITE DE TRANSPORT URBAIN A ZIGUINCHOR

Les transports en générale et en particulier les transports urbains occupent une place fondamentale dans la bonne marche de la ville, car ils jouent un rôle politique, économique et social au sein de celle-ci. Mais pour mieux accomplir sa mission il faut qu'ils soient organisés.

1 Les transports urbains : une activité hétérogène

Dans la ville de Ziguinchor, les transports urbains font intervenir plusieurs acteurs. Parmi ceux-ci nous avons les chauffeurs propriétaires, les chauffeurs salariés, les apprentis et les coxeurs.

1.1 Les chauffeurs propriétaires

Ils sont soit des anciens du métier (chauffeur), soit des transporteurs professionnels. Ils n'exploitent qu'un seul véhicule. A Ziguinchor ils ne sont pas nombreux (12 %). On les rencontre le plus souvent dans le secteur des taxis réguliers et surtout au niveau de ceux appelés irréguliers« clandos ».

Ces chauffeurs propriétaires sont concurrencés, avec la libéralisation des importations en 1986, par beaucoup de sénégalais qui se sont lancés dans le secteur des transports. Au Sénégal, plusieurs sources permettent d'appréhender la réalité de ce phénomène .Par exemple selon des données tirées d'une enquête sur la migration internationale au Sénégal, plus de 7 % des émigrés (sur 511 émigrés interrogés) ont développé une activité de transport à leur retour²⁷. Pour ces nouveaux acteurs, le transport représente une activité assez facile à démarrer : d'une part, l'investissement est relativement modeste (dans le cas d'une activité d'un taxi urbain, de l'ordre de 1 à 2,5 millions pour un véhicule importé); d'autre part l'activité peut débiter sans grands efforts et tracasseries administratives. Dans ce sens, le revenu tiré est assimilable à une rente. Il s'agit des actifs des secteurs publics (fonctionnaires)

²⁷ Enquête réalisée par l'IRD. Parmi les secteurs dans lesquels les investissements des émigrés se sont développés, le transport se situe loin derrière l'artisanat et le commerce et même la construction immobilière.

et privés (commerçants, émigrés, mécaniciens, hommes d'affaires, etc.) qui intègrent la profession en vue de se procurer un revenu d'appoint en confiant l'exploitation des véhicules aux chauffeurs²⁸. Ils en possèdent parfois plusieurs. Pour certains d'entre eux, le transport est une activité qui vient en complément ou en appui à une activité principale. Pour ceux-là, l'activité du transport représente le prolongement de leur activité première. Ainsi, leur investissement correspond simplement à une stratégie de diversification des activités et des sources de revenus. D'autres disent, avoir investi dans le secteur, dans le but de trouver un revenu d'appoint et avec l'espoir d'y fructifier leur argent. Leur implication dans le secteur a été souvent conseillée par une proche ou motivée par l'observation de la réussite d'un ami ou de vagues relations dans le secteur. Ainsi, à Ziguinchor, une partie du transport urbain est détenue par des non professionnels que l'on pourrait appeler des « rentiers ». Cependant, il n'est pas facile de connaître le statut du propriétaire du véhicule avec la pratique du prête-nom.

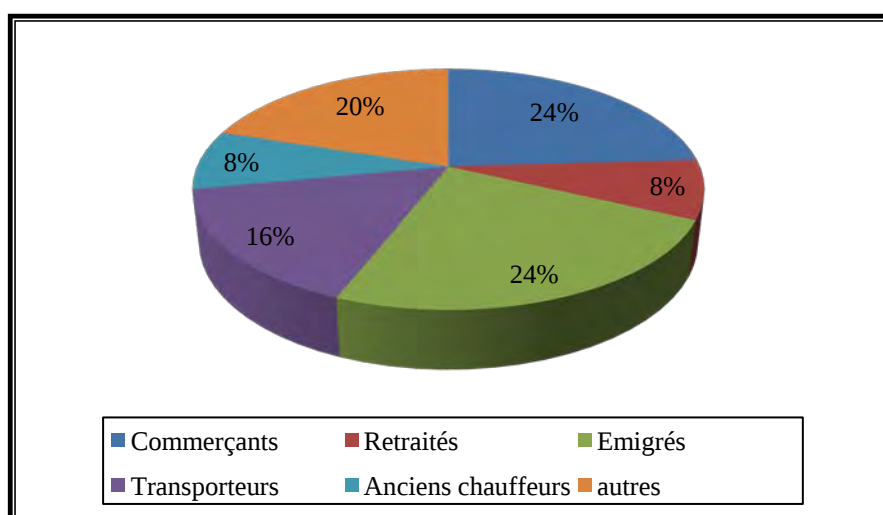


Figure 7: Répartition des propriétaires de véhicules automobiles selon leur situation socioprofessionnelle
Source : Enquête : Joël Dasylva

La figure 8 montre que la majorité des propriétaires de véhicules à Ziguinchor sont des commerçants et des émigrés (24 %), suivi des autres catégories socioprofessionnelles. Les transporteurs. viennent à la troisième position avec (16 %), les retraités et Les anciens chauffeurs viennent en dernière position (8 %). Ainsi, nous constatons l'investissement important des personnes étrangères à l'activité. Ce qui entraîne la « déprofessionnalisation »

²⁸ Teurnier P., Mandon B., Adolehoume : L'intégration du transport artisanal dans un service public de transport urbain : cas de Dakar, CODATU, INRETS N°8, septembre 1994, 116 pages p. 26

du secteur. Ce phénomène se remarque notamment dans les relations entre propriétaires et chauffeurs et dans les responsabilités accordées aux chauffeurs.

1.2 Les chauffeurs salariés

C'est la catégorie dominante à Ziguinchor. En effet, environ 88 % des chauffeurs interrogés sont des salariés. Le propriétaire laisse l'exploitation de son ou ses véhicules aux chauffeurs, un peu comme dans un système de fermage. Dans ce cas de figure, c'est le chauffeur qui doit verser, soit tous les jours, soit toutes les semaines ou tous les mois, une somme fixe au propriétaire. Sur son gain quotidien, en plus du versement au propriétaire, il doit payer le carburant et l'entretien du véhicule, le reste constituant son bénéfice quotidien (en plus de son salaire mensuel). Mais, au cas où le versement est incomplet c'est au chauffeur de le compléter. Dans ce système, le chauffeur étant amené à conduire beaucoup plus pour gagner sa vie, son irresponsabilité juridique et même économique provoque une dégradation rapide du matériel et, souvent, un raccourcissement de la durée du véhicule.

1.3 Les apprentis

Ils exercent seulement dans les cars urbains. En effet, la taille des cars nécessite la présence d'une ou de deux autres personnes pour aider le chauffeur. Leur travail consiste à encaisser la recette à l'arrière du véhicule, mais ce sont eux qui règlent généralement tous les frais (repas, carburant, amendes, etc.). Le véritable pilote du véhicule est l'apprenti, qui a souvent un salaire faible, voire misérable. Il peut bénéficier des recettes supplémentaires. Son avantage est qu'il apprend en même temps le métier de chauffeur. C'est ce qui fait que la plupart des chauffeurs sont d'anciens apprentis ou des « coxeurs ».

1.4 Les « coxeurs »

Ils sont en général des apprentis en chômage technique, soit des anciens chauffeurs ou des chauffeurs en attente de trouver un emploi. A Ziguinchor, on les trouve uniquement au niveau de la gare routière, où ils commandent le départ des véhicules en procurant des passagers aux conducteurs, en prélevant un pourcentage sur le prix de chaque passager et sur les bagages.

2 Enjeux sociaux et économiques des transports urbains

L'intervention de différentes personnes dans l'activité du transport urbain, fait de ce secteur, un secteur qui joue un rôle social et économique dans la ville.

2.1 Des services pour tous

La multiplication du nombre de véhicules a engendré une augmentation du nombre de chauffeurs et d'apprentis, ainsi que celle d'innombrables métiers (coxeurs, mécaniciens, vendeurs de pièces détachées, etc.). Elle a aussi permis aux transporteurs de fournir à une population aux revenus faibles des services adaptés à ses moyens. En effet, la variabilité des moyens de transport affecte le niveau général des prix qui n'ont que faiblement évolué depuis la dévaluation. Les services de transport sont abordables à Ziguinchor. Car une course en taxi dans la ville coûte par exemple entre 400 à 700 FCFA et celle d'un car urbain est de 100 FCFA.

2.2 Les transports urbains: sources d'emploi

Le secteur des transports urbains offre de réelles opportunités d'emploi au niveau de la commune de Ziguinchor. En effet chaque véhicule engendre simultanément plusieurs emplois. Les chauffeurs de taxis sont généralement seuls à bord, mais ceux des cars urbains, camions ou camionnettes sont accompagnés d'un ou deux apprentis. Ainsi, chaque véhicule de transport peut faire vivre, directement, entre deux (le propriétaire et son chauffeur) et sept personnes. Les emplois indirects qui ne sont pas liés à la conduite du véhicule, ils sont quant à eux innombrables.

Le transport urbain, génère de nombreux emplois pour les anciens chauffeurs ou les chauffeurs sans véhicules ou bien pour les jeunes qui n'ont pas encore une place d'apprenti. En effet, ces derniers occupent différentes fonctions dans les gares routières. Les jeunes rabattent les clients et chargent les véhicules; les plus âgés s'occupent de la billetterie et ont un rôle d'intermédiaires entre chargeurs et transporteurs ou chauffeurs; et aux anciens reviennent généralement les places de dirigeants. Ils délivrent les bons de sortie des gares routières, veillent à la sécurité et tiennent les comptes²⁹.

En plus, il y'a des « coxeurs » qui se sont rendus indispensables au bon fonctionnement du transport par la multiplicité des tâches qu'ils occupent, en imposant aussi leur présence et leurs services dans les gares routières. Ils n'ont pas d'existence officielle, mais les chauffeurs ne peuvent pas travailler sans eux et acceptent comme nous l'avons

²⁹ Jérôme Lombard et Olivier Ninot : La société Sénégalaise entre le local et le global ; impasses et défis dans le transport routier, Karthala 2002, 723 pages, p. 125

montré précédemment, le prélèvement d'un pourcentage sur leurs recettes pour payer leurs services.

Cependant, plusieurs emplois indirects ont été créés dans le secteur de l'entretien et de la réparation des véhicules : des mécaniciens, vulcanisateurs, carrossiers, et vendeurs de pièces détachées, mais aussi des laveurs de véhicules et des peintres spécialisés dans la décoration exubérante des cars et camions, des réparateurs capables de transformer une camionnette saviem en car de 25 places, etc.

Parler de source d'emploi, revient à parler de source de revenu, pour tout le monde. Dès lors, s'apprécie le rôle social de la profession. En effet, c'est avec les revenus tirés de l'activité qu'on nourrit la famille, règle les petits problèmes et vient en aide aux amis et parents. Le secteur des transports est générateur d'emplois, mais ces « emplois » sont plus proches de la survie que de la fortune. Le tableau 13 illustre le rôle social de l'activité des transports urbains dans la ville de Ziguinchor.

Tableau 12 : Répartition des conducteurs selon l'âge, la situation matrimoniale et le nombre de personnes en charge

Classes d'âge	Totaux		Monogames		Polygames		Célibataires		Nombre de personnes en charges	
	Effectifs	%	Effectifs	%	Effectifs	%	Effectifs	%	Effectifs	
-20 ans	2	3	0	0	0	0	2	100	0	0
21 à 35	26	37	15	58	4	15,3	7	27	65	3
36 à 56	30	42,8	18	60	8	26,6	4	13,3	97	3
+56ans	12	17,2	4	33,3	7	58,3	1	8,3	54	5
Totaux	70	100	37	53	19	27,1	14	20	216	3

Source : Joël Dasylla 2010

Ce tableau montre la forte proportion des conducteurs âgés de 36 à 56 ans avec 48 %. Cela s'explique par le fait que les jeunes (21 à 35 ans) considèrent le transport comme une activité temporaire, où ils peuvent se procurer de l'argent pour émigrer. L'analyse de ce

tableau montre aussi la relation âge/situation matrimoniale et âge nombre de personnes en charge. En effet, dans la ville de Ziguinchor, les conducteurs âgés de 21 à 35 ans et ceux âgés de 36 à 56 ont en charge au moins 3 personnes. Tandis que ceux qui ont plus de 56 ans ont en charge au moins 5 personnes. Ainsi, le constat est que plus on prend de l'âge, plus on a des responsabilités; car on est appelé à fonder une famille.

Tableau 13 : Statut des conducteurs selon leur lieu de résidence

Classe d'âge	Totaux		Propriétaire		Locataires		Hébergés	
	Effectifs	%	Effectifs	%	Effectifs	%	Effectifs	%
-20 ans	2	3	0	0	1	50	1	50
21 à 35	27	38	3	11	8	30	16	59
36 à 56	32	46	6	19	11	34	15	47
56	9	13	6	67	2	22	1	11
Totaux	70	100	15	21,4	22	31,4	33	47,2

Source : Joël Dasylva 2010

L'étude du tableau 14 montre que les conducteurs hébergés sont plus nombreux avec 47,2 %. Cette proportion s'explique par le fait que la plupart des conducteurs sont originaires de la ville et vivent en famille avec leurs parents. Les conducteurs qui ne sont pas originaire de la ville et qui n'ont pas de parents, sont obligés de louer une ou deux chambres. C'est ce qui explique le taux important des conducteurs locataires (31,4 %). Le caractère aléatoire de l'activité du transport urbain dans la ville de Ziguinchor jumelé à la situation de crise économique dans le pays, explique le fait que rares sont les conducteurs qui possèdent une maison. Cela se justifie par le faible taux de conducteurs propriétaires (15 %), mais ces propriétaires sont pratiquement âgés de plus de 56 ans (67 %). Certains d'entre eux ont hérité la maison de leurs parents. Ainsi, même si le transport est une activité noble, il ne profite pas assez à ses acteurs du fait de son caractère aléatoire.

Cependant, le transport urbain est un secteur producteur de recettes pour l'Etat et les collectivités locales.

2.3 Un secteur producteur de recettes pour l'Etat

Les transports urbains occupent une place primordiale dans l'économie Sénégalaise. Par exemple dans la décennie 1990, le secteur des transports urbain a contribué au PIB national à hauteur d'environ 10 %, soit une part supérieure à celle de l'agriculture (9,9 % en 1996) et légèrement inférieure à celle de l'industrie (12,5 en 1996)³⁰. Ainsi, ce secteur est pourvoyeur de recettes, essentiellement à travers les taxes sur les carburants, et sur les importations des véhicules. Au Sénégal, on estimait en 1986 à 32,7 milliards de francs CFA les recettes fiscales tirées par l'Etat au secteur des transports routier, dont 24,8 de droit de taxes sur les carburants auxquels s'ajoute une dizaine de milliards de surplus de recettes sur le différentiel des cours du marché pétrolier international : c'est finalement de l'ordre de 35 milliards de recettes provenant des carburants qui alimentent le budget de l'Etat, soit de l'ordre de 15 % de ce budget³¹.

Le tableau 15 nous permet d'avoir une meilleure appréciation de ces recettes fiscales générées par le transport.

Tableau 14 : Répartition des recettes fiscales entre l'Etat et les collectivités locales

	Part de l'Etat	Part des collectivités locales
Acquisition de véhicules et de pièces de rechange (taxes douanières)	100 %	
Taxes sur le carburant	100 %	
Taxes de stationnement		100 %
Droits de vignettes	50 %	50 %
Taxes d'immatriculation et de mutation	100 %	
Autres	100 %	

Source : Transports urbains : Réunion du comité d'orientation. Le cap Afrique du sud- 20 sept. 1998- compte rendu-octobre 1998-le projet de réforme des transports urbains au Sénégal. p.2

Le tableau 15 illustre que les transports urbains au Sénégal ont une très grande part dans l'économie du pays. Ils contribuent aussi au développement des villes car, ils ont un rôle important dans le bon fonctionnement de ces dernières.

³⁰ Jérôme Lombard et Olivier Ninot: La société Sénégalaise entre le local et le global ; impasses et défis dans le transport routier, Karthala 2002, 723 pages, p. 110

³¹ Godard et Teurnier P. Transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement. Redéfinir le service public. Karthala-Inrets, 1992 244p

3 Les transports urbains: une activité structurée

L'activité du transport urbain s'auto-organise à travers les gares routières et les organisations professionnelles.

3.1 La gare routière

La gare routière regroupe des propriétaires et surtout des chauffeurs volontaires qui organisent un alignement pour les lignes urbaines et interurbaines.³² Pour mener à bien le travail et pour éviter la concurrence, la gare routière de Ziguinchor est structurée autour d'un directeur central et d'un responsable par tête de ligne. On retrouve des « coxeurs » qui suivant l'ordre d'arrivée des véhicules dans l'alignement sont chargés de les remplir et surtout d'orienter la clientèle. En contre partie chaque chauffeur verse quotidiennement une somme (100 à 200 FCFA) pour le service des « coxeurs » et une autre somme à la caisse d'œuvre sociale gérée par ligne. En effet, chaque ligne possède une caisse de solidarité qui est utilisée en cas de décès, de maladie, d'accident, de cérémonie, etc. En période de ramadan cette caisse est aussi utilisée pour acheter du sucre qui sera distribué à tous les membres de la ligne. Cette caisse joue aussi un rôle très important en cas de grève.

3.2 Les organisations professionnelles

Comme dans tout secteur d'activité, il y'a une organisation syndicale. Ainsi, dans le secteur du transport, les organisations syndicales sont une tradition et date du lendemain de l'indépendance du Sénégal plus précisément en 1963 avec la Fédération Nationale des Groupements des Transporteurs du Sénégal (F.N.G.T.S.). Depuis lors plusieurs organisations syndicales de ce genre ont vu le jour : comme la Fédération Nationale des Transporteurs du Sénégal (F.N.T.S.) entre autre le Syndicat National des Transporteurs et Chauffeurs Propriétaires (S.N.T.C.P.). A Ziguinchor, les acteurs du secteur de transport se sont regroupés autour d'un mouvement syndical intitulé : Groupement des Chauffeurs et Transporteurs de Ziguinchor (G.C.T.Z.).

³² Teurnier P. , Mandon B, A Dolehoume : L'intégration du transport artisanal dans un service public de transport urbain : le cas de Dakar- CODUTU, INRETS N°8, septembre 1994, 116 pages, p.49 ; cité par Seynabou Ndao Fall

Ce mouvement syndical a pour objectif d'améliorer les conditions de vie et de travail mais aussi de lutter contre les tracasseries administratives et fiscales excessives, la suppression des taxes prélevées et des contrôles exercés sur l'activité du transport. Pour devenir membre de ce syndicat, il faut être un acteur du secteur du transport. Cependant, pour y adhérer il y'a des règles à accomplir.

3.3 Les démarches administratives

Au Sénégal, pour exploiter un véhicule de transport ou pour devenir un transporteur, il y'a des règles à accomplir. Ainsi, nous allons retracer à quelques exceptions près les grandes lignes de cette réglementation.

- permis de conduire ;
- carte grise du véhicule ;
- autorisation de transporteur ;
- vignette du véhicule ;
- patente d'une période d'un an ;
- assurance (période d'une année parfois moins) ;
- contrôle technique de sécurité (périodicité 3 ou 6 mois) ;
- autorisation d'exploiter dans le périmètre urbain ;
- peinture du véhicule et du numéro d'identification ;
- impôt sur le chiffre d'affaire ;
- impôt sur le bénéfice (forfait généralement) ;
- taxe de stationnement (période d'un mois).

Cependant, le non respect des règles inhérent au secteur du transport est fréquent dans l'activité. Cela est dû, au fait que certains exploitants préfèrent opérer dans la clandestinité, alors d'autres font recours à la fraude pour ne pas s'acquitter de toutes les démarches administratives avec des taxes qu'ils jugent généralement nombreuses et non opérationnelles. Parmi les pratiques de fraude, on peut retenir :

- Les fausses cartes grises pour augmenter l'âge du véhicule ou diminuer sa puissance de manière à réduire les taxes correspondantes.

- La location des pièces manquantes pour qu'ils passent la visite technique, après quoi la pièce sera restituée.
- L'attribution de permis de conduire par certains agents administratifs, moyennant une certaine somme d'argent.

Généralement, ces chauffeurs ont comme justificatif la lourdeur des charges fiscales, mais aussi pour eux le fait d'avoir des papiers en règle ne dispense pas nécessairement de devoir payer comme les autres la contribution lors des contrôles de police³³.

De toute façon, ces pratiques ne sont pas pardonnables. Car elles peuvent entraîner non seulement de lourdes pertes financière à l'Etat, mais aussi peuvent poser de graves problèmes de sécurité routière avec des accidents à répétition. Ainsi, si les visites techniques sont instaurées et que les agents sont affectés aux postes de contrôle de la circulation pour réprimer les infractions, c'est pour sécuriser les usagers. Cependant, le respect de la réglementation permettra aux chauffeurs d'assurer la mobilité des usagers dans toutes les localités de la ville.

³³ Godard et Teurnier P. Transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement. Redéfinir le service public. Karthala-Inrets, 1992 244p

Chapitre 3 : MOBILITE ET USAGE DES MODES DE TRANSPORT DANS LA VILLE DE ZGUINCHOR

La mobilité est définie comme le caractère de ce qui peut se mouvoir, changer de place, de position³⁴. Elle est aussi considérée comme l'ensemble des déplacements visant à réaliser les activités de la vie courante (travail, loisirs, achats, etc.) située à une distance limitée du domicile. Elle a plusieurs acceptions comme la mobilité spatiale, la mobilité professionnelle, la mobilité du travail. Mais ce qui nous intéresse ici, c'est la mobilité géographique liée à l'espace et englobant plus précisément les mouvements physiques et réguliers des hommes dans l'espace urbain³⁵.

La mobilité peut aussi désigner les déplacements quotidiens que font les populations. Ainsi, on parlera d'indice de mobilité et du niveau de mobilité. La mobilité s'exprime notamment dans son aspect observable par le déplacement ou mouvement d'un point à l'autre dans l'espace, avec retour et plus précisément entre domicile et un autre lieu³⁶.

1 Les facteurs de la demande de transport

Les facteurs de la demande de transport les plus déterminants dans la ville de Ziguinchor sont: la croissance démographique et l'expansion spatiale de la ville.

1.1 La croissance démographique

Elle résulte à la fois de l'accroissement naturel de la population et d'une forte migration vers la ville. La ville de Ziguinchor, à l'image des autres villes des pays au sud du Sahara, est entrain de connaître une accélération croissante de sa population. Cette croissance de la population entraîne une hausse proportionnelle de la demande de transport. Or, l'offre de transport doit se faire de façon proportionnelle à la demande sans cesse et sur de longues distances car, l'explosion démographique a pour corollaire l'extension spatiale des zones urbaines.

³⁴ Kane C. : Représentation spatiale et mobilité des jeunes à Dakar urban Research centre utrecht, 1999,131Pages P.17 Cité par Seynabou Ndao Fall.

³⁵ Ibidem

³⁶ Burnet, R et al : les mots de la géographie, Dictionnaire critique. Montpellier ; Grp- Roches- 1993

1.2 L'expansion spatiale de la ville de Ziguinchor

Elle augmente les distances de déplacement, entre le centre et les zones d'extension. Il en résulte des besoins en termes d'équipements de viabilisation des quartiers périphériques, en particulier pour la voirie et les dessertes de transport³⁷. Car on sait que l'urbanisation périphérique dans les quartiers mal équipés rend les zones peu accessibles en moyens de transport³⁸.

La forte croissance urbaine de la ville de Ziguinchor a provoqué l'extension de la ville, qui entraîne l'augmentation des déplacements de longue distance et les besoins de transports urbains.

2 Mobilité et motif de déplacements

Le niveau de mobilité est généralement exprimé par le nombre de déplacements journaliers effectués par personnes, avec une distinction entre les déplacements motorisés et les déplacements incluant la marche à pied³⁹.

On dispose peu de renseignement sur la demande de transport à Ziguinchor. Aucune étude d'ensemble n'a été réalisée. On ignore combien de personnes sont appelées à se déplacer chaque jour pour le travail, les achats, les visites, la scolarité, les loisirs, les soins, etc. et la proportion de ces différents flux. Il n'existe pas non plus de mesure de temps de parcours selon les heures et les statistiques des personnes transportées ne sont pas connues.

A défaut de tous ces renseignements, nous sommes, partis des résultats de nos enquêtes, qui nous ont permis de constater pour 780 personnes enquêtées nous avons obtenu un total de 1519 déplacements, soit une moyenne de 1,9 déplacements par personne.

Ces déplacements se font pour plusieurs raisons. Car tout déplacement suppose avant tout l'existence d'un motif. C'est-à-dire la raison pour laquelle le déplacement est effectué.

³⁷ Godard et Teurnier P. Transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement. Redéfinir le service public. Karthala-Inrets, 1992 244p

³⁸ Ibidem

³⁹ ³⁹ Godard et Teurnier P. Transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement. Redéfinir le service public. Karthala-Inrets, 1992 244P. P34

Les motifs de déplacement sont liés à la composition socioprofessionnelle de la population, à la nature et à la répartition géographique des activités. Ainsi, dans la ville de Ziguinchor, parmi les principaux motifs de déplacement, nous avons: les motifs scolaires et de travail qui arrivent en première position avec 58,7 %, suivi des déplacements achats (15 %). Ceux-ci sont peu représentés du fait du faible niveau de vie des populations qui n'impose pas un rythme d'achat fréquent. En revanche, les motifs de déplacements pour visite et relation sociale tendent à apparaître dans une proportion non négligeable (18 %). Ceci s'explique par l'importance du poids des échanges familiaux et des réseaux de solidarité qui se développent en milieu urbain.

Ces déplacements varient en fonction de l'heure de la journée et en fonction du quartier. En effet, nous constatons des quartiers qui ont la fonction de récepteur de déplacement. Ceux-ci concentrent la quasi-totalité des emplois salariés mais aussi des équipements qui font de ces quartiers, des zones de mobilité assez attractives. Il s'agit d'Escale-Boudody (centre ville) qui reçoivent une part importante de déplacements. Par exemple sur les 1519 déplacements effectués sur les six quartiers 491 sont effectués à Escale, soit 32 %. Le quartier de Santhiaba du fait de sa proximité avec le centre ville est une zone d'attractivité. Néma, quartier qui polarise l'hôpital régional, l'aéroport et le Lycée Djignabo, constituent également une zone d'attractivité. Ainsi, les fonctions administratives, culturelles et médicales exercent davantage une attraction sur le milieu extérieur et occasionnent de multiples déplacements centripètes. Les autres quartiers constituent pour la plupart des zones de départ. Cette situation est plus lamentable dans les quartiers périphériques comme Diabir, Kandianlang et Colobane. En effet, ces quartiers sont caractérisés par un manque d'équipements et l'insuffisance voire l'inexistence d'infrastructures routières. Le volume des déplacements tout motif compris varie suivant les quartiers (tableau 16).

Notons toute fois que les motifs de loisirs n'existent pas dans les quartiers de Diabir et de Kandialang. Cela s'explique d'une part par l'éloignement de ces quartiers du centre ville et des axes de déplacements qui entraînent l'inaccessibilité des moyens de transport. D'autre part il y'a le problème d'insécurité dans ces quartiers car la plupart des déplacements de loisirs se font la nuit.

Tableau 15 : Répartition des déplacements selon le motif et le quartier

Motif	Travail		Ecole		Achat		Visite		Loisirs		Cérémonie		Autres		Totaux	
Quartiers	Effe ctif	%	Effec tif	%	Effec tif	%	Effec tif	%	Effec tif	%	Effec tif	%	Effe ctif	%	Effec tif	%
Escale	139	35	103	20,8	85	37	98	50	41	48,8	14	18,6	11	26,8	491	32
Colobane	60	15	46	9,2	4	2	13	7	3	3,6	9	12	2	4	137	9
Diabir	5	1,2	79	16	1	0,4	6	3	0	0	5	6,7	3	7,3	99	6
Kandianlang	2	0,5	25	5	3	1,3	9	4,7	0	0	8	10,7	3	7,3	50	3
Néma	100	25	212	42,8	70	30,5	47	24,1	25	29,8	22	29,3	9	22	845	31
Santhiaba	93	23,3	31	6,2	66	28,8	22	11,2	15	17,8	17	22,7	13	31,7	257	19
Totaux	399	100	496	100	229	100	195	100	84	100	75	100	41	100	1519	100

Source : enquête Joël Dasylva

La figure 9 révèle que dans tous les quartiers, les habitants se déplacent en majorité pour des raisons scolaires et professionnelles. Et la place qu'occupent les autres motifs (loisirs, achat, cérémonie, autres) varie suivant les quartiers.

D'après leurs motifs les déplacements sont classés en plusieurs catégories: domicile travail, domicile école, domicile achat et les déplacements liés aux autres motifs.

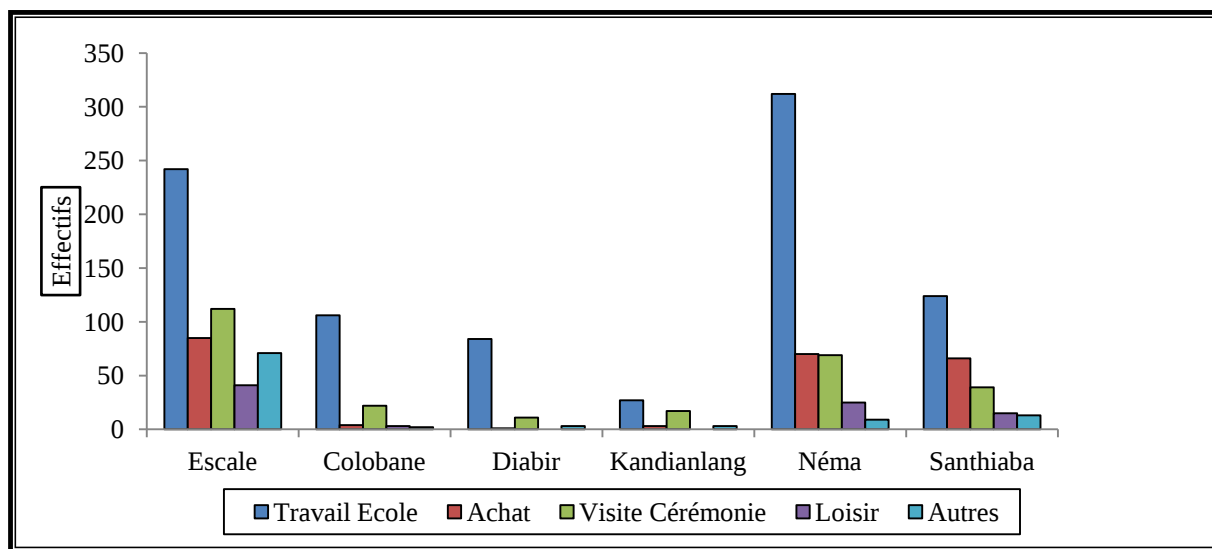


Figure 8: Volume des déplacements par quartiers selon le motif

Source: Enquête Joël DASYLVA 2010

2.1 La diversité et le volume des déplacements

Les différentes activités et leur répartition dans le tissu urbain caractérisent la diversité des déplacements et leur intensité dans la ville de Ziguinchor.

2.1.1 Les déplacements domicile-travail

Ziguinchor est une ville aux activités multiples. A côté des activités administratives, industrielles, portuaires, le commerce occupe une place importante dans l'économie de la ville surtout avec le secteur informel qui prend de plus en plus de l'ampleur. L'ensemble de ces éléments explique le fait qu'une part importante de la mobilité de la ville concerne les déplacements pour le travail.

Les déplacements pour le motif travail qu'on peut appeler aussi les migrations pendulaires retiennent l'intérêt dans la ville de Ziguinchor. Ils arrivent en deuxième position

avec 26 % juste derrière le motif école. L'importance de ces déplacements s'explique par le fait qu'ils mettent en mouvement des centaines de personnes tous les jours. La majorité de ces déplacements s'effectue les matins aux heures de pointe (7 h à 8 h) ; où tout le monde quitte leur domicile pour se rendre à leurs lieux de travail. Cependant, le retour à domicile se fait de manière plus étalée dans le temps. Cela est dû au fait que des horaires de travail sont flexibles dans de nombreuses administrations, mais aussi par le développement de la journée continue dans l'administration Sénégalaise. La concentration de la plupart des activités dans le centre ville fait que l'essentiel du trafic se fait le matin dans le sens lieux de résidence-centre ville et inversement le soir.

2.1.2 Les déplacements scolaires

La plupart des déplacements à Ziguinchor ont pour motif les études. Ils arrivent en première position avec 32,7 %. Cette situation s'explique par l'importance de la tranche d'âge des jeunes moins de 20 ans (57,5 %), mais aussi du taux de scolarisation très élevé dans la ville environ (80 %) ⁴⁰. Ces déplacements s'effectuent en général dans les mêmes heures que les déplacements du travail. Ce qui entraîne parfois des problèmes d'accès aux moyens de transport aux heures de pointe.

2.1.3 Les déplacements pour motifs personnels

Trois types peuvent être distingués : achats, affaires personnelles et loisirs

2.1.3.1 Achats

Ils sont moins importants que les déplacements liés aux motifs de travail et école, avec 15 %. Ils regroupent à la fois des déplacements pour motif provision (achat alimentaire) et autres achats. Ces achats sont quotidiens et s'effectuent généralement du domicile vers les points de ventes. La répartition des commerces à travers la ville suscite des circulations répétées chaque jour dans un faible rayon. Mais l'extension de la ville qui a provoqué la naissance des nouveaux quartiers sans équipements en petits commerces, a favorisé les déplacements à longue distance. Dans la ville de Ziguinchor, les déplacements pour motif

⁴⁰ RGPH 2002.

d'achat sont quantitativement faibles pour des raisons économiques. Car rares sont ceux qui font leurs achats dans des mini et super marchés.

2.1.3.2 Affaires personnelles

Il s'agit des déplacements pour motif de visite, de cérémonie, et des démarches administratives. La vie contemporaine multiplie des occasions de déplacements pour affaires personnelles, tantôt vers le centre-ville (mairie, banques...), tantôt vers les quartiers les plus récents (établissements scolaires, bâtiments administratifs, etc.), sont ainsi les points d'aboutissement des déplacements parfois complexes. Leurs caractères non quotidiens expliquent le pourcentage qu'ils occupent dans l'ensemble des déplacements (20,8 %).

2.1.3.3 Loisirs

Les déplacements pour loisirs varient le plus souvent en fonction des quartiers. La distance a un impact dans l'analyse de ces déplacements. En effet, l'éloignement du domicile par rapport au centre-ville où se localise la quasi-totalité des lieux de loisirs, contraint certains à se passer de ces déplacements qualifiés généralement de non obligatoires.

La population Ziguinchoroise se déplace pour plusieurs raisons. Mais ces déplacements s'effectuent avec l'usage des modes de déplacements selon le choix.

3 Les types de déplacements

L'analyse du chapitre précédent nous a montré que la mobilité à Ziguinchor est assurée par une variété des moyens de transport. Cette diversité modale permet de distinguer des déplacements à pied, des déplacements motorisés et autres modes de déplacement.

3.1 Les déplacements à pied

A Ziguinchor, malgré l'allongement des distances provoquées par la croissance spatiale, les déplacements à pied sont encore importants. En effet, sur les 1 519 déplacements, 902 d'entre eux sont effectués à pied soit 59,38 % de l'ensemble des déplacements tous motifs et tous modes compris.

La figure ci-dessous montre la dominance des déplacements à pied pour motif école (50 %). Cette domination est due d'une part du fait que les établissements scolaires se trouvent dans les quartiers. Et s'y rendre ne demande pas un moyen de transport motorisé. D'autre part les élèves sont économiquement dépendants de leurs parents.

Malgré les distances entre les quartiers périphériques et le centre-ville où se concentrent les principales activités, 29 % des habitants de la ville de Ziguinchor effectuent leurs déplacements à pied pour se rendre dans leurs lieux de travail.

Le faible taux des déplacements à pied pour motif d'achat (10 %) s'explique par le fait que les grands marchés de la ville se localisent dans le centre-ville et sa périphérie, où convergent tous les moyens de transport motorisés.

Les déplacements à pied pour autres motifs (visite, cérémonie, loisirs...) représentent 11 %. Ce taux révèle une mobilité au sein des quartiers. Ce qui traduit une forte relation sociale entre les populations. Car la plupart de ces déplacements ont pour motif : visite chez les parents ou amis(es).

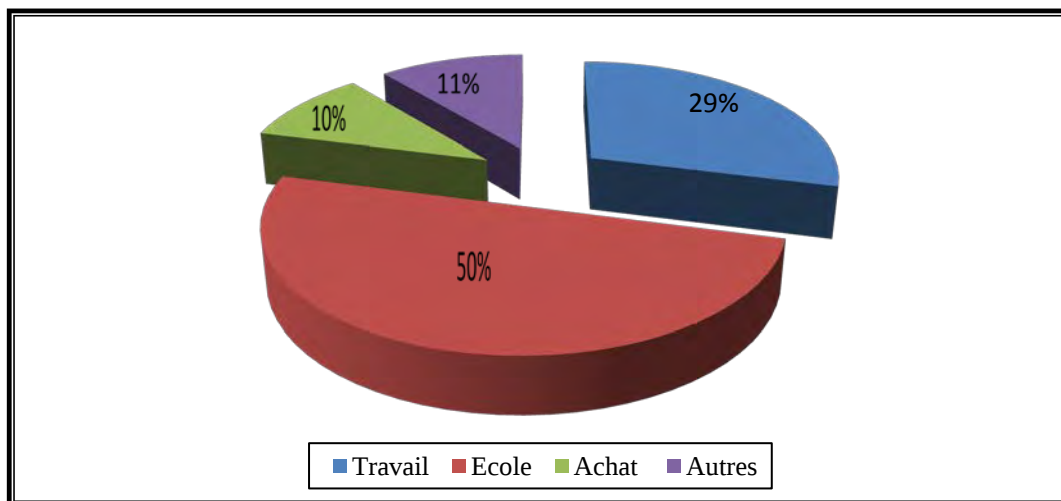


Figure 9: Répartition des déplacements à pied selon le motif
Source: enquête Joël DASYLVA

3.2 Les déplacements motorisés

Ils représentent 38 % de l'ensemble des déplacements à Ziguinchor pour tous motifs et tous modes. Ces déplacements s'effectuent à travers plusieurs modes. Mais ces modes ne sont

pas utilisés de la même manière pour plusieurs raisons qui justifient les choix et les motifs de déplacements. La figure 11 qui évoque les déplacements motorisés par motif et par mode permet de le constater.

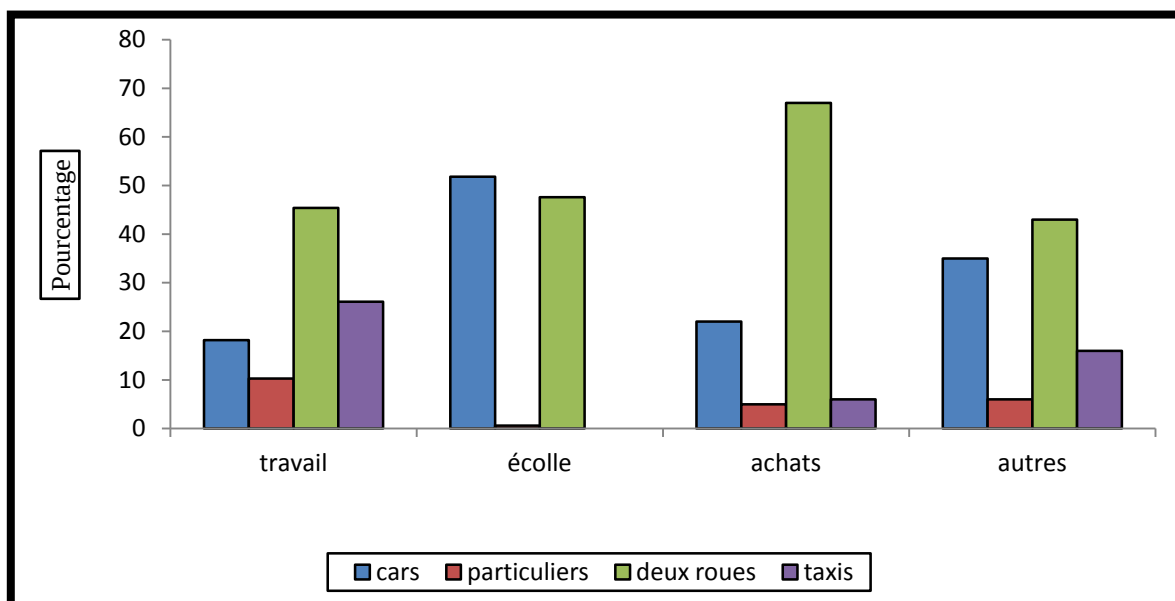


Figure 10: Répartition des déplacements motorisés par motif et par moyen de transport
Source : Enquête Joël DASYLVA

L'analyse de la figure 11 nous permet de constater qu'à Ziguinchor :

- les déplacements pour le motif de travail sont assurés en majorité par les deux roues (45 %) et des taxis (26 %) suivis des cars urbains (18,2 %) et des véhicules particuliers (10,3 %). La faible utilisation des cars et des véhicules particuliers pour les déplacements motif travail est due d'une part au fait que les cars ne desservent pas toute la ville et d'autre part le niveau de vie faible des populations ne favorise pas l'obtention d'une voiture particulière.
- les déplacements pour motif école sont effectués pour la plupart par des cars urbains (51,8 %) et les deux roues avec 47,6 %.
- les déplacements pour motif achats sont en générales assurés par les deux roues (67 %) et les cars (22 %).

- enfin les déplacements pour autres motifs sont effectués à 43 % par les deux roues et à 35 % par des cars urbains. Généralement, les deux roues sont les moyens de transport qui assurent plus la mobilité pour tous les motifs à Ziguinchor. Cela s'explique d'une part par leur accessibilité, car ils ne sont pas chers et d'autre part par le fait qu'ils desservent toute la ville même les quartiers dépourvus de routes bitumées.

4 Les autres modes

Ils représentent 2 % des déplacements pour tout motif. Il s'agit pour la plupart de la traction animale (charrettes). Ces modes sont souvent utilisés pour motif achat. En effet, à Ziguinchor les commerçants transportent leurs marchandises par des charrettes et les pousse-pousse.

Conclusion

La combinaison de plusieurs moyens de transport dans la ville de Ziguinchor est une nécessité pour répondre à l'attente des ziguinchorois dont les déplacements quotidiens varient selon les quartiers.

TROISIEME PARTIE :
LIMITES ET PERSPECTIVES DES TRANSPORTS URBAINS A
ZIGUINCHOR

Les villes africaines apparaissent comme un des grands lieux de la problématique des transports urbains en ce début de siècle. De nombreuses études thématiques ont abordé différents aspects de la gestion des transports et ont abouti à un panorama plus que pessimiste de l'avenir de ceux-ci (transports) dans les villes africaines.

Ainsi, dans cette partie nous tenterons d'abord d'étaler les limites du secteur des transports à Ziguinchor, pour ensuite montrer les différentes initiatives entreprises par les autorités, les acteurs locaux et internationaux et enfin nous essayerons de donner quelques orientations en vue d'une bonne marche des transports à Ziguinchor.

Chapitre 1 : LES DIFFICULTES QUI ENTRAVENT LE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS URBAINS A ZIGUINCHOR

Au regard de la situation des transports exposée ci-dessus, de nombreux défis restent à relever pour que les transports urbains puissent devenir un des moteurs de la croissance économique de la ville. Ainsi, c'est au titre de ces défis que ce présent chapitre tentera d'évoquer d'abord, les phénomènes qui sont à l'origine des problèmes de la circulation dans la ville. Ensuite, relater les difficultés que confrontent les acteurs dans l'exercice de leur métier. Et enfin, montrer les inconvénients qu'engendrent les transports urbains malgré le rôle primordial qu'ils jouent dans la bonne marche de la ville.

1 Les problèmes de circulation à Ziguinchor

A l'instar des autres villes de l'Afrique au sud du Sahara en général et celles du Sénégal en particulier, Ziguinchor, n'est pas à l'abri des problèmes liés à la circulation. L'étude de la structure de la ville laisse apparaître quelques remarques. En effet, cette analyse permet de constater que la quasi-totalité des activités se concentrent dans le centre ville (Escale-Boudody) et les quartiers anciennement lotis (Boucotte et Santhiaba), que les infrastructures routières et l'offre des transports ne suivent pas l'évolution urbaine, qu'enfin la coexistence anarchique de plusieurs moyens de transport est parfois à l'origine du blocage de la mobilité au niveau des points de convergence.

1.1 La concentration des activités dans le centre ville : source de problèmes de la circulation

Comme dans toutes les villes coloniales le quartier escale (centre-ville) concentre toutes les activités et équipements de la commune de Ziguinchor. Au niveau de cette localité, l'inégale répartition des activités et équipements a créé un déséquilibre entre nombre d'habitants vivant dans les quartiers périphériques et le nombre d'emplois et les services situés au centre ville. Cette situation permet d'expliquer d'innombrables déplacements pour plusieurs motifs (travail, achats loisirs, etc.) et l'affluence quotidienne vers le centre-ville de véhicules de toutes sortes et de toutes catégories. Par conséquent, se posent d'énormes difficultés pour rallier le centre-ville. Aux heures de pointe surtout le matin tous les moyens

de transport convergent vers le centre ville. De ce fait il est difficile de trouver un véhicule pour rallier les autres localités de la ville. Cette convergence de l'essentiel des modes de transport vers le centre-ville pose parfois des problèmes de fluidité du trafic surtout au niveau de l'avenue Javelier. La concentration des activités et services dans les quartiers centres entraîne la coexistence de tous les modes de déplacement de façon anarchique.

1.2 La coexistence désordonnée des modes de déplacement

Le système de transport de la ville de Ziguinchor est caractérisé par la diversité de ses moyens de transport. Cependant, la coexistence de ces modes de déplacement est parfois source de problèmes de la circulation. En effet, certains de ces modes occupent de façon irrégulière la voirie; ce qui entrave la bonne circulation. Ces problèmes sont provoqués parfois par:

- les véhicules à traction animale (charrettes) qui ignorent les règles du code de la route et les circuits qui leur ont été réservés.
- les véhicules à traction humaine (pousse-pousse) qui étaient prévus pour transporter des marchandises sur une courte distance, se sont transformés petit à petit en de véritable système de transport de marchandises sur de longues distances, causant parfois des problèmes de circulation (embouteillage) du fait de leur lenteur.
- le non respect des règles de la circulation de certains automobilistes sont aussi sources de contraintes de la circulation à Ziguinchor.

A coté de cela, il faut ajouter la prolifération des étals de marchandises, de kiosques, etc. en désordre qui entraînent des problèmes de fluidité du trafic au niveau des marchés escale et Saint-Maure de Boucotte. Ces multiples problèmes de la circulation dans la ville sont accentués par l'état délabré de la voirie urbaine.

1.3 L'état de délabrement des rues à Ziguinchor

Le réseau bitumé de Ziguinchor est faible et mal réparti dans l'ensemble de la ville. En effet, on a remarqué que la plupart des routes bitumées se trouvent dans le centre-ville et ses quartiers annexes. L'autre constat est que la voirie ne suit pas l'extension de la ville. Les quartiers périphériques sont dépourvus de voiries. De ce fait la question qui se pose est

comment assurer les déplacements de façon correcte et satisfaisante dans ces quartiers d'extension de plus en plus éloignés du centre-ville ?

Dans ces quartiers les problèmes de circulation se posent, car les rues non goudronnées constituent une contrainte à la mobilité. Elles entravent la circulation dans la ville, en rendant inaccessible ces localités.

L'une des causes principales de la dégradation des routes à Ziguinchor est les eaux de pluie. En effet, en période d'hivernage, certaines rues de la ville sont inondées ce qui entraîne leur dégradation au point qu'elles sont impraticables (photo 3).



Photo 2: Exemple d'une route délabrée par les eaux de pluie à Ziguinchor

Ce phénomène est dû au fait que dans la ville la construction de la plupart des routes n'est pas accompagnée de réseaux d'assainissement. Cet état de délabrement de la voirie devient de plus en plus alarmant au point qu'il suscite des réactions de la part des populations et surtout des conducteurs qui manifestent parfois leur raz de bol par des grèves. Pour faire face à ces réactions, les autorités municipales et étatiques tentent des opérations de réhabilitation de la voirie qui s'avèrent inefficaces; faute d'un entretien courant des infrastructures routières et d'un réseau d'évacuation des eaux pluviales.

1.4 Manque de capacités humaines et institutionnelles appropriées

La mise en valeur des ressources humaines et le développement institutionnel sont parmi les préalables au développement du secteur et sa participation au processus de la

mondialisation. Cependant, dans la ville de Ziguinchor, le secteur des transports ne dispose pas de ressources humaines et de la capacité institutionnelle adéquate. Il n'a pas aussi l'efficacité technique requise pour créer, produire et fournir des services de transports adéquats. La ville est dépourvue de centres de formation en matière de transport. Dès lors, les actions à entreprendre devraient mettre l'accent sur le partage des connaissances et des bonnes pratiques, la formation et la mise en place de la capacité appropriée au niveau régional. Le renforcement des associations et la création de centres d'excellences doivent aussi faire partie des priorités.

1.5 Absence de bases de données appropriées

Le manque ou la rareté de données appropriées pour suivre, planifier et évaluer les résultats du secteur des transports ont démontré qu'il est difficile pour les responsables d'élaborer des politiques appropriées et de faire des investissements dans le secteur. Dans la ville de Ziguinchor, il est difficile de trouver des données dans le secteur des transports, car il n'y a pas d'étude ni de recherche dans le secteur. Or, l'établissement de bases de données aux niveaux communal, départemental et régional après l'harmonisation des données et des procédures de collecte de celles-ci, y compris l'élaboration d'indicateurs de réalisation, devraient être une priorité.

A coté de ces problèmes de circulation, s'ajoutent d'autres liés à l'exploitation d'un véhicule de transport.

2 Les contraintes liées à l'exploitation d'un véhicule de transport

Le secteur des transports urbains n'est pas aussi facile et prospère qu'on pourrait le penser. En réalité, il est même source de problèmes et de désagréments. Les acteurs du secteur surtout les chauffeurs sont souvent confrontés à d'énormes difficultés comme celles liées aux conditions de leur travail et celles du renouvellement du parc automobile.

2.1 Les pénibles conditions de travail

A Ziguinchor, la plupart des conducteurs exercent leur fonction dans des conditions très difficiles pour diverses raisons :

- L'état délabré des routes occasionne de nombreuses pannes qui sont parfois très coûteuses. La majeure partie des conducteurs interrogés se plaignent sur l'état des routes au niveau de la commune. Ces derniers disent que la plupart de leurs problèmes techniques sont provoqués par les difficultés inhérentes à l'état défectueux de la voirie urbaine.

- La vieillesse des voitures (qui peuvent tomber en panne à tout moment) et la rareté de la clientèle solvable à cause de la crise économique, sont autant de facteurs qui obligent le chauffeur à prolonger son activité pour obtenir le versement quotidien et compléter sa propre rémunération jugée faible, avec les recettes complémentaires dégagées. C'est l'ensemble de ces facteurs qui expliquent qu'il est rare aujourd'hui de trouver un chauffeur qui a un suppléant « sirouman ».

- La difficulté d'obtenir le versement quotidien pour des raisons évoquées précédemment. Au fait, ce versement est jugé élevé pour certains conducteurs. Par contre, d'après d'autres leurs employeurs ne leur imposent pas un versement quotidien fixe, mais que celui-ci soit raisonnable. Cette situation n'offre aucune stabilité aux chauffeurs. D'où la précarité de l'emploi car les conducteurs ne jouissent d'aucune protection.

- La précarité de la profession est due à l'absence du contrat de travail. Au fait, dans la plupart des cas, le propriétaire confie son véhicule à un chauffeur qu'il connaît ou qui lui a été recommandé par un proche (ami ou parent). Les clauses du contrat sont discutées verbalement⁴¹. Dans ce contexte les acteurs directs (chauffeur et apprenti) peuvent perdre leur emploi du jour au lendemain au cas où il y'a un désaccord avec le patron.

- Le caractère artisanal des transports urbains à Ziguinchor, explique les conditions de recrutement qui font que le conducteur n'ait aucune protection dans son métier. A ce manque de considération s'ajoutent des problèmes administratifs, qui rendent de plus en plus difficile l'exécution de l'activité du transport au niveau de la ville. Ces contraintes administratives sont :

- Les tracasseries policières sur les routes sont de plus en plus décriées aujourd'hui par l'opinion publique. En effet, les arrêt intempestifs et chantages policiers sont fréquents à Ziguinchor. Généralement le fait d'avoir des papiers en règle ne dispense pas nécessairement de devoir donner comme les autres sa contribution lors des contrôles. D'après les conducteurs « par tous les moyens ils vous collent un motif pour vous obliger à les graisser ».

⁴¹ Seynabou Ndao Fall : les transports urbains à Kaolack ; mémoire de maitrise UCAD 2000 P.99

- En plus de ces chicanes policières, il faut condamner certaines pratiques des agents administratifs. La surcapacité de l'offre due à l'octroi de licence sans contrainte et sans contingentement à des non professionnels, conduit les chauffeurs à des pratiques de conduite dangereuse pour pouvoir obtenir une recette journalière suffisante. L'achat du permis de conduire, l'absence de formation des chauffeurs, les lourdes taxes fiscales sans compter les difficultés que rencontre le propriétaire à renouveler le parc automobile sont autant de problèmes que rencontre le secteur des transports urbains à Ziguinchor.

2.2 Les difficultés de renouvellement du parc automobile

Ces difficultés ont comme facteurs principaux : la situation personnelle du propriétaire, les aléas de l'activité mais aussi et surtout des difficiles conditions d'accès au crédit.

2.2.1 Le statut de l'exploitant

L'exploitant peut être un rentier. En ce moment, il ne s'intéresse pas au processus de production du service et son seul attachement à l'exploitation est la perception de la recette journalière. Le fait de ne pas s'impliquer dans le processus de production du secteur peut entraîner dans le futur un déficit d'offre, dans la mesure où le parc automobile est vétuste et qu'il n'est pas renouvelé. Le fait que les rentiers ne s'impliquent pas directement dans l'exploitation du véhicule, les rend difficilement intégrables dans une logique de profession à la différence des autres acteurs qui disposent d'un parc de 2 à 5 véhicules. L'entretien régulier des véhicules leur procure une disponibilité de leur parc qui leur permet de dégager une rentabilité encore correcte et d'agrandir leur activité⁴².

En ce qui concerne les artisans propriétaires, leur parc se limite en général à une seule voiture. Selon Godard et Teurnier : la pression du groupe familiale élargie est l'un des obstacles essentiels à la constitution de provision pour l'amortissement des véhicules ainsi que le caractère aléatoire de l'activité⁴³.

⁴² Enda Tiers Monde : L'intégration du transport artisanal dans un secteur public : cas de Dakar.

⁴³ Godard et Teurnier : Transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement : Redéfinir le secteur public ; Karthala-Inrets 1992-234P, P 161.

Le phénomène aléatoire des transports urbains ne favorise pas toujours les conditions d'épargne, qui permettent de renouveler les véhicules ou de réinvestir dans le secteur. Cette situation est plus pénible chez les rentiers et artisans, dans la mesure où ils sont à la possession pour la plupart des véhicules d'occasion qui ne sont pas à l'abri des dépenses imprévues. En effet, ces véhicules sont susceptibles de tomber en panne à tout moment à cause de leur défaillance technique. Ces pannes peuvent causer une double perte du propriétaire. Ce dernier est parfois confronté, non seulement, à de lourdes dépenses de dépannage, mais aussi, à une perte de recettes due à l'arrêt du véhicule qui peut même provoquer l'abandon de l'activité par le propriétaire réduisant ainsi le chauffeur au chômage.

Le caractère informel du secteur met en jeu la crédibilité des conducteurs ou apprentis. Le plus souvent les propriétaires se plaignent d'être trompés parfois par l'équipage (chauffeur et apprentis). Le chauffeur peut prétexter divers accidents ou une mauvaise conjoncture pour faire réviser à la baisse la recette officielle et accroître ainsi ses gains.⁴⁴ C'est ce qui rend défavorable le statut des rentiers.

Quant aux chauffeurs, ils ne sont pas aussi épargnés par les aléas du métier. En effet, les difficiles conditions et les charges familiales ne leur permettent pas de faire des bénéfices qui leur permettent de changer éventuellement de statut professionnel par exemple de devenir propriétaire, d'autant plus que l'octroi du crédit est très difficile.

2.2.2 Les difficiles conditions d'accès au crédit

Pour les raisons évoquées antérieurement qui ne favorisent pas aux exploitants de faire des bénéfices pour renouveler leur parc ; les transporteurs sont obligés de faire recours aux organismes financiers. Mais en réalité rares sont ceux qui font appel à ces derniers, car les conditions d'octroi de crédit sont parfois inadaptées aux réalités des opérateurs (taux d'intérêt élevé, échange de remboursement courte, modalité de constitution de dossiers difficile pour les gens qui sont la plupart des illettrés). Les acteurs du secteur déplorent ces conditions d'octroi de crédit des banques. Selon Abdou BADJI : de telles conditions les excluent pratiquement du système, et sont les causes principales des difficultés du transport à

⁴⁴ Godard et Teurnier : Transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement : Redéfinir le secteur public ; Karthala-Inrets 1992-234P, P 161.

Ziguinchor⁴⁵. De ce fait ils demandent l'aide des autorités municipales et étatiques, car sans crédit ils ne peuvent pas renouveler le parc automobile déjà vétuste.

Au fait, les banques préfèrent faire des prêts à des entreprises plus importantes et mieux établies dont la solvabilité n'est plus à prouver. Or, à Ziguinchor, la plupart des structures de transport sont des micro-organismes et de petites entreprises dont l'objectif est de générer des revenus immédiats. De ce fait il est rare que leur situation financière soit solide voir suffisante pour susciter l'intérêt des banques. Ainsi, on comprend pourquoi ils se contentent de véhicules d'occasion vieillissants qu'il leur est impossible de renouveler. Ceci justifie le déficit du parc automobile au niveau de la ville.

Cependant, ces difficultés d'accès au crédit ne concernent pas seulement les exploitants, mais aussi les pouvoirs étatiques et décentralisés. Les besoins financiers dans le secteur des transports urbains sont énormes et sont souvent liés à l'expansion des infrastructures et à la durabilité grâce à la maintenance. Les coûts du renouvellement des infrastructures et de leur expansion dépassent souvent la capacité des municipalités, même celle de l'Etat. Ce qui les amène à un recours excessif aux emprunts.

2.2.3 Déficit du parc automobile

A Ziguinchor, les véhicules immatriculés ont évolué positivement entre 2003 et 2005 pour connaître une forte chute en 2006 qui s'est accentuée en 2007. En 2008, quelques 236 véhicules étaient immatriculés contre 256 en 2007, soit une baisse de 7,8 %. Cette baisse du parc automobile vient accentuer le déficit d'un parc déjà insuffisant pour contenir l'intensité des transports urbains en termes de flux de véhicules, de voyageurs, de marchandises à destination ou en provenance de la ville. Pour la même période (2007-2008), on a relevé une hausse de 25 % du nombre de véhicules neufs et une baisse de 22 % des véhicules d'occasion.

Tableau 16 : Evolution des véhicules immatriculés selon l'état

Désignation	2003	2004	2005	2006	2007	2008	% variation
Véhicules neufs	25	9	30	78	80	100	25
Véhicules d'occasion	100	244	523	367	176	136	-22,7
Total	135	253	553	445	256	236	-7,8

Source: Service Régional des Transports Terrestres Ziguinchor

⁴⁵ Abdou Badji : secrétaire Général du regroupement des transports et chauffeurs de Ziguinchor

Cependant, il faut noter que les véhicules d'occasion sont toujours plus nombreux que les véhicules neufs durant toute la période considérée.

En définitive, ce sont autant d'éléments qui constituent les limitent dans l'exercice de l'activité des transports urbains, qui est pourtant un secteur clé dans le développement économique de la ville. Néanmoins, ce secteur aussi indispensable soit-il est source d'ennuis en termes d'accident de la route, de congestion, de nuisances sonores, d'insécurité, de pollution atmosphérique, etc.

3 Problèmes liés à la circulation des véhicules de transport urbain

Parmi les innombrables problèmes causés par les transports urbains, nous pouvons citer entre autres les problèmes d'insécurité, d'environnement et le manque de confort des moyens de transport.

3.1 Problèmes d'insécurité

A l'image des autres villes du pays, Ziguinchor est confrontée à de sérieux problèmes d'insécurité liés à la circulation des moyens de transport. Cette situation devient alarmante dans la mesure où les accidents de la route sont de plus en plus courants à Ziguinchor.

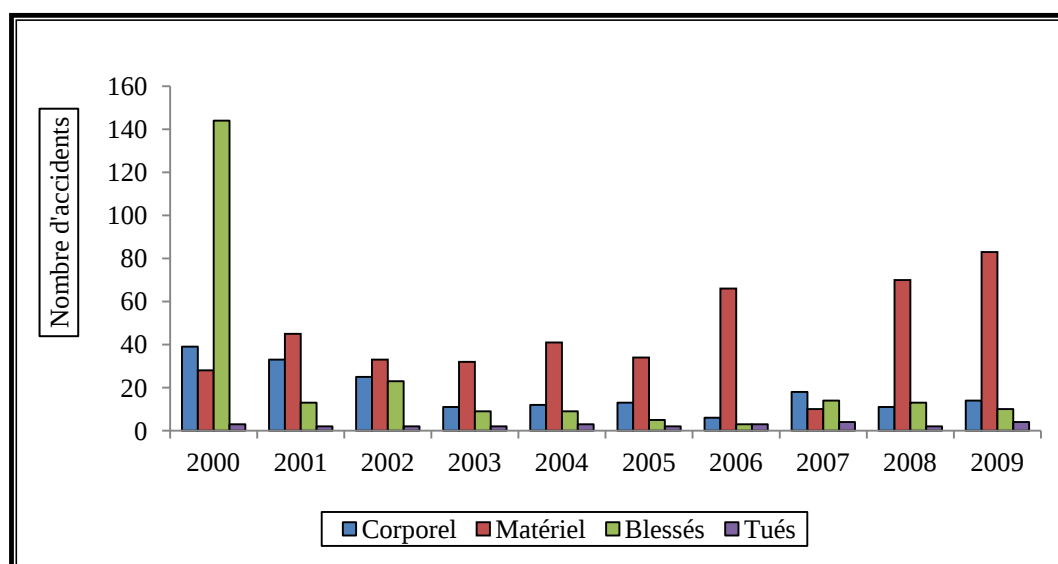


Figure 11: Evolution des accidents de la route à Ziguinchor de 2000 à 2009

Source: Commissariat urbain de Ziguinchor

L'analyse de la figure 12 montre le nombre important des accidents à Ziguinchor ces neuf dernières années (894 cas d'accidents). Cependant, on constate que le nombre de décès est pratiquement faible (27) comparés au nombre de dégâts matériels et de blessés (respectivement 442 et 246). Ces accidents sont occasionnés par plusieurs facteurs à savoir :

- La coexistence sur la voirie de plusieurs moyens de transport se déplaçant à des vitesses différentes (par exemple les automobilistes, les charrettes et les pousse-pousse).
- Le manque de rigueur dans l'enseignement de la conduite ou de l'octroi du permis de conduire et le non respect du code de la route.
- Le mauvais état des véhicules (au plan des freins et de la mécanique) dû à un manque d'entretien, à la vétusté du parc mais aussi aux difficultés qu'il a à se procurer des pièces de rechange. Cette situation de défaillance technique des véhicules est liée à l'insuffisance de rigueur lors des contrôles techniques. En effet, certains transporteurs n'hésitent pas à dissimuler les pièces qui manquent en louant des pièces nécessaires, lors de ces contrôles techniques. Ce qui fait l'affaire des vendeurs de pièces détachées et des garagistes.

Cependant, il faut signaler que tous les accidents notés ne sont pas toujours causés par les automobilistes. Ils sont liés à un ensemble complexe de facteurs comme entre autres : l'état dégradé du réseau routier, l'imprudence et l'ignorance du code de la route des piétons qui traversent la chaussée en courant parfois, et l'absence d'infrastructures pour la circulation piétonnière, comme les trottoirs mais aussi l'encombrement de la voirie par des étals de commerce. Tout ceci oblige les piétons à marcher sur les chaussées occasionnant des risques d'accidents.

Ainsi d'après le rapport de la fédération internationale des sociétés de la croix rouge, sur les catastrophes dans le monde (1995), cité par Seynabou N. Fall: les pays à faible revenu ont les routes les plus meurtrières. C'est dans leur frontière que 70 % de mortalité due aux accidents sont enregistrés.

Le nombre d'accidents de la route en Afrique est très élevé par rapport aux autres continents; et le coût socio-économique de ces accidents est estimé à environ 2 % du PNB⁴⁶. Cependant, les piétons ont été identifiés comme étant la catégorie des usagers de la route la

⁴⁶ Nation Unies, commission économique pour l'Afrique ; 5^{ème} session du commerce de la coopération et de l'intégration régional : situation des transports en Afrique, Addis-Abeba, octobre 2007.

plu exposée. Selon ce même rapport deux tiers des accidents fatals impliquent des piétons dont un tiers sont des enfants.

Dans le département de Ziguinchor, l'implication des enfants dans les accidents de la circulation constatés est assez importante. Au total, pour l'année 2009, 39 piétons ont été impliqués dans les accidents dont 13 concernent la commune.

L'analyse de la figure 13 montre la répartition des accidents par tranche d'âge dans le département et la commune de Ziguinchor. En effet, pour la tranche d'âge des moins de 10 ans, sur un total de 24 accidents, seulement 2 sont observés dans la commune de Ziguinchor. La tranche d'âge 10-15 ans dont le total est de six au niveau départemental, les 4 cas ont été enregistrés dans la commune. Pour ce qui est de la tranche d'âge des plus de 15 ans, sur les 9 cas notés dans le département, 7 ont été enregistrés dans la commune.

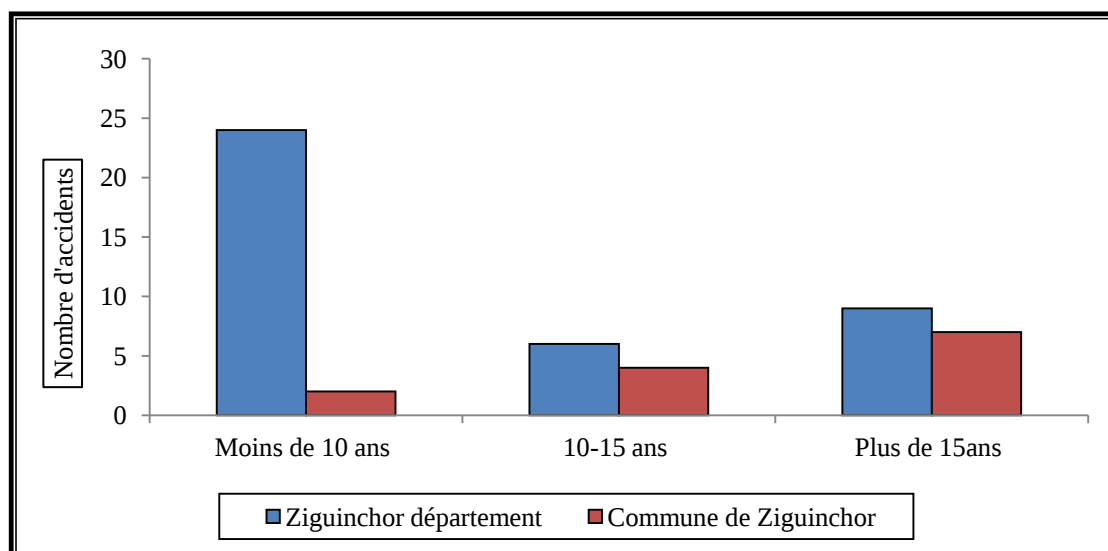


Figure 12 : Répartition des piétons impliqués dans les accidents de la circulation survenus selon leur âge en 2009 dans la région de Ziguinchor

Source : Gendarmerie Nationale / Commissariat urbain de Ziguinchor

Les inconvénients des transports urbains ne se limitent pas aux problèmes d'insécurité. En effet, le secteur est nuisible pour l'environnement.

3.2 L'impact des transports urbains sur l'environnement

La dégradation de l'environnement est devenue une préoccupation majeure au niveau mondial. L'infrastructure de transport et les moyens de transport ont un impact négatif

considérable sur l'environnement, qu'il convient de contrôler. La pollution de l'air, la pollution sonore dans les grande villes africaines et la congestion se sont accrues ces dernières années.

La ville de Ziguinchor, comme les autres villes en croissance, est confrontée à ces problèmes de pollution, même si ce n'est pas comparable à celle de Dakar. Cette pollution est provoquée par les véhicules motorisés dont les polluants sont :

- Des oxydes de soufre provenant de la combustion de carburants qui contiennent du soufre et de la production industrielle.
- Des émissions de particules de plomb provenant de la combustion d'essence au plomb.
- Des particules émises par les véhicules à moteur Diesel et les motocycles à deux temps.

Cependant tous ces polluants ont des effets néfastes sur la santé des populations. En effet, la plupart des résultats médicaux ont montré que les polluants sont à l'origine des maladies respiratoires (bronchites, toux, asthme), cardiovasculaires (infarctus), du système nerveux, etc.

Vue les conséquences négatives de la pollution, il convient de prendre des mesures préventives contre celle-ci; même si le problème reste moins grave à Ziguinchor, il peut atteindre demain des proportions démesurées en terme d'impact sur la santé et sur la dépréciation de la qualité du tissu urbain, comme c'est le cas actuelle à Dakar.

En plus des problèmes liés à la pollution, le secteur des transports urbains de la ville de Ziguinchor manque de confort.

3.3 Le manque de confort des véhicules de transport

Bon nombre de moyens de transport en Afrique se caractérisent par un manque de confort notoire dû à un contexte économique et social défavorable. Ziguinchor connaît aussi cette situation.

Ce manque de confort est dû en général à la vétusté du parc automobile surtout pour ce qui concerne les cars urbains. La plupart des personnes interrogées déplorent l'état des cars urbains. En effet, ces derniers sont souvent des lieux privilégiés d'altercations surtout entre

les femmes. Les passagers sont aussi entassés avec des bagages de toutes sortes, ce qui n'est pas toujours commode avec la chaleur qui sévit à Ziguinchor.

Pour rendre performant le secteur des transports urbains dans la ville de Ziguinchor, les autorités locales et étatiques ont pris des initiatives pour tenter de résoudre les difficultés qui entravent le secteur au niveau la ville.

Chapitre 2 : REALISATIONS, PERSPECTIVES ET SUGGESTIONS

La morphologie urbaine de Ziguinchor (concentration de la quasi-totalité des activités dans le centre ville et la fonction résidentielle des quartiers périphériques) et la poursuite d'une urbanisation galopante non maîtrisée posent le problème de l'accès des populations démunies de la périphérie aux équipements et services essentiellement localisés dans le centre ville. L'état dégradé de la voirie, les difficultés d'accès au financement, la vétusté du parc automobile, le nombre important d'accident, etc. sont autant de défis que les autorités locales et étatiques doivent relever pour assurer la compétitivité économique et la cohésion sociale de la ville.

1 Réalisations et perspectives

Dans cette partie nous aborderons les réalisations faites dans le secteur des transports urbains et les perspectives envisagées au niveau de la commune de Ziguinchor.

1.1 Réalisations

L'Etat du Sénégal, pour faire face à de nombreux problèmes que connaissent le secteur des transports urbains, a mis en place une lettre de politique du secteur des transports urbains. En effet, cette dernière a permis l'introduction d'une réforme du cadre institutionnel et juridique des transports urbains avec la création du Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (C.E.T.U.D.), le renforcement du cadre financier avec la mise en place d'un Fond de Développement des Transports Urbains (F.D.T.U), la restructuration des transports collectifs et le développement des ressources humaines.

Pour mettre en œuvre les perspectives du Programme d'Ajustement Sectoriel des transports (PAST), le gouvernement du Sénégal a instauré en 2000 le Programme Sectoriel des Transports 2 (PST2), qui vise une efficacité des services et une amélioration des infrastructures. Ce programme répond aux objectifs de la réduction de la pauvreté et au souci de protéger l'environnement. Ainsi, il a permis :

- La création de l'Agence Autonome de Travaux Routiers (AATR).
- L'adoption de la loi n°2003-04 du 27 mai 2003 d'orientation des transports terrestres.

- L'existence d'une Norme Sénégalaise NS 05-060 sur les émissions des gaz d'échappement des véhicules terrestres à moteur.

- L'extension et la mise à jour d'une Banque de Données Routières (BDR)
- La réforme des examens d'obtention du permis de conduire
- L'acquisition de matériels audiovisuels pour la piste de formation en matière de sécurité routière de l'école nationale de police.

- La révision du code de la route traduit en six langues nationales pour des épreuves écrites du programme d'évaluation des candidats aux examens de permis de conduire.

Au niveau local, la mairie de Ziguinchor avec l'appui de l'Etat et des bailleurs comme la Banque Mondiale et l'Union Européenne ont permis la réalisation de nombreuses infrastructures dans le secteur des transports urbains. Ces infrastructures portent sur la réhabilitation et la construction de la voirie urbaine. Ainsi, des quartiers aux rues jadis impraticables comme Kandé, Tilène, une partie de Santhiaba, Kadior, Peyrissac en sont les grands bénéficiaires. Ce programme a permis la construction de la route qui va de la future place Aline Sitéo Diatta, située à l'entrée de la ville en provenance de Dakar jusqu'à l'église de Tilène en passant par Kandé- Banéto. C'est dans ce même cadre que la route qui quitte le boulevard des 54 m et qui longe le marché Tilène avant de croiser la première au niveau de Banéto a été réalisée. Elle est 2x2 voies avec des trottoirs et surtout d'une canalisation centrale. Il y'a aussi la route qui quitte le château d'eau pour finir au marché St-Maur- des Fossés, traversant ainsi tout le quartier de Kadior. Ces travaux font revivre ces quartiers surtout celui de Kandé-Banéto avec la construction d'un rond point. Ce programme qui s'inscrit dans le cadre du precol financement Banque Mondiale et Agence de Développement Municipal (ADM) va permettre à la ville de bénéficier d'une vingtaine de kilomètre de rues en pavé avec comme maître d'œuvre l'Agence d'Exécution des Travaux d'Intérêt Public (AGETIP). Il a permis aussi la réhabilitation de plusieurs rues de la ville en état de délabrement et la réhabilitation du rond-point Jean Paul II.

Cependant, les bailleurs ont intervenu de différentes manières :

- UE est intervenue dans le cadre du Programme d'Appui au Développement Local Urbain (PADELU), qu'ont bénéficié 17 villes du pays pour une période allant de 2001 à 2007.

- L'Agence de Développement Municipal (A.D.M.) dans le cadre du Programme d'Investissement Prioritaire (PIP), du Programme d'Appui Municipal et de celui destiné aux entretiens prioritaires des villes.

Mais ces programmes sont réalisés avec soit la participation de l'Etat ou soit avec celle de la municipalité qui a aussi des programmes en perspective.

1.2 Les projets en perspectives

Outre ces travaux en cours d'exécution, il y'a dans le programme de la ville, des travaux de réhabilitation du rond-point Amadou Belal Ly et la mythique place de Gao, tous situés dans le quartier Boucotte. Le plus grand projet des autorités locales demeure l'aménagement d'un rond-point à la place Aline Sitoé Diatta. Comme les principaux carrefours de la ville, cette place comportera une statue de l'héroïne du cabrousse « en grand format ». Les espaces situés à l'est et à l'ouest du rond-point seront remblayés, en pavés et aménagés à l'image de la « promenade des thièsois » ou des « berges du Sine », tandis que l'espace compris entre la gare routière et la RN6 sera transformé en espace vert. De même le boulevard 54 sera fait en enrobé dense et ses caniveaux refaits. La construction de la rocade qui part de la route du sud (quartier Djibock) jusqu'au niveau de la Route d'Oussouye (R20). Cette rocade est longue de plus de 7 km, et traverse plusieurs quartiers de la périphérie. Tous ces travaux nécessitent d'énormes ressources financières. D'après les autorités, elles ont des partenaires qui vont financer.

Toutes ces réalisations et perspectives entrent dans le cadre de l'amélioration des conditions de transport dans la ville. Ainsi, force est de constater que malgré, d'énormes efforts consentis par les autorités, d'importantes mesures doivent être opérées de façon prioritaire pour l'amélioration non seulement de l'offre des transports mais du cadre de vie des ziguinchorois.

2 Suggestions

La ville de Ziguinchor accuse un déficit énorme en matière d'infrastructures de transport. Pour que les transports puissent soutenir la croissance économique et l'intégration régionale et contribuer au développement économique et social du pays, il faudrait une réelle

volonté politique et des efforts énormes et soutenus dans le secteur. Ainsi, cette volonté commencera par :

- L'aménagement du tissu urbain, car l'étalement de la ville a entraîné le déséquilibre entre le centre ville qui abrite la quasi-totalité des équipements et services et les quartiers périphériques. Cependant, la remise en ordre du tissu urbain passe impérativement par une politique de décentralisation des activités dans l'espace, en vue de faciliter aux populations des quartiers périphériques l'accès aux équipements et services. Car, les services de proximité (marchés, services sanitaires et administratifs, infrastructures routières, sportives, etc.) sont fondamentaux pour créer des liens entre les habitants. Il peut s'agir de réalisations modestes, mais importantes pour la vie quotidienne. Ces services représentent souvent un enjeu important dans ces quartiers où les services publics font défaut⁴⁷. L'établissement des lieux d'emploi à proximité des zones résidentielles peut aussi réduire la demande de services de transport.

- L'amélioration du fonctionnement du secteur des transports urbains de façon globale.

- par la promotion de la construction des voies qui permettent la viabilisation des zones d'extension comme Alwal, Diabir, djibock, Kénia, Colobane, Peyrissac, etc.

- l'adoption d'une approche intégrée de la politique de développement des transports en prenant en compte tous les moyens de transport, améliorer leur confort et sécurité pour les rendre plus attractifs. Pour cela, l'Etat doit revoir en baisse la fiscalité, afin de parvenir à réduire le coût unitaire d'une voiture neuve pour améliorer la qualité du parc automobile vétuste, mais aussi d'attirer les transporteurs et des entreprises de transport.

- promotion du financement des infrastructures de transport
 - mise en place de réformes dans le secteur des transports
 - mise en place d'un cadre réglementaire permettant une plus grande participation du secteur privé dans la gestion et le financement des transports urbains
 - renforcement des ressources humaines et institutionnelles
 - mise en place de bases de données permettant de mesurer les progrès réalisés dans le secteur des transports

⁴⁷LA clainche M : La place des services publics dans la politique de la ville in revue française d'administrations publique n°71, 1994, pages 395-406, cité par Seynabou N. Fall p 109.

- utilisation des nouvelles technologies de l'information et de la communication (TIC)
- mettre en place un programme de sécurité routière efficace comportant un ensemble de mesures telles que la création d'institutions nationales et locales établies à cet effet.
- un fonctionnement efficace du secteur des transports urbains passe nécessairement par l'amélioration des conditions d'exploitation des transports. Le transport, bien que relevant du secteur privé, a besoin de l'appui du secteur public, surtout en matière d'infrastructures et de formation professionnelle. Les pouvoirs publics doivent améliorer la qualité de l'information des acteurs sur les conditions d'exploitation du marché afin de les inciter à se regrouper au sein des organisations professionnelles. Ils doivent aussi prévoir une réglementation des relations de travail entre propriétaires et chauffeurs pour permettre ces derniers d'avoir une couverture sociale du travail.
- desservir toute la ville en transport commun, par l'ouverture d'autres lignes dans les quartiers dépourvus.

En somme, l'amélioration des conditions de transport dans la ville de Ziguinchor a poussé les autorités locales en collaboration avec les bailleurs de fonds à faire des réalisations et d'envisager des perspectives à cours et longs termes dans le secteur. Cependant, malgré ces efforts, le secteur des transports à Ziguinchor connaît des manquements.

Conclusion

Le secteur des transports urbains, malgré la place importante qu'il joue dans la bonne marche de la ville de Ziguinchor, rencontre non seulement des difficultés mais aussi reste une source de problèmes (accidents et pollution). Dès lors, il importe de trouver des solutions durables en vue de redynamiser le secteur qui contribue énormément dans l'économie de la ville. Ainsi, les solutions passent par l'application de certaines mesures qui ne nécessitent pas de grands investissements.

CONCLUSION GENERALE

Cette étude sur les transports urbains dans la ville de Ziguinchor a mis en évidence plusieurs résultats. Ces résultats permettent de mieux cerner les problèmes de transport au niveau de la ville.

La ville de Ziguinchor se situe en basse Casamance dans la partie sud du Sénégal. Elle présente un cadre physique caractérisé par un relief plat et un climat chaud et humide (1800 mm/an).

A l'instar des autres centres urbains du pays, Ziguinchor, est caractérisée par une forte croissance démographique et une urbanisation galopante qui entraîne l'étalement de la ville. En effet, cette urbanisation croissante nécessite le développement des services de bases comme les transports urbains. Ainsi, pour faire face à cette demande, la ville dispose d'un système de transport constitué d'infrastructures routières (route, gare routière, etc.) et de moyens de transport. Ces derniers sont constitués de moyens motorisés (cars urbains, taxis véhicules particuliers, etc.) et de moyens non motorisés (traction animale et humaine). Parmi ces moyens la marche à pied est le moyen le plus utilisé par les populations Ziguinchoriennes avec 38 %. Cependant, l'utilisation de ces moyens varie selon les quartiers.

Cette étude montre aussi qu'à Ziguinchor, les transports urbains jouent un rôle socio-économique. D'après nos enquêtes ils nourrissent au moyen 3 à 5 personnes et ils sont pourvoyeurs d'emplois. Ces mêmes enquêtes montrent l'intensité des déplacements avec une moyenne de 1,9 déplacement par personne. Ces déplacements s'effectuent pour divers motifs dont les motifs pour école et travail sont plus importants avec 58,7 %.

Cette étude a révélé aussi les phénomènes qui sont les causes des difficultés que rencontre le secteur des transports urbains à Ziguinchor.

D'abord, cette étude indique que les problèmes des transports urbains à Ziguinchor sont fortement liés à l'urbanisation galopante que les autorités administratives n'arrivent pas à contrôler, encore moins à devancer. La rapide progression de l'urbanisation due à l'afflux des populations vers la ville a des conséquences sur les transports. En effet, cette urbanisation accompagnée d'une forte croissance démographique a entraîné l'augmentation de la demande en transport (intensité de la mobilité et diversité des motifs de déplacement) et l'extension spatiale de la ville, avec la création de nouveaux quartiers qui s'éloignent de plus en plus du centre ville, où se localisent la plupart des équipements et services de base.

Ensuite, la répartition des équipements et services dans la ville ne couvre pas tous les quartiers. Dans la plupart des villes d'Afrique, les quartiers périphériques sont rarement pris en compte dans le domaine des infrastructures. Cette situation s'explique d'une part par le système colonial qui favorise le quartier escale et, d'autre part par la poursuite de cette politique des autorités après les indépendances. A Ziguinchor, la majeure partie des équipements et infrastructures se localisent dans le centre ville. Et cette présente étude à montré que cette localisation des infrastructures a des répercussions sur les transports au niveau de la ville. En effet, la quasi-totalité des rues goudronnées se trouvent dans le centre où la mobilité y est plus dense avec la convergence de tous les moyens de transport, mais aussi la plupart des déplacements de la ville se font en direction du centre. Cela engendre comme résultats le déficit des transports dans les quartiers périphériques car ces derniers sont dépourvus de toutes infrastructures de transport.

Enfin, les réponses en place demeurent encore insuffisantes. Malgré l'effort des autorités locales et la présence de bailleurs internationaux (UE., BM.) et locaux (ADM, AGETIP, CETUD, AATR ...), la gestion des transports urbains connaît de nombreux problèmes qui limitent son efficacité. Ces problèmes sont relatifs à l'état délabré des rues, à la vétusté des moyens de transport, le déficit du parc automobile. Ainsi, il convient de mettre en place des solutions alternatives qui vont garantir la bonne marche des transports urbains à Ziguinchor où les besoins de mobilité se font de plus en plus ressentir avec l'éloignement des distances.

Ce Travail d'Etude et de Recherche présente des limites liées à plusieurs facteurs (absence de données et d'études relatives aux transports dans la ville, la réticence de certaines personnes interrogées sur les questions relatives à la famille, au salaire...). Cependant il dégage aussi un intérêt certain dans la mesure où il fournit des résultats relatifs au système, au fonctionnement des transports urbains et le niveau de mobilité à Ziguinchor, mais aussi des contraintes que rencontre le secteur.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages Généraux

Adam et al : Atlas national du Sénégal, édition ORSTOM, 131 pages.

Al vergne (C). Le défi des territoires : comment dépasser les disparités spatiales en Afrique de l'Ouest et du Centre, édition Karthala, 259 pages.

Bally (A) 2005. Les concepts de la géographie humaine ; Armand colin 5^{ème} édition

Bruneau (J.C) 1979. La croissance dans les pays tropicaux : Ziguinchor en Casamance, une ville moyenne du Sénégal ; CEGET / CNRS 163pages

Bugnicourt (J) 1971: Disparités régionales et aménagement du territoire en Afrique ; Armand Colin 333pages.

Burnet (R) et al 1993 : Les mots de la géographie dictionnaire critique ; Montpellier grp-roches
Coly (Y), 1997. Trafic et système logistique en basse Casamance 1860-1920, mémoire de maitrise UCAD, 142 pages

Coll (J.L) et Guilbert (J.J) 2005. L'aménagement au déficit de la décentralisation en Afrique de l'ouest, édition Pesse Universitaire de Murail.

Coulibaly (A) épouse Sall , 2005. Contribution à l'étude du transport urbain routier à Dakar : le monde des taxis jaunes-noirs, thèse de 3^{ème} cycle UCAD, 252 pages.

Coulibaly (M). Les transports urbains au Sénégal de 1945 à 1970 : le cas de Dakar, mémoire de maitrise

Damien (MM), 2001. Transport et logistique, édition DUNOD Paris, 447pages.

Diatta (U.D.M), 1980. Etude d'un quartier original de Ziguinchor : Boucotte, mémoire de maitrise ; UCAD, 75 pages.

Diaw (M), 2001. Programme de lutte contre la mortalité palustre dans le district de Ziguinchor, UCAD, institut de santé et développement 42pages.

Diémé (J.S), 2007. Problématique de la gestion des ordures ménagères dans la commune de Ziguinchor, mémoire de maitrise UGB, 109 pages.

Diop (A), 2004. Ville et aménagement du territoire au Sénégal, thèse de doctorat d'Etat, 404 pages

Diop (A). 2008 : Développement local gouvernance territoriale enjeux et perspectives, édition Karthala

Fall (S.N), 2000. Les transports urbains à Kaolack, mémoire de maitrise UCAD

Gaye (M), 1996. Ville entrepreneurs d'action participative à la gouvernance urbaine, édition Enda Tiers Monde, 175 pages

Godard (X) : Les transports dans les villes du sud : la recherche de solution durables.

Godard (X) 1993 : Se déplacer dans les villes de l'Afrique contemporaine ; numéro spécial 4^{ème} trimestre

Godard (X), 2002. Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif, Paris Karthala Arcueil INRETS, 408 pages.

Godard et Teurnier 1992: Transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement. Redéfini le service public ; Karthala INRETS 243 pages.

Kane (C), 1991. Représentation spatiale et Mobilité des jeunes à Dakar, urban Research Centre Utrecht, 131pages.

Kébé (M), 2006. La problématique des inondations à Ziguinchor : le cas du quartier de Santhiaba, mémoire de maitrise, UGB, 124 pages

La Clanche, 1994. La place des services publics dans la politique de la ville, in revue française d'administration publique N°71, 109 pages.

Lambard (J) et Ninot (O), 2002. La société Sénégalaise entre le local et global : impasse et défis dans le transport routier, Karthala, 723 pages page 110-155.

Manga (E), 2002. Eaux et pluies à Ziguinchor : écoulement et problèmes d'environnement, mémoire de maitrise UGB, 224 pages.

Marcadon et al 1997 : Géographie de la circulation dans le monde d'aujourd'hui, 215pages.

Ndecky (G), 1996. Pauvreté urbaine : cas des quartiers périphériques de la ville de Ziguinchor, mémoire de maitrise UCAD, 95pages.

Ndiaye (C). Les services municipaux et leur gestion : cas de trois ville du Sénégal, Kaolack, Thiés et Ziguinchor, institut française de l'urbanisme mémoire, 157 pages

Ndiaye (M), 1981. Mesure de l'utilité de l'ouverture des routes au Sénégal, mémoire de DEA en économie des transports, CREI, Université d'Aix Marseille II, 127 pages.

Ndiaye (M.T.O.D), 1983. L'habitat dans les capitales régionales du Sénégal Ziguinchor, diagnostique et proposition ; thèse de 3^{ème} cycle architecture

Ndiaye (S.B), 1983. Mise en place du réseau routier Sénégalais 1900-1940, mémoire de maitrise UCAD

- Ndiongue (M.M)**, 2005. Mobilité et transport de l'habitat planifié : l'exemple de la sicap liberté, mémoire de maitrise UCAD
- Philippe**, 1990. Croissance urbaine et insertion des migrants dans les villes africaines, édition ORSTOM, 15 pages.
- Sakho (P)**. Le système des transports urbains à Dakar : triomphe de la négociation de l'Etat au quotidien, anale de la FLSH
- Séne (D)**, 2004. Le transport urbain à Kaolack : une approche sociologique des vélos- taxis, mémoire de maitrise UCAD
- Teurnier et al**, 1994. L'intégration du transport artisanal dans un service public de transport urbain : cas de Dakar, CODATU, INRETS N°8, 116 pages
- Thiam (O)**, 2005. Les transports urbains à Mbour, mémoire de maitrise UCAD
- Trincaz (J)** 1981. Colonisation et religion en Afrique noir l'exemple de Ziguinchor, Paris Harmattan, 357 pages.
- Traoré (M)**, 1989. Etude des quartiers spontanés de Ziguinchor mémoire de maitrise
- Walkowitsch (M)** ,1973. Géographie des transports, collection Armand colin, 383 pages.
- Walkowitsch (M)**, 1992. Géographie des transports « Aménagement et environnement », collection Armand colin 191 pages.

Articles et revues

- A.D.M et al**, 1999. Avenant au contrat de la ville de la commune de Ziguinchor, République du Sénégal 19 pages.
- D.A.T**, 1999. Plan général d'aménagement du territoire, 165 pages.
- Nation Unies**, 2007. Situation des transports en Afrique 5^{ème} session du Comité du Commerce de la Coopération et de l'intégration Régionale (CCCIR), Addis-Abeba.
- PACTE**, 2006. Stratégie municipale de renforcement du réseau d'assainissement et de voirie d'une ville secondaire du sud du Sénégal, 150 pages.
- Regard du Sud**, 2001. Revue bimestrielle d'information sur le développement local de la Casamance n°01 Ziguinchor, 20pages.
- SENAGROSOL**, 1998. Plan stratégique d'assainissement de la ville de Ziguinchor, commune de Ziguinchor/A.D.M, 82 pages.
- Service Régional de la Prévention et de la Statistique**, 2009. Situation économique de Ziguinchor

Soned-Afrique, 1981. Plan directeur d'urbanisme de Ziguinchor rapport de présentation, république du Sénégal/ ministère de l'urbanisme de l'habitat et de l'environnement, direction de l'urbanisme et de l'habitat, 168 pages.

LISTE DES PHOTOS

Photo 1: Exemple d'un taxi urbain (Source : Joël DASYLVA)	54
Photo 3: Exemple d'une route délabrée par les eaux de pluie à Ziguinchor	84

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1: Répartition du nombre de concessions suivant les six quartiers enquêtés.....	13
Tableau 2 : Répartition par quartier de la population des six quartiers à enquêter	13
Tableau 3: Répartition de l'échantillon des concessions enquêtées.....	14
Tableau 4: Répartition de l'échantillon des conducteurs des moyens de transport	15
Tableau 5: Les différents types de sols rencontrés dans la ville de Ziguinchor	23
Tableau 7: Composition professionnelle des enquêtés.....	27
Tableau 8: Répartition de la population par groupe d'âge et de sexe	28
Tableau 9: Equipement socio-économique	42
Tableau 10 : Les différents moyens de transport utilisés dans la ville de Ziguinchor.....	50
Tableau 11 : Charges et recettes des exploitants des cars urbains à Ziguinchor	52
Tableau 12 : Répartition des tarifs selon les localités et l'heure	55
Tableau 13 : Répartition des conducteurs selon l'âge, la situation matrimoniale et le nombre de personnes en charge.....	65
Tableau 14 : Statut des conducteurs selon leur lieu de résidence.....	66
Tableau 15 : Répartition des recettes fiscales entre l'Etat et les collectivités locales.....	67
Tableau 16 : Répartition des déplacements selon le motif et le quartier	74
Tableau 17 : Evolution des véhicules immatriculés selon l'état	89

LISTES DES FIGURES

Figure 1: Carte de présentation de la ville de Ziguinchor	18
Figure 2: pluviométrie enregistrée à la station de Ziguinchor de 1990 à 2008	21
Figure 3: Pourcentage des groupes ethniques de la ville de Ziguinchor	27
Figure 5: Les étapes d'extension de la ville de Ziguinchor (source : service technique de Ziguinchor)	35
Figure 6: Carte du réseau routier de la ville de Ziguinchor.....	48
Figure 7: Carte du circuit des cars urbains dans la ville de Ziguinchor	53
Figure 8: Répartition des propriétaires de véhicules automobiles selon leur situation socioprofessionnelle	62
Figure 9: Volume des déplacements par quartiers selon le motif.....	75
Figure 10: Répartition des déplacements à pied selon le motif.....	78
Figure 11: Répartition des déplacements motorisés par motif et par moyen de transport	79
Figure 12: Evolution des accidents de la route à Ziguinchor de 2000 à 2009.....	90
Figure 13 : Répartition des piétons impliqués dans les accidents de la circulation survenus selon leur âge en 2009 dans la région de Ziguinchor.....	92

QUESTIONNAIRE

Identification du répondant

Libellé	Réponse	Code
Nom		
Prénom		
Age	-20 ans 20 à 30 ans 30 à 40 ans + 40ans	
Lieu de naissance		
Depuis quand résidez vous dans cette localité		
Situation matrimoniale	Marié Célibataire Divorcé	
Êtes-vous chef de ménage?	Oui Non	
Si oui	Taille du ménage Nombre d'actifs	
Exercez-vous une activité?	Non	
Si non quel est votre statut d'occupation	Etudiant Elève Chômeur Autre	
Si oui, quel est votre secteur d'activité?	Agriculture Commerce Administration Autre	
Quelle est la nature de cette activité?	Permanente Occasionnelle Saisonnière	

Besoin de transport

Libellé	Réponse	Code
Pour quels motifs vous déplacez-vous le plus souvent?	Etude Travail Achats Loisirs Cérémonie Autres	
Quelles sont vos principales destinations? (citez au moins trois)	1..... 2..... 3.....	
A quelle distance (en m ou km) se trouvent ces distances?	1..... 2..... 3.....	
Effectuez-vous régulièrement ces distances?	Oui	

	Non	
Si oui quelle est la fréquence de vos déplacements? Par semaine Par mois Par jour		
Quels moyens de transport utilisez-vous le plus souvent pour effectuer ces déplacements?	Marche Car Deux roues Taxi Clando Autres	

Prise en charge des dépenses de transport

Libellé	Réponse	Code
Quel est le montant de vos dépenses de transport par mois?		
Qui prend en charge vos dépenses de transport?	Auto-prise en charge Prise charge familiale Prise en charge institutionnelle Autres	
Si c'est vous, parvenez-vous à supporter les coûts?	Oui Non	

Opinion sur les conditions de déplacement

Libellé	Réponse	Code
Avez-vous des difficultés à effectuer vos déplacements?	Oui Non	
Si oui quel est la nature de ces difficultés?	1..... 2..... 3.....	
Quelles sont les causes de ces difficultés?	1..... 2..... 3.....	
Est-ce que ces difficultés seraient plus fortes?	1. Dans les quartiers périphériques 2. Dans les quartiers centres	
Quelles mesures devrait-on prendre pour améliorer le transport dans la ville de Ziguinchor?	1..... 2..... 3.....	
A quel niveau devrait-on prendre ces dispositions?	Au niveau des populations Au niveau des transporteurs Au niveau des autorités locales Au niveau des pouvoirs publics	

Questionnaire conducteur

Identifiant du répondant

Libellé	Réponse	Code
Nom		
Prénom		
Age	-20 ans 20 à 30 ans 30 à 40 ans + 40ans	
Lieu de naissance		
Depuis quand résidez vous dans cette localité		
Situation matrimoniale	Marié Célibataire Divorcé	
Êtes-vous chef de ménage?	Oui Non	
Si oui	Taille du ménage Nombre d'actifs	

Activités

Libellé	Réponse	
Depuis quand exercez-vous ce métier?	6 mois 6 à 1 an 1 à 3 ans Plus 3 ans	
Exercez-vous un autre métier?	Oui Non	
Si quel type d'activités s'agit-il?		
A quel moment vous adonnez-vous à cette autre activité?		
Quels sont vos itinéraires habituels? (citer au moins deux)	1..... 2.....	
Quelles sont des raisons qui vous ont poussé à choisir ces itinéraires?	Ce trajet est plus rentable Les localités sont plus accessibles Autres (à préciser)	
Combien de rotation faites-vous au moins par jour sur ces itinéraires?	1..... 2..... 3.....	

Dans la semaine enregistrez-vous des jours de forte affluence?	Oui Non	
Si oui lesquels?		
Quel est le nombre maximal de rotation que vous pouvez faire durant ces jours?	1 à 5 Plus de 5	
Dans la semaine enregistrez-vous des jours de faible affluence?	Oui Non	
Si oui lesquels?		
Quel est le nombre de rotation que vous pouvez réaliser durant ces jours?	1 à 5 Plus de 5	
A quel moment de la journée enregistrez-vous le plus de rotation?	Le matin L'après midi Le soir	
Quelle est la catégorie des personnes transportées à ces heures?		
Quelles sont les principales destinations de vos passagers à ces heures?		
Quel est le montant du ticket de transport pour chaque rotation?		
Combien sont estimés vos frais par jour ?	En taxe En carburant Prime de coxer	
Adoptez-vous un trajet direct dans vos rotations?	Oui Non	
Si non en combien d'étapes ce trajet est-il réparti ?		
Le transport est-il facile dans les sens?	Oui Non	
Si non dans quel sens est-il plus facile de trouver du transport?	Quand il s'agit d'aller vers le centre ville Quand il s'agit de rallier la banlieue	
Qu'est qui explique cet état de fait?		

Conditions de travail

Libellé	Réponse	
Quels sont vos horaires habituels de travail?		
Quel genre de véhicule conduisez-vous?		
Etes-vous propriétaire du véhicule que vous conduisez?	Oui Non	
Si non quel est votre statut?	Employé Contractuel Autres	
Comment se fait le versement des recettes?	Au jour le jour Par semaine Par mois	
Quel est le montant du versement?		
Où réside le propriétaire du véhicule?		
Quelle est sa profession?		
Quel est le montant de votre salaire?		
Quel est le montant de vos recettes journalières?		

Appréciation du conducteur

Libellé	Réponse	Code
Comment jugez-vous les déplacements dans la zone?	Facile Difficile Très difficile	
Comment jugez-vous le coût? du transport dans la zone?	Abordable Cher Peu accessible	
Pensez-vous que les populations de la zone peuvent supporter les coûts du transport qui est pratiqué ici?	Oui non	
Quels sont habituellement les catégories des personnes que vous transportez le plus?		
Parmi les localités que vous desservez, où descendent le plus souvent les passagers?		
Quels sont les principaux problèmes auxquels vous êtes confrontés dans le cadre de votre travail?	1..... 2..... 3.....	
Quelles mesures devrait-on prendre pour améliorer le transport ? (citer au trois)	1..... 2..... 3.....	
A quel niveau devrait-on prendre ces dispositions?	Au niveau des populations Au niveau des transporteurs Au niveau des autorités locales Au niveau des pouvoirs publics	

TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE	1
LISTE DES ABREVIATIONS	2
INTRODUCTION GENERALE	6
METHODOLOGIE	10
PREMIERE PARTIE : L'ESPACE URBAIN DE ZIGUINCHOR.....	17
Chapitre 1 : LE SITE DE ZIGUINCHOR.....	19
1 Présentation de la ville de Ziguinchor.....	19
1.1 Situation géographique.....	19
1.2 Le cadre physique de la ville de Ziguinchor	20
1.2.1 Le relief	20
1.2.2 Le réseau hydrographique	20
1.2.3 Le climat	21
1.2.4 Les sols	22
2 Morphologie de la ville de Ziguinchor.....	23
2.1 Les anciens quartiers	24
2.2 Les quartiers périphériques	24
2.3 Structuration de l'espace urbain de Ziguinchor.....	25
2.3.1 Les zones d'habitation spontanée	25
2.3.2 L'organisation dans les quartiers	25
Chapitre 2 : LES CARACTERISTIQUES ET L'EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE	26
1 Les caractéristiques démographiques.....	26
1.1 Composition démographique	26
1.1.1 Composition ethnique.....	26
1.1.2 Composition socioprofessionnelle.....	27
1.2 La structure de la population.....	28
2 L'évolution démographique.....	29
2.1 Les mouvements de la population	29
2.1.1 Les mouvements naturels.....	29
2.1.2 Les migrations	29
2.1.3 La répartition spatiale de la population.....	30
3 La dynamique urbaine de la ville de Ziguinchor.....	31
3.1 Ziguinchor à travers l'histoire	31
3.2 La dynamique actuelle	36
3.3 L'extension envisagée de la ville de Ziguinchor	36
Chapitre 3 : L'ECONOMIE ET LES INFRASTRUCTURES	38
1 L'économie de la ville de Ziguinchor	38
1.1 Le secteur agricole	38
1.2 La pêche et l'élevage.....	39
1.3 L'industrie.....	39
1.4 L'artisanat	40
1.5 Le tourisme	40
1.6 Le commerce.....	40
2 Les équipements et infrastructures de la commune de Ziguinchor	41
2.1 Les équipements.....	41
2.1.1 Les équipements administratifs.....	41
2.1.2 Les équipements socio-économiques	41

2.2	Les infrastructures environnementales	42
CONCLUSION.....		43
DEUXIEME PARTIE : LES CONDITIONS DE TRANSPORT DANS LA COMMUNE DE ZIGUINCHOR.....		44
Chapitre 1 : SYSTEME ET ORGANISATION DE TRANSPORT A ZIGUINCHLOR.....		45
1	L'offre de transport à Ziguinchor.....	45
1.1	Le réseau routier.....	45
1.2	Les zones de stationnement.....	49
1.3	Les divers moyens de transport urbain utilisés à Ziguinchor	49
1.3.1	Les transports motorisés	50
1.3.1.1	Les cars urbains	50
1.3.1.2	Les taxis	54
1.3.1.3	Les véhicules particuliers	56
1.3.1.4	Les deux roues	57
1.3.2	Les transports non motorisés	57
1.3.2.1	La traction animale	57
1.3.2.2	La marche	59
Chapitre 2 : FONCTIONNEMENT DE L'ACTIVITE DE TRANSPORT URBAIN A ZIGUINCHOR .61		
1	Les transports urbains : une activité hétérogène	61
1.1	Les chauffeurs propriétaires	61
1.2	Les chauffeurs salariés	63
1.3	Les apprentis	63
1.4	Les « coxeurs ».....	63
2	Enjeux sociaux et économiques des transports urbains.....	63
2.1	Des services pour tous.....	64
2.2	Les transports urbains: sources d'emploi	64
2.3	Un secteur producteur de recettes pour l'Etat	67
3	Les transports urbains: une activité structurée	68
3.1	La gare routière	68
3.2	Les organisations professionnelles.....	68
3.3	Les démarches administratives.....	69
Chapitre 3 : MOBILITE ET USAGE DES MODES DE TRANSPORT DANS LA VILLE DE ZIGUINCHOR 71		
1	Les facteurs de la demande de transport	71
1.1	La croissance démographique	71
1.2	L'expansion spatiale de la ville de Ziguinchor.....	72
2	Mobilité et motif de déplacements.....	72
2.1	La diversité et le volume des déplacements	75
2.1.1	Les déplacements domicile-travail	75
2.1.2	Les déplacements scolaires	76
2.1.3	Les déplacements pour motifs personnels	76
2.1.3.1	Achats	76
2.1.3.2	Affaires personnelles	77
2.1.3.3	Loisirs	77
3	Les types de déplacements.....	77
3.1	Les déplacements à pied.....	77

3.2	Les déplacements motorisés.....	78
4	Les autres modes.....	80
CONCLUSION.....		80
TROISIEME PARTIE : LIMITES ET PERSPECTIVES DES TRANSPORTS		
URBAINS A ZIGUINCHOR		81
Chapitre 1 : LES DIFFICULTES QUI ENTRAVENT LE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS		
URBAINS A ZIGUINCHOR		82
1	Les problèmes de circulation à Ziguinchor	82
1.1	La concentration des activités dans le centre ville : source de problèmes de la circulation	82
1.2	La coexistence désordonnée des modes de déplacement	83
1.3	L'état de délabrement des rues à Ziguinchor	83
1.4	Manque de capacités humaines et institutionnelles appropriées	84
1.5	Absence de bases de données appropriées	85
2	Les contraintes liées à l'exploitation d'un véhicule de transport	85
2.1	Les pénibles conditions de travail	85
2.2	Les difficultés de renouvellement du parc automobile.....	87
2.2.1	Le statut de l'exploitant.....	87
2.2.2	Les difficiles conditions d'accès au crédit	88
2.2.3	Déficit du parc automobile	89
3	Problèmes liés à la circulation des véhicules de transport urbain	90
3.1	Problèmes d'insécurité	90
3.2	L'impact des transports urbains sur l'environnement	92
3.3	Le manque de confort des véhicules de transport.....	93
Chapitre 2 : REALISATIONS, PERSPECTIVES ET SUGGESTIONS.....		95
1	Réalisations et perspectives	95
1.1	Réalisations	95
1.2	Les projets en perspectives.....	97
2	Suggestions	97
CONCLUSION.....		99
CONCLUSION GENERALE		100
BIBLIOGRAPHIE		103
LISTE DES PHOTOS.....		107
LISTE DES TABLEAUX		107
LISTES DES FIGURES		107
QUESTIONNAIRE		108

RESUME

La ville de Ziguinchor, à l'instar de toutes les autres villes des pays en développement, est caractérisée par une forte croissance démographique. Cette croissance s'est accompagnée d'une urbanisation non maîtrisée qui se traduit par l'étalement de la ville et du débordement de ses limites originelles. Ce gigantisme croissance urbaine de la ville a généré des problèmes cruciaux parmi lesquels figurent ceux des transports urbains. Les populations surtout les habitants des quartiers périphériques accèdent difficilement aux équipements et services du centre ville. D'où la nécessité d'une meilleure maîtrise des localisations qui permettraient de réduire les besoins de transport et rapprocher notamment les zones d'emplois et les zones d'habitation. Car cette situation banalisée risque dans le long terme de devenir un obstacle au fonctionnement efficace de la ville de Ziguinchor.

Le secteur des transports urbains à Ziguinchor fait face à un accroissement de la demande de déplacement. Ainsi, pour répondre à cette demande croissante des transports les autorités étatiques et locales ont mis en place un système de transport constitué des infrastructures et des moyens de transport.

Ainsi, à Ziguinchor le réseau routier bitumé est faible avec environ une cinquantaine de kilomètres répartis en réseau classé et en réseau non classé. D'après les résultats de nos enquêtes sur les différents moyens de transport utilisé par la population Ziguinchoroise, la marche est le moyen le plus fréquent avec (38%). Elle est suivie des deux roues (25%), les cars urbains (15%) et les taxis (14%). Les véhicules particuliers et les charrettes viennent en dernière position avec (2%). Tous ces moyens ne sont pas utilisés de la même manière par l'ensemble de la population de la ville, car certains sont plus fréquents que d'autres. En effet, leur utilisation varie d'un quartier à l'autre et dépend du niveau de revenu des populations mais aussi de la qualité des rues dans les différents quartiers. A Ziguinchor, les populations se déplacent en majorité pour motif scolaire et travail dans tous les quartiers et les autres motifs (achat, loisir...) varient suivant les quartiers.

Malgré son caractère artisanal, les transports urbains à Ziguinchor jouent un rôle socio-économique car ils font intervenir plusieurs acteurs (propriétaire, chauffeur, apprenti, coxeur, etc.) et font vivre entre deux à sept personnes. Ils génèrent aussi indirectement de nombreux emplois (mécaniciens, vendeurs de pièces détachées, carrossiers, etc.).

A l'image des autres villes du Sénégal Ziguinchor, n'est pas l'abri des problèmes liés au transport. Ces problèmes sont entre autres :

- ✓ L'inégale répartition de la voirie dans le tissu urbain et son état de délabrement avancé.
- ✓ La vétusté et le déficit du parc automobile
- ✓ La difficulté des transporteurs d'accéder au crédit dans les banques.